



NÆSTVED

TRAFIKPLAN 2023





NÆSTVED

TRAFIKPLAN 2023

Udarbejdet i samarbejde med

Via Trafik Rådgivning

-En del af Sweco

BILAG

Som grundplanen for trafikplanen er der gennemført omfattende registreringer og analyser af de trafikale forhold i Næstved kommune. Uddybning af analyser, undersøgelser og prioriteringsmetoder kan læses i særskilte bilagsrapporter:

- Trafiksikkerhed og tryghed
- Grøn transport
- Bymidte og tilgængelighed
- Lokalråd

Bilagsrapporterne kan findes på www.naestved.dk

INDHOLD

1. INDLEDNING	4
Sikker, tryk og grøn trafik i den kommende planperiode	4
Indsatser på området - oversigt	5
2. TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED	6
Status for trafikikkerhed og tryghed	6
Målsætninger for trