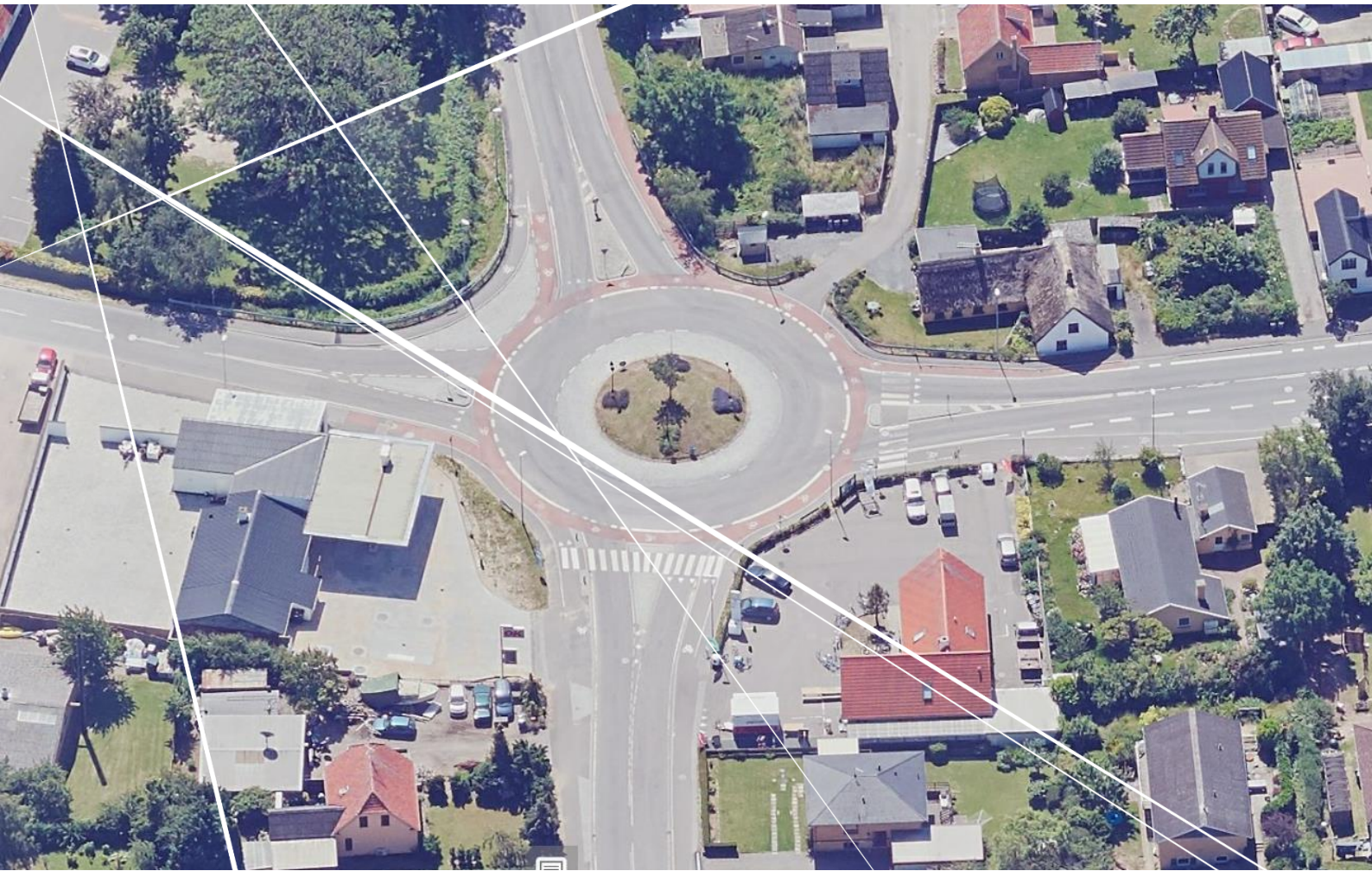


Cykelstiplan 2021

Stinet, mål og projekter



Indhold

1	Indledning	3
2	Det eksisterende cykelstinet	4
3	Forslag til overordnet cykelstinet	6
3.1	Eksisterende cykelstiplaner.....	6
3.1.1	Cykelstiplan – Stege, Præstø og Vordingborg, 2016.....	6
3.1.2	Cykelstiplan for Vordingborg Kommune, 2011	6
3.2	Vision med cykelstinet	7
3.2.1	Nationale cykelruter.....	8
3.2.2	Regionale cykelruter	9
3.2.3	Kommunale cykelruter.....	9
3.2.4	Lokale cykelruter	9
4	Missing links	12
5	Målsætninger	14
5.1	Grænseflader	14
6	Indsatsområder	17
6.1	Etablering af sammenhængende cykelstinet.....	17
6.2	Forbedring af cykelstiernes kvalitet.....	17
6.3	Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter	17
6.4	Information og kampagner	18
7	Prioriteringsmodel	19
7.1	Metode	19
7.1.1	Trafiksikkerhed	19
7.1.2	Efterspørgsel	20
7.1.3	Sammenhængende stinet.....	21
7.2	Prisskøn	22
7.3	Prioriteringsmetode.....	22
8	Projektliste	25

Indledning

Vordingborg Kommune har bedt Via Trafik om at udarbejde en opdateret cykelstiplan, der dækker hele kommunen. Cykelstiplanen skal kunne formidles til politikere og borgere og samtidig anvendes internt i den kommunale administration. Planen skal udmunde sig i et styringsværktøj for investeringer indenfor cykeltrafik over den næste årrække.

I det førstkommande afsnit analyseres det nuværende cykelstinet i Vordingborg Kommune (se afsnit 2 *Det eksisterende cykelstinet*). Efterfølgende beskrives et forslag til det fremtidige overordnet cykelstinet i hele kommunen samt forskellige ruteklassificeringer og deres kendetegn (se afsnit 3 *Forslag til overordnet cykelstinet*). Når der tages udgangspunkt i forslaget til det fremtidige overordnet cykelstinet i Vordingborg Kommune, optræder der en række 'missing links' i stinettet i forhold til, hvordan cykelinfrastrukturen er i dag (se afsnit 4 *Missing Links*). Disse manglende cykelstiforbindelser udgør samlet en bruttoliste over cykelstiprojekter. Bruttolisten omfatter projekter på kommuneveje og på statsveje.

Fra afsnit 5 og frem til projektlisten i afsnit 8 er der kun fokus på projekter på veje, hvor Vordingborg Kommune er vejmyndighed. Det skyldes at planen er et kommunalt styringsværktøj og at Vordingborg Kommune ikke har mulighed for at gennemføre anlægsprojekter på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed.

På baggrund af en borgerhøring foretaget gennem en spørgeskemaundersøgelse opsættes efterfølgende en række målsætninger for udviklingen af cykeltrafikken i Vordingborg Kommune (se afsnit 5 *Målsætninger*) samt en række indsatsområder (se afsnit 6 *Indsatsområder*).

Disse målsætninger og dertilhørende indsatsområder indvirker på en prioriteringsmodel (se afsnit 7 *Prioriteringsmodel*), som i sidste ende skal fungere som et styringsværktøj for investeringer indenfor cykeltrafikområdet i Vordingborg Kommune de kommende år. Prioriteringsmodellen prioriterer cykelstiprojekterne i forhold til hinanden på parametre indenfor trafiksikkerhed, efterspørgsel og sammenhængende stinet. Et projekts score sammenholdes med projektets anlægsomkostninger (prisskøn), hvormed en samlet prioriteret liste over projekterne opnås (se afsnit 8 *Projektliste*).

Alle kort forefindes også i en skalerbar pdf-version.

Det eksisterende cykelstinet

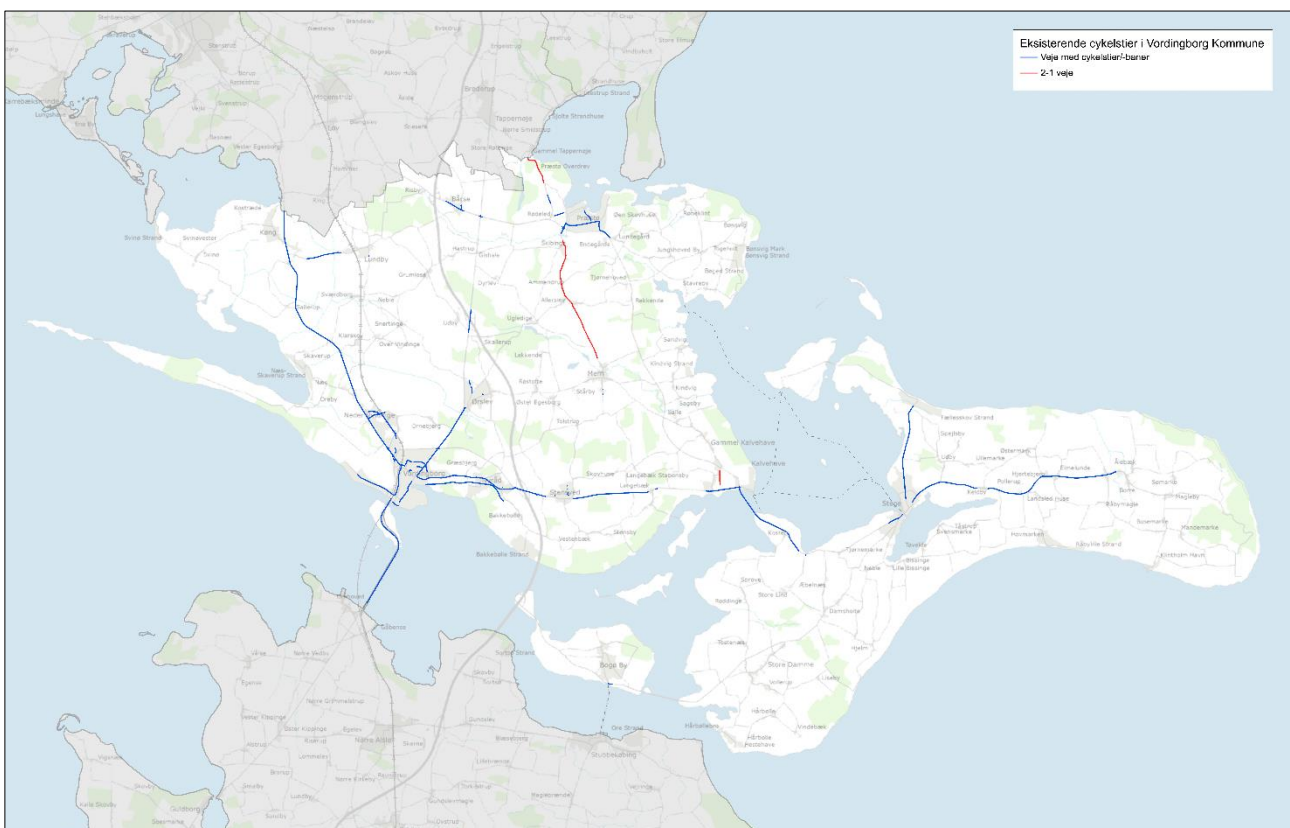
Det eksisterende stinet i Vordingborg Kommune består af veje med cykelbaner eller stier langs vejene, stier i eget tracé samt enkelte 2-1 veje. Se oversigtskort på Figur 1. Det er især i de bymæssige områder ved Vordingborg, Præstø og Stege, at der er flest cykelstiforbindelser.

I Vordingborg Kommune er der også flere nationale og regionale cykelruter (ofte uden cykelsti eller -bane), samt rekreative ruter. Desuden forløber cykelruten København – Berlin igennem kommunen også (se Figur 2).

De regionale cykelruter er skiltede ruter, og de forløber blandt andet oveni Vejdirektoratets tre nationale cykelruter (nr. 7, nr. 8 og nr. 9), der krydser igennem Vordingborg Kommune fra nord mod syd. Generelt er de nuværende regionale cykelruter sammenlignelige med de nationale cykelruter, eftersom de i høj grad forløber ad mindre veje uden cykelstiforbindelser, men også med færre øvrige trafikanter.

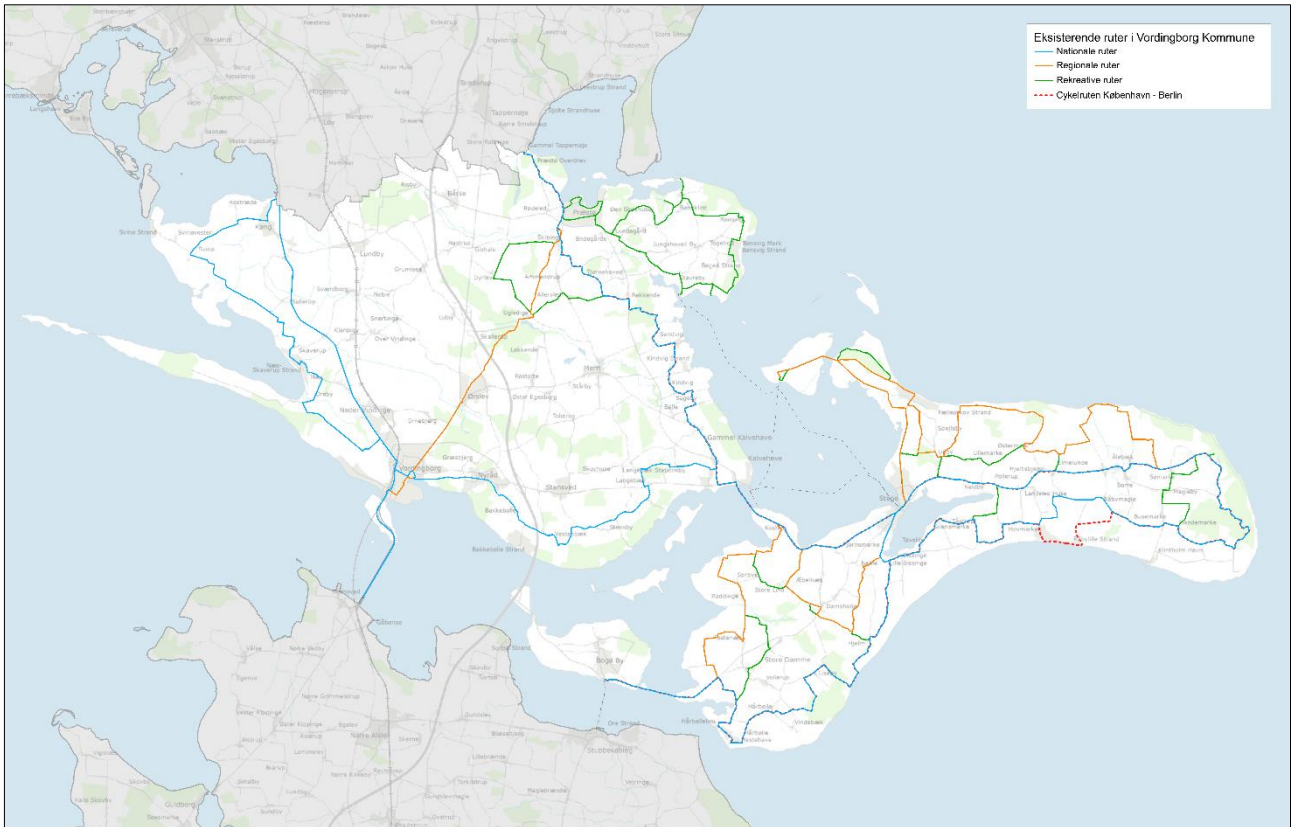
De rekreative ruter adskiller sig ikke synderligt fra de regionale ruter, og mange steder er de rekreative ruter også sammenfaldende med de regionale og de nationale ruter. Det er ikke alle de rekreative ruter, der indbyder til cykling, da der ikke alle steder er cykelstier/-baner eller en cykelvenlig belægning på stierne.

Når der ses på det eksisterende cykelstinet i Vordingborg Kommune, er der i dag en række manglende cykelstiforbindelser mellem de største byer i kommunen. Således mangler der cykelstier på enkelte strækninger mellem bl.a. de tre største byer i kommunen Vordingborg, Præstø og Stege. Ses der udover kommunegrænsen er det kun langs Næstvedvej og på Storstrømsbroen til henholdsvis Næstved og Saksøbing, at der er cykelforbindelser hele vejen.



Figur 1. Det eksisterende stinet i Vordingborg Kommune. Baseret på udtræk af tilgængeligt kortdata.

*Strækningen Køng-Bårse er under udførelse og forventes færdig i 2021.



Figur 2. Eksisterende ruter i Vordingborg Kommune. Baseret på udtræk af tilgængeligt kortdata.

3 Forslag til overordnet cykelstinet

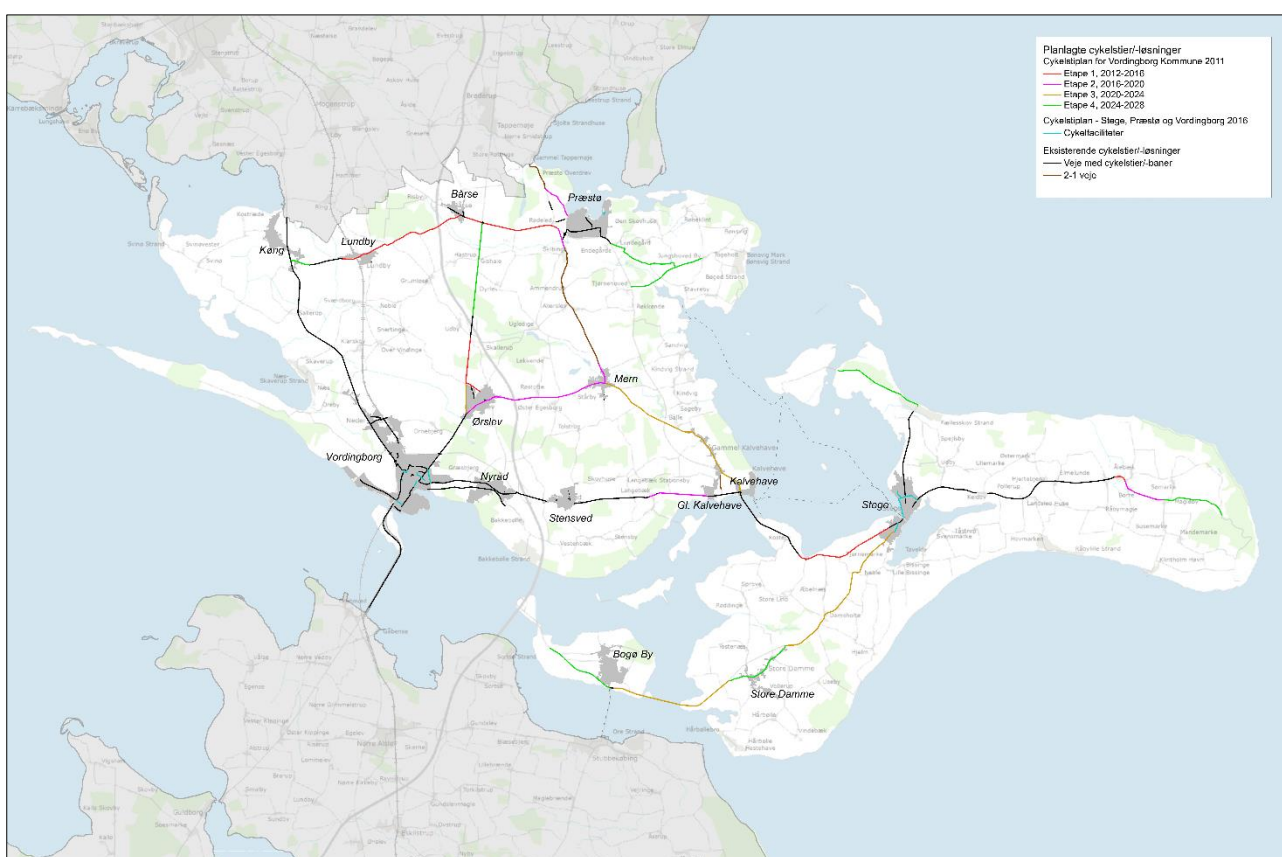
3.1 Eksisterende cykelstiplaner

3.1.1 Cykelstiplan – Stege, Præstø og Vordingborg, 2016

Den seneste offentlige handlingsplan på cykelområdet i Vordingborg Kommune er 'Cykelstiplan – Stege, Præstø og Vordingborg' fra januar 2016. Som navnet indikerer, dækker planen kun over cykelstinet internt i Stege, Præstø og Vordingborg by.

3.1.2 Cykelstiplan for Vordingborg Kommune, 2011

Den seneste cykelstiplan, der dækkede hele Vordingborg Kommune er 'Cykelstiplan – Stege, Præstø og Vordingborg' er fra november 2011. I planen er der udførligt beskrevet en række cykelstiprojekter i planperioden fra 2012 til 2028 (se evt. Figur 3). Hovedparten af disse anlægsarbejder er endnu ikke gennemført.



Figur 3. Oversigt over planerne i den seneste cykelstiplan for Vordingborg Kommune fra 2011.

3.2

Vision med cykelstinet

Forslaget til det fremtidige overordnet cykelstinet i Vordingborg Kommune bygger på en vision om at skabe et bedre sammenhængende cykelstisystem i kommunen. Undersøgelser fra f.eks. skolevejsanalyser viser, at hvis der er blot et 'missing link' i cykelstinet på elevens tur til og fra skole, så er der stor tilbøjelighed til at cyklen fravælges. Samme problemstilling gælder til en vis grad også for voksne. Skabes et sammenhængende cykelstinet mellem de største byer i og udenfor kommunen, vil især flere pendlingsturer blive overflyttet til cyklen.

Vordingborg Kommune er kendetegnet ved relativt spredt bebyggelse med mindre bysamfund og få større byer. Knap ¼ af beboerne i Vordingborg Kommune bor i Vordingborg by (ca. 12.000 indbyggere), hvor også hovedparten af kommunens arbejdspladser og uddannelser er placeret. Næst efter Vordingborg kommer Præstø og Stege – begge med knap 4.000 indbyggere. Bortset fra de 5 største byer, så er der ingen byer med mere end 2.000 indbyggere i kommunen.

Den relativt spredte beboelse i Vordingborg Kommune vanskeliggøre mulighederne for at skabe et sammenhængende cykelstinet i kommunen, men da de 10 største byer i kommunen (bortset fra Stege) samtidig ligger indenfor 20 km af Vordingborg, så er potentialet for flere cyklister stadig til stede.

Forslaget til det overordnet cykelstinet bygger på et princip om, at alle byer i kommunen med mere end 500 indbyggere skal være opkoblet på det overordnet cykelstinet, og at det samtidig gerne skal være relativt direkte forbindelser mellem alle byerne. Derved tager forslaget i høj grad udgangspunkt i hverdagscyklingen/-pendlingen til og fra uddannelsesinstitutioner og arbejde. Sikres der gode cykelstiforbindelser på tværs af kommunen, så gavner det også cykelturisterne på ture bl.a. til og fra Møns Klint.

Forslaget til det overordnede cykelstinet i Vordingborg Kommune er inddelt i fire forskellige kategoriseringer;

1. Nationale cykelruter
2. Regionale cykelruter
3. Kommunale cykelruter
4. Lokale cykelruter

De nationale cykelruter er uændret i forhold til i dag. De regionale og kommunale cykelruter adskiller sig i forhold til hinanden ved at de regionale cykelruter forbinder bysamfund i og udenfor Vordingborg Kommune. De kommunale cykelruter forbinder i højere grad byerne internt i Vordingborg Kommune. De lokale cykelruter forbinder væsentlige destinationer (hovedsageligt skoler) på det kommunale cykelstinet. Forslaget til det overordnet cykelstinet er udpeget på baggrund af den nuværende infrastruktur, samt med svarerne fra borgerhøringen i mente¹.

Forslaget til det overordnet cykelstinet samt cykelruternes kategoriseringer er beskrevet mere uddybende i afsnit 3.2.1 *Nationale cykelruter* til 3.2.4 *Lokale cykelruter*.

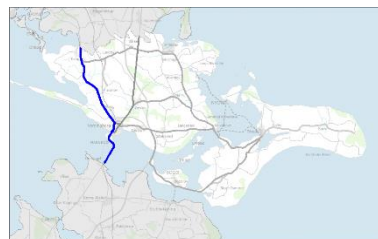
¹ I forbindelse med udarbejdelsen af cykelstiplanen for Vordingborg Kommune blev der foretaget en borgerhøring igennem en spørgeskemaundersøgelse i februar 2020 i kommunen.

3.2.1

Nationale cykelruter

De nationale cykelruters mål er at føre cyklister på tværs af landsdele ad attraktive cykelveje med et godt serviceniveau og mange oplevelser undervejs. De nationale cykelruter er sjældent de mest direkte ruter, men forløber ofte i rekreative områder og ad mindre veje uden cykelsti eller cykelbane. Det er Vejdirektoratet, der administrerer de nationale cykelruter, og kommunerne skal søge Vejdirektoratet om lov til at ændre eller oprette nye nationale cykelruter. Der forløber i øjeblikket tre nationale cykelruter igennem Vordingborg Kommune;

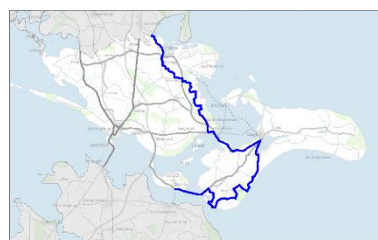
- *Rute 7 - Sjællands Odde – Rødbyhavn*
Føres igennem kommunen fra Dybsø Fjord i nordvest til Vordingborg og videre over Storstrømsbroen mod Sakskøbing. Ulig andre nationale ruter, er ruten relativ direkte i Vordingborg Kommune.



- *Rute 8 - Østersøruten*
Forløber også fra Dybsø Fjord i nordvest, men på tværs af kommunen, langs den vestlige kyst til Vordingborg, videre til Stege og Møns Klint samt retur via Hjelm Bugt og Bogø til Falser.



- *Rute 9 - Helsingør – Gedser*
Starter sin del i Vordingborg Kommune ved Præstø og fortsætter syd over langs den østlige kyst til Stege, for derefter at fortsætte langs Hjelm Bugt til Bogø og Falster. Der er en del sammenfald ml. Rute 8 og Rute 9 på Møn og Bogø.



Foruden de nationale cykelruter, så forløber den rekreative turistvenlige cykelrute Berlin – København også igennem Vordingborg.

- *Cykelruten Berlin – København*
Forløber i Vordingborg Kommune hovedsageligt langs Rute 9, men kommer også forbi Møns Klint via Rute 8.



I forslaget til det overordnede cykelstinet er de nationale cykelruter bevaret uændret i forhold til i dag.

3.2.2

Regionale cykelruter

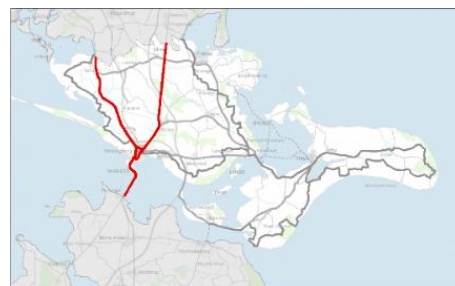
De eksisterende regionale cykelruter i Vordingborg Kommune medtages ikke i forslaget til det fremtidige cykelstinet, da de i høj grad fungerer som rekreative ruter i stil og ofte sammenfaldende med de nationale ruter, og desuden er de kun i lav grad udbygget med cykelstier.

I stedet er der udpeget nye regionale cykelruter med det formål, at de skal forbinde Vordingborg og de største byer i omegnskommunerne, og skabe sammenhæng på tværs af kommunen – både mod Næstved og mod Guldborgsund.

Radiale ruter

I det foreslået overordnet cykelstinet er der udpeget 3 radiale regionale ruter, der forløber ud fra Vordingborg. De regionale ruter er følgende;

- Næstved-ruten
- Faxe-ruten
- Nykøbing Falster-ruten



Udover at forbinde Vordingborg med de største byer i nabokommunerne, så forløber ruterne også igennem nogle af de større bysamfund i Vordingborg Kommune (herunder Køng, Ørslev og Bårse mm.), og forbinder dermed disse byer med Vordingborg.

For at de regionale cykelforbindelser til de større byer i nabokommunerne skal blive en succes kræver det, at cykelstierne også bliver fuldført på strækningerne udenfor Vordingborg Kommune også.

3.2.3

Kommunale cykelruter

De kommunale cykelruter skaber sammen med de regionale ruter det overordnede cykelstinet på tværs af kommunen. De kommunale cykelruter opfylder det formål, at de forbinder Vordingborg og de største byer i Vordingborg Kommune (alle byer med mere end 500 indbyggere er inkluderet i det kommunale cykelrutenet). Derved skaber de kommunale cykelstier sammenhæng mellem bysamfund i kommunen, hvilket vil forbedre potentialet for at pendlingsturer vil blive overflyttet til cyklen.

De kommunale cykelruter består af følgende cykelstiforbindelser;

- Vordingborg – Kalvehave
- Kalvehave – Stege
- Bogø By – Stege
- Køng – Præstø
- Præstø – Kalvehave
- Ørslev – Mern
- Vordingborg – Bogø By



3.2.4

Lokale cykelruter

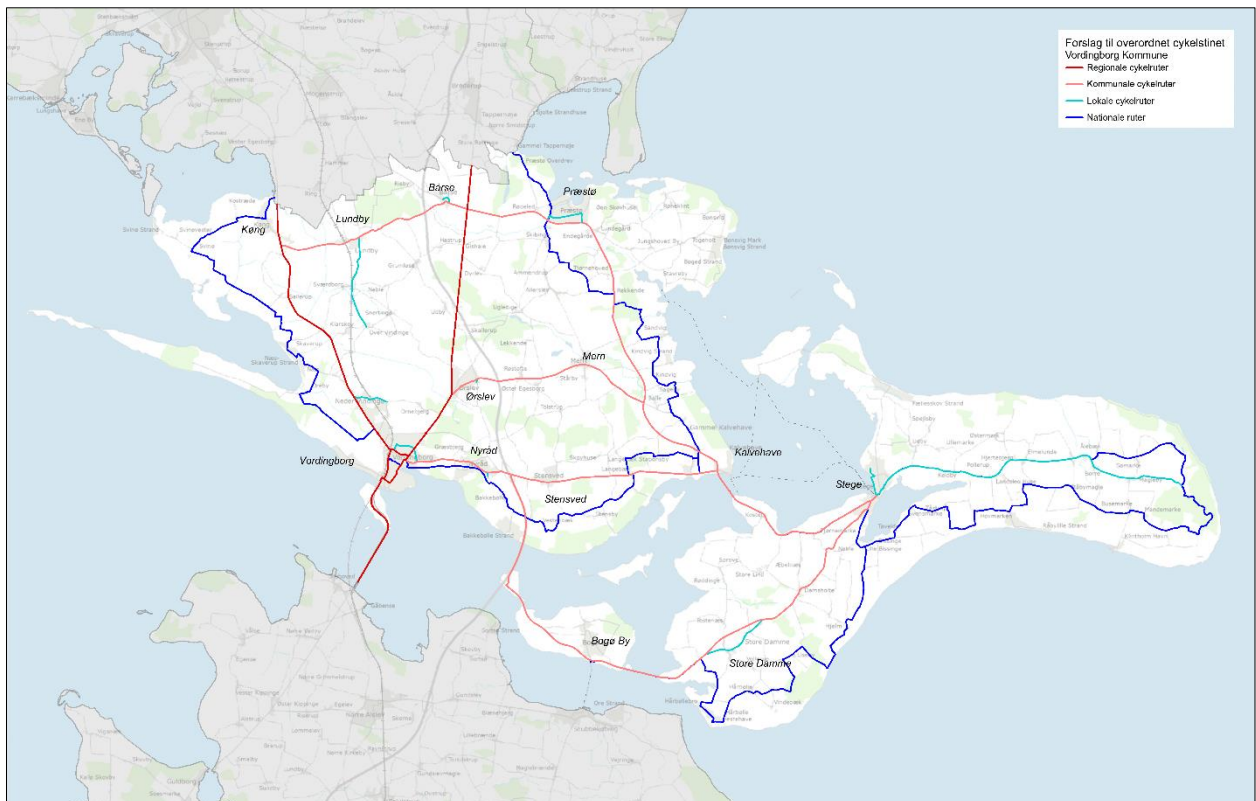
Udover det regionale/kommunale cykelrutenet, så er der også medtaget enkelte mere lokale cykelruter i forslaget til det overordnet cykelstinet. Disse ruter er kendetegnet ved at være

koblet på det øvrige cykelrutenet, men samtidig forbinde væsentlige destinationer på stinettet.

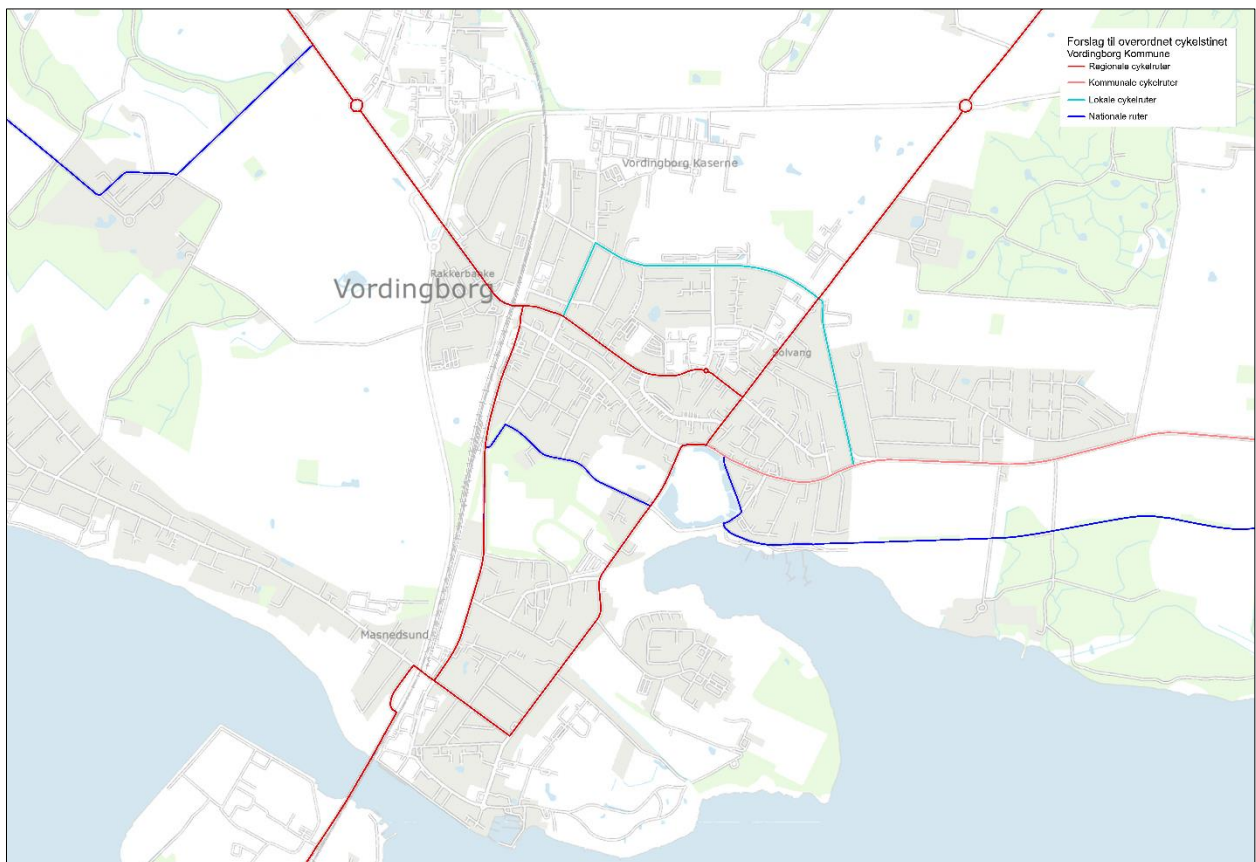
De lokale cykelruter sikrer i høj grad at skolerne i Vordingborg Kommune bliver koblet på cykelstinettet. Det drejer sig om følgende destinationer, der forbindes til cykelstinettet via lokale ruter;

- Svend Gønge-skolen, Lundby
- Svend Gønge-skolen, Bårse
- Præstø Skole
- Gåsetårnsskolen, Iselinge og Vordingborg Gymnasium
- Gåsetårnsskolen, Ørslev
- Gåsetårnsskolen, Kastrup
- Kulsbjerg Skole, Vintersbølle
- Møn Skole, Stege
- Møn Skole, Fanefjord
- Møns Klint





Figur 4. Forslag til det overordnet cykelstinet i Vordingborg Kommune.



Figur 5. Forslag til det overordnet cykelstinet i Vordingborg Kommune (zoom på Vordingborg by).

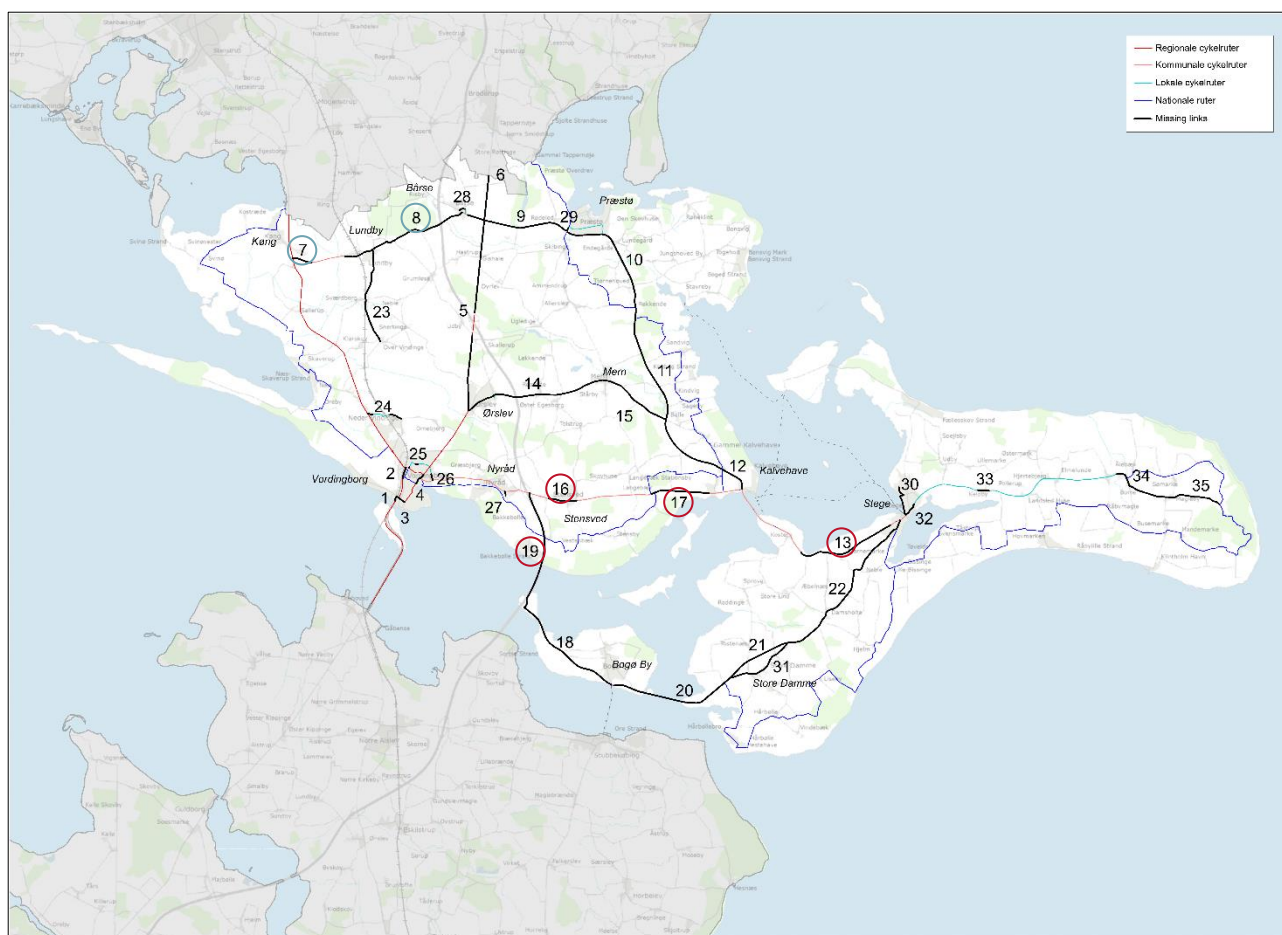
4

Missing links

Hvis det overordnede cykelstinet fra forslaget beskrevet i afsnit 3 *Forslag til overordnet cykelstinet* skal realiseres, kræver det en række tiltag på de strækninger, der ikke i dag har nogle cykelstiforbindelser. På Figur 6 ses et kort over, hvor der i dag er 'missing links' i forhold til det forslåede overordnede cykelstinet.

I bruttolisten over projekter indgår der to projekter (7 og 8), der allerede er under udførelse. Det drejer sig om strækningen mellem Køng og Bårse via Lundby, hvor en cykelstiforbindelse åbner i 2021.

Derudover indgår der også fire projekter i bruttolisten (13, 16, 17 og 19), der placeret på statsveje. Disse projekter er markeret med en rød cirkel. Vejdirektoratet er vejmyndighed på disse veje, hvorfor disse projekter ikke bliver behandlet yderligere i notatet. Der foregår løbende en dialog mellem Vordingborg Kommune og Vejdirektoratet omkring koordinering af sti- og vejprojekter, for at sikre bedst mulig sammenhæng på trods af forskellige vejmyndigheder.



Figur 6. Oversigt over 'missing links' i forslaget om det overordnede cykelstinet i Vordingborg Kommune. Projekter på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed, er markeret med en rød cirkel.

Herved opstår følgende bruttoliste over cykelstiprojekter;

Projekt nr.	Projekt navn	Vejmyndighed	Cykelrute kategori	Cykelrute
1	Rampen (Vordingborg)	Kommunevej	Regional cykelrute	Nykøbing Falster-ruten
2	Marienbergvej (Vordingborg)	Kommunevej	Regional cykelrute	Nykøbing Falster-ruten
3	Volmersgade (Vordingborg)	Kommunevej	Regional cykelrute	Faxe-ruten
4	Færgegaardsvej/Københavnsvej (Vordingborg)	Kommunevej	Regional cykelrute	Faxe-ruten
5	Københavnsvej/Hovedvejen	Kommunevej	Regional cykelrute	Faxe-ruten
6	Hovedvejen til Næstved Kommune	Kommunevej	Regional cykelrute	Faxe-ruten
7	Lundbyvej/Kai Lykkes Vej (Køng-Lundby)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Køng – Præstø
8	Lundby Hovedgade/Lundbyvej (Lundby-Bårse)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Køng – Præstø
9	Næstvedvej (Bårse-Præstø)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Køng – Præstø
10	Præstø-Kalvehave (Præstø-Rekkende)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Præstø – Kalvehave
11	Præstø-Kalvehave (Rekkende-Gl. Kalvehave)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Præstø – Kalvehave
12	Præstø-Kalvehave (Gl. Kalvehave-Kalvehave)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Præstø – Kalvehave
13	Kostervej (Koster-Stege)	Statsvej	Kommunal cykelrute	Kalvehave – Stege
14	Ørslevvej (Ørslev-Mern)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Ørslev – Mern
15	Kalvehavevej øst for Mern	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Ørslev – Mern
16	Vordingborgvej v/ Stensved	Statsvej	Kommunal cykelrute	Vordingborg – Kalvehave
17	Gl Vordingborgvej/Ny Vordingborgvej v/ Gammel Kalvehave	Statsvej	Kommunal cykelrute	Vordingborg – Kalvehave
18	Grønsundvej vest for Bogø By (Farø-Bogø By)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Vordingborg – Bogø By
19	Sydmotorvejen (Nyråd-Farø)	Statsvej	Kommunal cykelrute	Vordingborg – Bogø By
20	Grønsundvej øst for Bogø By	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Bogø By – Stege
21	Grønsundvej v/ Store Damme	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Bogø By – Stege
22	Grønsundvej (Store Damme-Stege)	Kommunevej	Kommunal cykelrute	Bogø By – Stege
23	Tinghøjvej/Sværdborgvej v/ Lundby	Kommunevej	Lokal cykelrute	Svend Gønge-skolen, Lundby
24	Sankt Clemensvej v/ Kastrup	Kommunevej	Lokal cykelrute	Gåsetårnsskolen, Kastrup
25	Boulevarden/Chr Richardtsvej	Kommunevej	Lokal cykelrute	Gåsetårnsskolen, Iselinge og Vordingborg Gym.
26	Solbakkevej (Vordingborg)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Gåsetårnsskolen, Iselinge og Vordingborg Gym.
27	Bakkebøllevvej (Nyråd)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Kulsbjerg Skole, Vintersbølle
28	Præstegårdsvej/Sneserevej (Bårse)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Svend Gønge-skolen, Bårse
29	Ny Esbjergvej (Præstø)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Præstø Skole
30	Langelinie/Nymarksvej (Stege)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Stege
31	Fanefjordgade (Store Damme)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Fanefjord
32	Storegade (Stege-Borre)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Stege
33	Klintevej (Stege-Borre)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Stege
34	Klintevej (Borre-Magleby)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Hjertebjerg
35	Klintevej (Magleby-Møns Klint)	Kommunevej	Lokal cykelrute	Møn Skole, Hjertebjerg

OBS. Projekterne 7 og 8 udgår af den følgende proces, da de allerede er under udførelse. Ligeledes udgår projekterne 13, 16, 17 og 19, da de ligger på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndigheden.

Målsætninger

Der findes mange positive afledte effekter, når cyklismen fremmes. Ved at fremme cykeltrafikken kan byens miljø og folks sundhed forbedres. Des flere bilister der overflyttes til cyklen, desto færre biler vil fylde op på vejene og forurene. Desuden kan nogle ekstra kilometer på cykel være til gavn for manges helbred.

På baggrund af en borgerhøring igennem en spørgeskemaundersøgelse foretaget i vinteren 2020 i Vordingborg Kommune, er der fremkommet en række aktuelle målbare parameter, som dette notats målsætninger tager udgangspunkt i.

Målsætninger

1. Stigning i antallet af cyklister i Vordingborg Kommune
 - a. Mindst 22% benytter cyklen som sit primære transportmiddel til og fra arbejde/uddannelse i år 2025 (19% i dag).
2. Større tilfredshed med cykelforholdene i Vordingborg Kommune
 - a. Mindst 20% er generelt tilfredse eller meget tilfredse med cykelforholdene i Vordingborg Kommune i år 2025 (11% i dag).
 - b. Reducering af antallet af personer, der er utilfredse eller meget utilfredse med vedligeholdelsen, snerydningen og fejningen af stier i Vordingborg Kommune til 30% i år 2025 (36% i dag).
3. Større tryghed for cyklisterne i Vordingborg Kommune
 - a. Mindst 20% er generelt tryk eller meget tryk, når de færdes som cyklist i trafikken i Vordingborg Kommune i år 2025 (16% i dag).

Målsætningen om den procentvise stigning på 3 procentpoint i antallet af personer, der benytter cyklen som sit primære transportmiddel til og fra arbejde/uddannelse over en 5-årige periode, kan virke lavt. Målsætningen skal dog ses i lyset af, at bilrådigheden er stigende i Vordingborg Kommune igennem de seneste år².

5.1

Grænseflader

I Vordingborg Kommune er der på tværs af forvaltningens afdelinger et ønske om at cykeltrafikken stiger som transportmiddel i kommunen. Ønsket skyldes de mange positive afledte effekter som cykeltrafik har. Arbejdet med cykeltrafikken i Vordingborg Kommune har en naturlig koncentration i Afdeling for Trafik og Ejendomme, der i det daglige blandt andet varetager trafiksikkerhed i kommunen samt planlægning af nye veje og stier. En række øvrige afdelinger vil dog også mærke positive effekter af øget cykeltrafik. Det er fremhævet med eksempler i nedenstående oversigt. Oversigten er i vilkårlig rækkefølge og er langt fra fuldstændig. Den har til formål at give et billede af hvordan cykeltrafik har grænseflader, der rækker på tværs af den kommunale forvaltning.

Kultur og fritid

Som en service til de cyklende brugere af kommunens stier i naturen og naturen generelt kan der med fordel etableres rasteplasser / mødesteder tæt på naturen (såkaldte trailcentre), hvor afmærkede ruter starter og stopper, og hvor der er cykelpumper, wifi, vandpost,

² Andelen af familier med bil i Vordingborg Kommune er steget med mere end 3 procentpoint indenfor de sidste 10 år fra 66,0 % i 2009 til 69,2 % i 2019 (Danmarks Statistik).

affaldsopsamling, bord og bænke mv. Et trailcenter eller et mødested kan benyttes at alle, det benytter udendørs cykelruter – enten langs veje eller på separate stier (evt. i skov). Mødesteder kan fx placeres tæt på skoler, så de også kan understøtte skolernes ture ud i naturen.

For at gøre cykelruter så attraktive som muligt bør de planlægges, så de aktivt udnytter landskabet og naturen. På ruten kan der etableres "stoppesteder" med udsigt, shelterplads, madpakkehuse, mv. Skiltning, nudging og fokus på oplevelser i lokalområdet kan yderligere højne oplevelsen.

Cykelturisme

Cykelturisme handler om den rekreative og oplevelsesbetonede tur på cykel, hvor det i højere grad handler om at skabe en oplevelse, se og føle, mens man bevæger sig rundt på cykel. Det gælder for turister i området, såvel som for de lokale i den mere fritidsbetonede cykeladfærd (aftenturen, weekendturen, etc., der foretages mere af lyst til at bevæge sig og opleve end et reelt behov for direkte og sikkert at transportere sig fra A til B).

Cykelturister ønsker generelt at bevæge sig ud på de små veje, langs kyster og marker og gennem skove, hvor de mærker roen, stilheden og luften under vingerne. Cykelturister ønsker i det taget at bevæge sig væk fra den tunge trafik og lange monotone strækninger, så meget som muligt. Enkelte monotone strækninger kan være en nødvendighed og er acceptabelt, men hvis de er for lang og der er for mange på en rute, så daler vurderingen af ruten.

Hovedpointen er at tænke rekreativ infrastruktur ind i sammenhængen med cykelstier. Cykelstier kan ikke stå alene, men skal ses i sammenhæng med andre typer infrastruktur

Psykiatri og handicap

Større tryghed på cykelinfrastrukturen er helt afgørende for at få flere borgere med et handicap ud på kommunens cykelstier. Synlighed, tydelighed og enkle trafikale udformninger, der er lette af forstå, kan bidrage til trygheden ved at det bliver overskueligt at bevæge sig i trafikken. Skiltning kan være et enkelt virkemiddel, med stor positiv effekt.

Gode belægninger og let/kort adgang til cykelstinet kan være en motiverende faktor for at benytte cykler mere i forbindelse med adgang til fx fritidsfaciliteter samt indkøbsmuligheder. I en mere rekreativ sammenhæng kan "pausepladser" langs cykelstierne fjerne nogle praktiske udfordringer. Pausepladser med information, bord og bænke, opladning af elcykel, toilet mv. kan bidrage til lysten til en cykeltur og være en yderligere motiverende faktor.

Cyklen kan være et godt alternativ til Flextrafik og de små, korte ture med taxi. Det bidrager til at der naturligt indgår aktiv bevægelse i dagligdagen, hvor det er muligt. Det er ønskeligt, lige som det er på det øvrige sundhedsområde.

Pleje og omsorg

Sikkerhed, overskuelighed og god plads er det primære fokus for målgruppe seniorer +65 år, som kan bruge cykelstierne til vedligeholdelse af funktionsniveau, træning, naturoplevelser, socialt samvær og rehabilitering.

Målgruppen skal føle sig sikre når de færdes i trafikken som bløde trafikanter. Ellers bliver de nervøse og vælger muligheden fra. De skal have mulighed for at holde en pause på turen og ikke føle at de generer andre cyklister på ruten, når de holder stop.

Overskuelig skiltning kan give en sikkerhed omkring en cykelrutes sværhedsgrad (bakker, fremkommelighed mv). Skiltningen kan også suppleres med digitale løsninger, som for en stor del af målgruppen er relevant og bliver efterspurgt i samme grad som de yngre målgrupper.

Sundhed, Børn og Familie

Borgernes sundhed er i høj grad knyttet til at flest muligt bevæger sig aktivt i dagligdagen. Her kan et styrket systematisk fokus på at cykel fra den tidlige barndom være helt afgørende for at indarbejde sunde vaner.

Cykling fra den tidlige barndom kræver en indsats, der omhandler de fysiske forhold men også en målrettet adfærdspåvirkende tilgang.

Mere og bedre cykelinfrastruktur med et højt serviceniveau (skiltning, belysning mv) er afgørende for at de fysiske forhold indbyder til mere aktiv bevægelse. Desuden kan pendlerspots (park and ride) samt smukt beliggende (eller praktisk beliggende) rasteplasser for cyklister bidrage positivt.

Adfærdspåvirkningen kan omhandle nudging-tiltag, gamification af cyklisme, kampagner samt målrettede samarbejder (fx med detailhandlen, udvalgte borgergrupper og på tværs af forvaltningens afdelinger) bidrage positivt.

Dagtilbud og Skoler

Cykling til og fra skole har flere positive afledte effekter. Elever, der går eller cykler til skole, er i højere grad motiveret til at modtage undervisning end børn, der inaktivt er blevet transporteret til skole. Ligeledes vil en stor andel af elever, der går eller cykler medvirke til at skolernes ankomstarealer bliver rolige og trygge med kun en begrænset andel af motorkøretøjer.

Derudover bidrager gang eller cykling til dagtilbud og skoler til at fastlægge vaner, der indeholder aktiv transport. Disse vaner vil ofte følge eleverne et godt stykke i deres voksenliv, hvilket kan forventes at have en positiv effekt på det generelle sundhedsområde.

6 Indsatsområder

For at opfylde målsætningerne (se afsnit 5 *Målsætninger*) er der udpeget en række indsatsområder;

- Etablering af sammenhængende cykelstinet
- Forbedring af cykelstiernes kvalitet
- Udpeging af uheldsbelastede lokaliteter
- Information og kampagner

6.1 Etablering af sammenhængende cykelstinet

Ved etablering af cykelstiforbindelser særligt i de større byområder såsom Vordingborg, Præstø og Stege, forbedres mulighederne for at **overflytte korte bilture til cykel**. Dette drejer sig især om korte indkøbsture og ture med lignende formål.

I takt med at særligt de kommunale ruter bliver fuldført **forbedres muligheder for at pendle til og fra arbejde med cykel**.

Ved udbygning af de lokale cykelruter, der forbinder folkeskolerne på det foreslået overordnet cykelstinet, **øges cykeltrafikken på skolevejene** også.

Tiltag

Det overordnede indsatsområde er **etablering af nye cykelstiforbindelser** i form af bl.a. cykelstier, cykelbaner eller lignende tiltag, hvor der er størst behov for det (se afsnit 7 *Prioriteringsmodel*).

6.2 Forbedring af cykelstiernes kvalitet

31% af borgerne, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen, udtrykte at bedre vedligeholdelse af veje og stierne i Vordingborg Kommune vil kunne få dem til at cykle mere. Et større fokus på vedligeholdelse af cykelstierne i kommunen vil altså **generere mere cykeltrafik**. Forøgelsen af cykeltrafikken vil være størst, hvor vedligeholdelsesniveauet i dag er lavt.

Tiltag

I den gennemførte spørgeskemaundersøgelse svarede 31% af respondenterne, at bedre vedligeholdelse af veje og stier vil kunne få dem til at cykle mere. Et indsatsområde vil derfor være at **gennemføre en cykelstiinspektion og få kortlagt cykelstiernes kvalitet**, samt behovet for vedligeholdelse. Efterfølgende skal strækninger med et lavt vedligeholdelsesniveau udbedres, og det skal sikres, at der løbende følges op på cykelstiernes kvalitet.

På Vordingborg Kommunes hjemmeside samt via app har borgerne i kommunen mulighed for løbende at '**giv et tip**', hvis de opdager forhold på kommunens veje og arealer, de ikke mener er i orden. Vordingborg Kommune er desuden i gang med at udvikle et nyt system, der giver yderligere muligheder for at indberette forhold.

6.3 Udpeging af uheldsbelastede lokaliteter

Større tryghed vil få flere til at cykle mere. Hele 50 % af borgerne, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen, udtrykte at mere sikre forhold for cyklister i Vordingborg Kommune vil få dem til at cykle mere. Forbedres trafikikkerheden og cyklisternes tryghed vil det altså **øge cykeltrafikken** i kommunen.

Tiltag

Da trafiksikkerheden og cyklisternes oplevet tryghed ofte hænger sammen, vil en forbedring af trafiksikkerheden også forbedre trygheden og derved øge cykeltrafikken. Et indsatsområde vil derfor fortsat være at **udpege og kortlægge de uheldsbelastede lokaliteter** i Vordingborg Kommune relateret til cyklister. Efterfølgende skal der **foretages trafiksikkerhedsinspektioner af lokaliteterne og gennemføres fysiske tiltag**, der forbedre trafiksikkerheden og den oplevet tryghed for cyklister.

6.4 Information og kampagner

Gennem fokus på information om cykelmulighederne i Vordingborg Kommune, er målet, at det bliver mere tilgængeligt og overskueligt at vælge cyklen som transportmiddel. De fleste kender cykelmulighederne på deres daglige rute til og fra arbejde/uddannelse, men øget information om cykelruterne i og på tværs af kommunen kan være med at **øge brugen af cyklen** især i fritiden. Et andet tiltag til at få flere til at cykle er gennemførelsen af kampagner, der kan få deltagere til at **ændre transportvaner** i en periode eller mere permanent.

Tiltag

Det er ikke sikkert, at alle er klar over, hvor cykelruterne findes i Vordingborg Kommune. Indsatsområdet omfatter **skiltning af ruter**, samt **information om disse på internettet, via foldere eller apps**. Skiltningen ude på vejene er med til at guide cyklisterne. Det kan f.eks. være med markeringer på asfalten, der kan guide cyklister gennem landsbyer på en rute, eller skiltning med tids- og kilometerangivelser til nærmeste by. Mange planlægger deres ture ved hjælp af internettet, og derfor er det vigtigt, at information om cykelruter og cykelfaciliteter kan findes her. På Vordingborg Kommunes hjemmeside kan **link til cykelruteplannere** såsom DenmarkByBike og lignende mobile apps tydeliggøres. Apps på mobile enheder kan være med til at guide cyklisterne, når de er ude på ruterne. Ligeledes kan det annonceres, når nye cykelruter åbner. Som supplement til internettet kan der laves foldere over nogle ruter, som cyklister kan tage med på tur.

Det kan være en omfattende opgave at udarbejde og gennemføre en lokal kampagne til at få flere til at cykle, men et væsentligt indsatsområde vil være at Vordingborg Kommune bakker op om og **støtter de allerede etablerede nationale cykelkampagner** såsom Cyklistforbundets 'Vi cykler til arbejde' og 'Alle børn cykler', der beviseligt har en stor samfundsmæssig gevinst både økonomisk og sundhedsmæssigt.

7

Prioriteringsmodel

7.1

Metode

Cykelprojekterne bliver alle prioriteret efter tre hovedemner;

- Trafiksikkerhed (35%)
- Efterspørgsel (40%)
- Sammenhængende stinet (25%)

Hvert hovedemne består af underemner, der er mål- eller kvantificerbare.

Hovedemner	Score (0-100)	Vægtning
Trafiksikkerhed		
Tryghed	Antal respondenter, der mener strækningen er utryg	15%
Hastighedsbegrænsning	Hastighedsbegrænsning	10%
Bil ÅDT	Trafiktællinger	10%
Efterspørgsel		
Spørgeskemaundersøgelse	Antal respondenter, der efterspørger tiltag på strækningen	15%
Cykel ÅDT	Cyklisttællinger	5%
Skolevej	Antal skoleelever, der må formodes at benytte ruten	5%
Cykelturisme	Antal cykelturister, der må formodes at benytte ruten	15%
Sammenhængende stinet		
Alternative ruter	Alternative nærtliggende cykelruter	10%
Forbindelse ml. cykelruter	Forbindelse mellem eksisterende cykelruter	10%
Ruteklassificering	Klassificeringen af pågældende og tilstødende ruter	5%

7.1.1

Trafiksikkerhed

Tryghed

Scoren i denne kategori afhænger af antallet af respondenter i spørgeskemaundersøgelsen, der har udpeget strækningen til at være utryg, samt hvorvidt at løsningsforslaget vil have en effekt på dette. Folks oplevelse af tryghed afhænger ofte af stitypen, trafikmængderne og de kørte hastigheder, herudover kan andre faktorer som nedsat oversigtsforhold eller dårlig belægning mm. også påvirke tryghedsfølelsen. At få skabt større tryghed, vil få flere børn og voksne inkl. mennesker med et handicap ud på cykelstierne. Hvis der er mange, der er utrygge ved at færdes på en strækning og dette kunne være undgået med den foreslået cykelstiløsning vil projektet score højt.

Utryghed	Stor effekt	Nogen effekt	Ingen effekt
Meget utrygt	100	50	0
Utrygt	50	25	0
Trygt	25	0	0

Hastighedsbegrænsning

Scoren i denne kategori afhænger af den skiltet hastighedsbegrænsning på strækningen. Des hurtigere de andre trafikanter må køre på strækningen, desto vigtigere er det at få etableret en cykelstiløsning.

Hastighedsbegrænsning (km/t)	Point
71+	100
51-70	50
41-50	25
0-40	0

Bil ÅDT

Des højere biltrafikmængden (årsdøgntrafik, ÅDT) er på strækningen, desto vigtigere er det, at få etableret en cykelløsning. Scoren baserer sig på tidligere registrerede trafiktællinger på strækningen, hvor nyere tællinger opprioriteres i forhold til ældre tællinger.

Årsdøgntrafik for biler (ÅDT)	Point
5.000+	100
2.000-4.999	50
500-1.999	25
0-499	0

7.1.2

Efterspørgsel

Spørgeskemaundersøgelse

Baseret på borgerhøringen igennem den gennemførte spørgeskemaundersøgelse scorer projekterne højt, hvis mange respondenter har påpeget det samme missing link. Der kan være mange forskellige grunde til at en respondent peger på manglende cykelstiforbindelser. Nogle savner bedre forhold på skoleveje, stier til og fra sport og fritidsaktiviteter, indkøbsmuligheder mv. og andre har cykelturister og rekreative ruter for øje i deres udpegelser. Ved at projekter med mange udpegelser score højest, vægtes de mest efterspurgte strækninger også tungest.

Spørgeskemaundersøgelse	Point
Udpeget af 5+ respondenter	100
Udpeget af 2-4 respondenter	50
Udpeget af 1 respondenter	25
Ikke udpeget af nogle respondenter	0

Antallet af respondenter er kun knyttet til kortudpegninger under kategorierne '*Ingen cykelsti*' eller '*Manglende cykelstiforbindelse*'.

Cykel ÅDT

Des større cykeltrafikmængder (cykel ÅDT) på strækningen, desto vigtigere er det at få etableret en god cykelløsning på strækningen. Scoren baserer sig på tidligere registrerede trafiktællinger på strækningen, hvor nyere tællinger opprioriteres i forhold til ældre tællinger.

Årsdøgntrafik for cykler (ÅDT)	Point
100+	100
51-100	50
11-50	25
0-10	0

Scoren er i enkelte tilfælde baseret på et skøn, hvor antallet af cyklister ikke har været registreret.

Skolevej

Skoleveje opnår en højere score end strækninger, der ikke direkte benyttes af skoleelever til og fra skole. Scoren er i nogle tilfælde baseret på et skøn.

Er strækningen en skolevej?	Point
Ja	100
I nogen grad	50
Nej	0

Cykelturisme

Veje, der benyttes af cykelturister bl.a. til og fra Møns Klint, opnår en højere score end strækninger, der ikke umiddelbart benyttes af cykelturister. Enkelte monotone strækninger kan være en nødvendighed, men cykelturister ønsker generelt at bevæge sig væk fra veje med tung trafik og ensartet vejforløb. Cykelturister opprioriterer i højere grad mere rekreative og oplevelsesbetonede ruter f.eks. ad små veje, langs kyster og marker og gennem skove, også selvom der er omvejskørsel forbundet med dette. Dette er medregnet i scoren, der i et vist omfang baserer sig på et skøn.

Er strækningen vigtig for cykelturister?	Point
Ja	100
I nogen grad	50
Nej	0

7.1.3

Sammenhængende stinet

Alternative ruter

Et projekt scorer lavt i denne kategori, hvis der findes attraktive alternative ruter i nærheden af det pågældende projekt. Scoren er i nogen grad baseret på et skøn.

Findes der alternative ruter i nærheden?	Point
Nej	100
I nogen grad	50
Ja	0

Forbindelse mellem cykelruter

Scoren i denne kategori afhænger af, i hvor høj grad at projektet forbinder "blinde cykelstier", er en forbindelse mellem to andre ruter eller blot skaber en cykelstiløsning, der "ender blindt".

Forbindelse ml. cykelruter	Point
Ja	100
I nogen grad	50
Nej	0

Ruteklassificering

Des højere klassificering af cykelruten og eventuelle tilstødende ruter, som projektet omhandler, desto højere en score opnår projektet i denne kategori. Baseret på kategorierne i det foreslået overordnet cykelstinet i Vordingborg Kommune.

Ruteklassificering	Point
Flere regionale stier involveret	100
En regional sti involveret	50
Lokal sti	25
Ikke en del af rutenettet	0

7.2

Prisskøn

Efter at projekterne har scoret point i forhold til prioriteringsmodellen bliver deres samlede score holdt op mod de skønnede omkostninger for at gennemføre projektet. Derved opnås et billede af, hvilke projekter der er mest favorable at realisere.

Prisskønnet bygger på opmålte afstande samt erfaringspriser fra Via Trafik (ofte i form af en pris per løbende meter) for de forskellige foreslået cykelløsninger.

Der indgår ingen estimeringer af udgifterne forbundet med ekspropriationer, ofte fordi disse kan variere en del afhængig af hvad der er på arealerne i forvejen, hvor stor en del af den samlede grund der eksproprieres, lokale forskelle i ejendomspriserne, samt hvorvidt kommunen kan erhverve sig arealerne gennem almindeligt ejendomssalg.

For at imødekomme usikkerhederne i prisskønnet har alle skøn fået tilføjet et ekstra beløb på 30% til dækning af uforudseelige udgifter. Derudover er prisskønnet også tillagt et beløb svarende til 20%, til at dække udgifter forbundet med projektering og tilsyn af de færdige anlæg.

I forbindelse med prioriteringen af projekterne, er projekter med skønnede omkostninger på mere end 20 mio. kr. nedprioriteret markant i forhold til øvrige projekter. Disse projekter kræver særskilte anlægsbevillinger ud over det sædvanlige.

7.3

Prioriteringsmetode

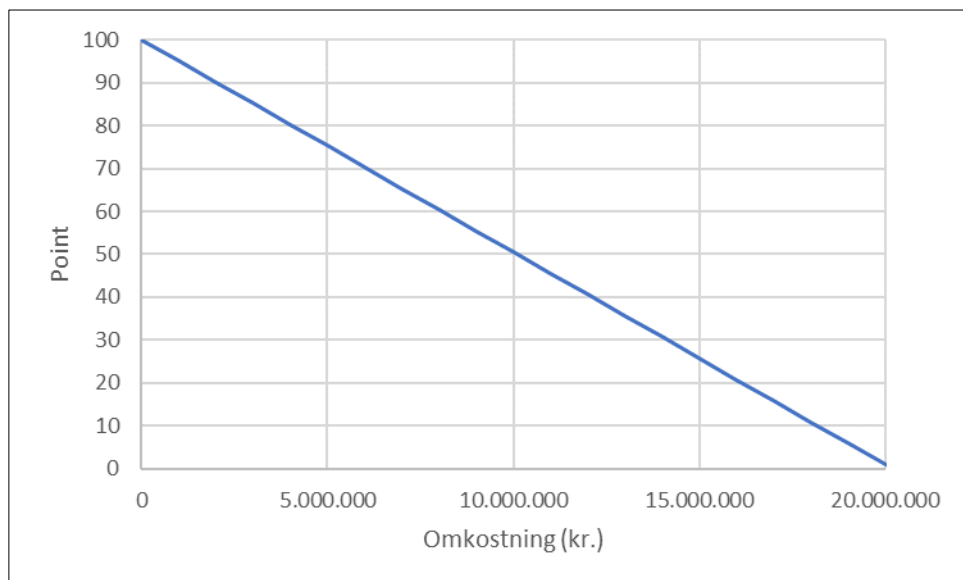
Projekterne prioriteres ved at beregne hvor stor en effekt det har at realisere projektet på en skala fra 0-100 ($P_{Lok,i}$). Dette sættes i forhold til de skønnede omkostninger til at realisere projektet værdisat på en skala fra 1-100 ($O_{projekt,i}$). Konkret benyttes følgende model, hvor $P_{Projekt,i}$ er et udtryk for projektets samlede point, som projekternes prioriteres efter:

$$P_{Projekt,i} = P_{Lok,i} \times O_{Projekt,i}$$

Modellen sikrer, at de projekter, der har den største effekt og de laveste omkostninger prioriteres højest.

På baggrund af projekternes prisskøn tildeles et projekt 100 point, hvis projektets prisskøn er 0 kr. Et projekt tildeles 1 point, hvis projektets prisskøn overstiger 20 mio. kr. ekskl. moms. Jo højere grænsen sættes desto mere fordelagtige bliver de mere omkostningstunge projekter. Eller sagt på en anden måde – jo højere grænse, jo mindre betyder prisen i prioriteringen.

For projekter med en omkostning mellem 0 og 20 mio. kr. tildeles værdien som en lineær interpolation mellem værdierne 100 og 1, se Figur 7.



Figur 7. Tildeling af point for projektets anlægsomkostninger beregnes ved lineær interpolation mellem værdierne 100 og 1. Omkostningsvilligheden er i dette notat sat til 20 mio. kr. ekskl. moms.

Effekten $P_{Lok,i}$ beregnes i henhold til nedenstående formel, hvor der tages hensyn til projektets effekt på trafiksikkerheden, efterspørgslen og det sammenhængende stinet.

$$P_{Lok,i} = P_{Trafiksikkerhed,i} + P_{Efterspørgsel,i} + P_{Sammenhængende stinet,i} \Leftrightarrow$$

$$P_{Lok,i} = (P_{Tryghed,i} \times V_{Tryghed} + P_{Hastighed,i} \times V_{Hastighed} + P_{Bil \text{ \AA}DT,i} \times V_{Bil \text{ \AA}DT}) \\ + (P_{Spørgeskema,i} \times V_{Spørgeskema} + P_{Cykel \text{ \AA}DT,i} \times V_{Cykel \text{ \AA}DT} \\ + P_{Skolevej,i} \times V_{Skolevej} + P_{Cykelturisme,i} \times V_{Cykelturisme}) \\ + (P_{Alt.ruter,i} \times V_{Alt.ruter} + P_{Cykelruteforbindelse,i} \times V_{Cykelruteforbindelse} \\ + P_{Ruteklassificering,i} \times V_{Ruteklassificering})$$

Hvor;

$P_{Lok,i}$:	Projektets samlede effekt (0-100)
$P_{Tryghed,i}$:	Projektets effekt (0-100) på utryghed
$P_{Hastighed,i}$:	Pointværdi (0-100) i forhold til hastighedsbegrænsningen
$P_{Bil \text{ \AA}DT,i}$:	Pointværdi (0-100) i forhold til biltrafikmængden
$P_{Spørgeskema,i}$:	Pointværdi (0-100) relateret til antal respondenter i spørgeundersøgelsen
$P_{Cykel \text{ \AA}DT,i}$:	Pointværdi (0-100) i forhold til cykeltrafikmængden

$P_{\text{Skolevej},i}$:	Pointværdi (0-100) relateret til hvorvidt der er tale om en skolevej
$P_{\text{Cykelturisme},i}$:	Pointværdi (0-100) relateret til hvorvidt strækningen har cykelturister
$P_{\text{Alt.ruter},i}$:	Pointværdi (0-100) afhængig af nærliggende alternative cykelruter
$P_{\text{Cykelruteforbindelse},i}$:	Pointværdi (0-100) relateret til cykelruteforbindelsen i det overordnet stinet
$P_{\text{Ruteklassificering},i}$:	Pointværdi (0-100) relateret til ruteklassificeringen
V_x :	Vægtningen af kategorien

8 Projektliste

Nedenfor ses den prioriterede liste over cykelstiprojekter i Vordingborg Kommune, hvor prisskønnet er medregnet og omkostningsvilligheden er sat til 20 mio. kr.

Projekterne er sandsynliggjort gennem vurderinger af vejenes funktion, omgivelser og eksisterende vejprofil samt afstande til faste genstande. Løsningsforslagene bør viderebearbejdes og prisskønnet konkretiseres yderligere før projektering.

Prioritet	Prj. nr.	Projekt navn	Cykelrute kategori	Løsningsforslag	Effekt $P_{Lok,i}$	Prisskøn	Samlet point $P_{Projekt,i}$
1	33	Klintevej (Stege-Borre)	Lokal	Nedsiltning til 40 km/t på Klintevej i Keldby. Hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævringer) på Klintevej i Keldby.	51	0,3 mio. kr.	5049
2	1	Rampen (Vordingborg)	Regional	Enkeltrettet cykelsti (240 m) på østlig side af Rampen mellem Brovejen og Orevej.	53	1,0 mio. kr.	4999
3	32	Storegade (Stege-Borre)	Lokal	Nedsiltning til 40 km/t på Storegade i Stege. Hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævringer) på Storegade i Stege.	48	0,6 mio. kr.	4608
4	2	Marienbergvej (Vordingborg)	Regional	Forsætning af vej og cykelsti i vestlig side af Marienbergvej mellem Chr. Winthersvej og Næstvedvej samt tilføjelse af cykelsti på østlig side af vejen (420 m). OBS. kræver ekspropriation af dele af Banedanmarks arealer på den vestlige af Marienbergvej (ikke estimeret).	53	2,8 mio. kr.	4527
5	4	Færgaardsvej/Københavnsvej (Vordingborg)	Regional	Delt sti i begge sider af vejen på Færgaardsvej (200 m) syd for Slotstorvet. Cykelsti på den østlige side af Københavnsvej (200 m), nord for Voldgade og frem til den eksisterende cykelsti, på bekostning af grønt midterareal. Nedsiltet hastighed til 30 km/t på den sydlige del af Københavnsvej samt på Algade nord for parkområdet.	43	2,7 mio. kr.	3676
6	25	Boulevarden/Chr Richardtsvej (Vordingborg)	Lokal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Boulevarden (50 m) nord for Næstvedvej på bekostning af bl.a. 3 parkeringspladser. Delt sti i begge sider af vejen på Chr Richardtsvej (120 m) ml. Vognmandsmarken og den eksisterende dobbeltrettet cykelsti mod øst.	40	2,2 mio. kr.	3572

Prioritet	Prj. nr.	Projekt navn	Cykelrute kategori	Løsningsforslag	Effekt $P_{Lok,i}$	Prisskøn	Samlet point $P_{Projekt,i}$
7	3	Volmersgade (Vordingborg)	Regional	Hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævring) på Volmersgade (350 m).	31	0,2 mio. kr.	3094
8	29	Ny Esbjergvej (Præstø)	Lokal	Fortsættelse af cykelstierne i begge sider af Ny Esbjergvej (120 m) nord for rundkørslen. Krydsningshelle på Ny Esbjergvej for sydgående cyklister.	33	1,1 mio. kr.	3082
9	26	Solbakkevej (Vordingborg)	Lokal	Delt sti i begge sider af vejen på Solbakkevej (350 m) nord for Møllevej. Parkeringsforbud i begge sider af vejen. Hastighedsdæmpende foranstaltning (fx bump eller indsnævring) på den sydlige del af Solbakkevej – syd for Møllevej.	36	3,6 mio. kr.	2982
10	30	Langelinie/Nymarksvej (Stege)	Lokal	Nedskiltning af hastighed til 40 km/t og hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævring og hævet flade) på Langelinie, Katedralvej og Nymarksvej frem til skolen (1.400 m).	29	1,8 mio. kr.	2619
11	24	Sankt Clemensvej v/ Kastrup	Lokal	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Sankt Clemensvej vest for Barmosevej (fx ét bump eller én indsnævring). Enkeltrettede fællestier i hver side af Sankt Clemensvej mellem Kirkebakken og Tværvej (420 m).	24	3,2 mio. kr.	1995
12	34	Klintevej (Borre-Magleby)	Lokal	Hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævring) på Klintevej i Borre, Ny Borre og Magleby. Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Klintevej adskilt af skillerabat mellem Borre og Ny Borre samt mellem Ny Borre og Magleby (1.900 m).	54	13,3 mio. kr.	1841
13	28	Præstegårdsvej/Sneserevej (Bårse)	Lokal	Nedskiltet hastighed til 30 km/t og tre hastighedsdæmpende foranstaltninger (fx bump eller indsnævring) på Præstegårdsvej.	18	0,3 mio. kr.	1724
14	31	Fanefjordgade (Store Damme)	Lokal	Enkeltrettede kantbaner i begge sider af Fanefjordgade vest for Store Damme (700 m) og øst for Askeby (80 m). Hastighedsdæmpende foranstaltninger i Store Damme og Askeby (fx bump, indsnævring og hævet flade). Nedskiltning af hastigheden til 40 km/t i Store Damme og Askeby.	29	9,2 mio. kr.	1561

Prioritet	Prj. nr.	Projekt navn	Cykelrute kategori	Løsningsforslag	Effekt $P_{Lok,i}$	Prisskøn	Samlet point $P_{Projekt,i}$
15	12	Præstø-Kalvehave (Gl. Kalvehave-Kalvehave)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier adskilt af skillerabat i begge sider af Præstøvej mellem Viemose Gade og Kalvehave (710 m). Enkeltrettet delt sti i hver side af Præstøvej i Kalvehave (730 m).	34	12,0 mio. kr.	1370
16	35	Klintevej (Magleby-Møns Klint)	Lokal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Klintevej adskilt af skillerabat mellem Magleby og Langebjergvej (2.400 m). Øst for Magleby føres cykelstierne på ydersiden af allétræerne.	49	14,8 mio. kr.	1315
17	27	Bakkebøllevej (Nyråd)	Lokal	Forlængelse af eksisterende 2 minus 1-vej på Bakkebøllevej (200 m). Ny belægning af arealet for bløde trafikanter samt en ekstra hastighedsdæmpende foranstaltning (fx bump).	10	0,7 mio. kr.	967
18	6	Hovedvejen til Næstved Kommune	Regional	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Hovedvejen mellem Næstvedvej og kommunegrænsen adskilt af 1,5 m skillerabat (2.150 m).	33	14,3 mio. kr.	953
19	23	Tinghøjvej/Sværdborgvej Lundby	v/ Lokal	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Tinghøjvej i Over Vindinge (fx bump eller indsnævringer). Dobbeltrettet cykelsti på den østlige side af Tinghøjvej/Sværdborgvej mellem Over Vindinge og Boelsvej i Lundby (4.200 m). Ved Sværdborgvej 85 føres stien øst om beboelsen.	45	19,7 mio. kr. *	114
20	20	Grønsundvej øst for Bogø By	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Grønsundvej mellem Bogø Havn og Fanefjordgade adskilt af skillerabat og allétræerne (4.250 m).	79	26,4 mio. kr. **	79
21	22	Grønsundvej (Store Damme-Stege)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Grønsundvej (1,5 m kantbaner hvor der ikke er plads) adskilt af skillerabat og allétræerne (5.600 m). Enkeltrettede fællestier igennem Damsholte, Ny Æblenæs, Neble og Lendemarke (1.970 m). Hastighedsdæmpende foranstaltninger i den nordøstlige del af Damsholte samt på de nordligste 300 m af Grønsundvej i Stege samt på Lendemarke Hovedgade i Stege (fx bump eller indsnævringer).	74	51,1 mio. kr.	74

Prioritet	Prj. nr.	Projekt navn	Cykelrute kategori	Løsningsforslag	Effekt $P_{Lok,i}$	Prisskøn	Samlet point $P_{Projekt,i}$
22	9	Næstvedvej (Bårse-Præstø)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Næstvedvej mellem Bårse (byskilt) og Mønvej adskilt af 1,5 m skillerabat (4.900 m).	71	30,9 mio. kr.	71
23	14	Ørslevvej (Ørslev-Mern)	Kommunal	Enkeltrettede fællestier i hver side af Ørslevvej mellem Københavnsvej og Maglebjergvej i Ørslev (600 m). Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Ørslevvej i den østlige del af Ørslev mellem Maglebjergvej og byskilt (fx bump eller indsnævringer). Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Ørslevvej adskilt af 1,5 m skillerabat mellem Ørslev og Mern (4.500 m) dog med enkeltrettede fællestier ved krydsning af Sydmotorvejen og igennem Røstofte. Enkeltrettet delt sti i hver side af Ørslevvej i vestlige del af Mern mellem byskilt og Søndervej (400 m). Tilføjelse af flere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Ørslevvej i den østlige del af Mern mellem Søndervej og byskilt (fx bump eller indsnævringer).	64	36,5 mio. kr.	64
24	10	Præstø-Kalvehave (Præstø-Rekkende)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Næstvedvej, Jungshovedvej og Neblevej mellem Ny Esbjergvej og Rekkendevej adskilt af 1,5 m skillerabat (6.150 m). Enkeltrettede fællestier i hver side af vejen i Rekkende samt nedskiltning af hastighed til 50 km/t med byzonetavler.	63	41,8 mio. kr.	63
25	21	Grønsundvej v/ Store Damme	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Grønsundvej mellem Fanefjordgade og Fanefjordgade adskilt af 1,5 m skillerabat (3.300 m).	61	20,8 mio. kr.	61
26	5	Københavnsvej/Hovedvejen	Regional	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Københavnsvej mellem Ørslevvej og Sydmotorvejen (3.700 m) og Hovedvejen mellem Sydmotorvejen og Næstvedvej (4.300 m) adskilt af 1,5 m skillerabat.	55	52,8 mio. kr.	55

Prioritet	Prj. nr.	Projekt navn	Cykelrute kategori	Løsningsforslag	Effekt $P_{Lok,i}$	Prisskøn	Samlet point $P_{Projekt,i}$
27	18	Grønsundvej vest for Bogø By (Farø-Bogø By)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Grønsundvej mellem Sydmotorvejen og Bogø Havn adskilt af 1,5 m skillerabat (5.800 m).	46	36,4 mio. kr.	46
28	15	Kalvehavevej øst for Mern	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Kalvehavevej mellem Mern (byskilt) og Præstøvej adskilt af 1,5 m skillerabat (1,5 m kantbaner hvor der ikke er plads) (3.200 m).	40	21,2 mio. kr.	40
29	11	Præstø-Kalvehave (Rekkende-Gl. Kalvehave)	Kommunal	Enkeltrettede cykelstier i begge sider af Neblevej, Skovlinien og Præstøvej mellem Rekkendevej og Viemose Gade adskilt af 1,5 m skillerabat (9.400 m).	39	62,3 mio. kr.	39

*Anlægsomkostninger for jordopfyldning ved Hasbjergvej/Tinghøjvej er skønnet på et overordnet niveau, men omkostninger forbundet med jordarbejdet bør undersøges nærmere.
 **Anlægsomkostninger i forbindelse med udvidelse af passagen mellem Bogø og Møn er ikke medtaget, da det er omkostningstung opgave at anlægge cykelstier på dæmningen, og da der i forvejen er kantbaner.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk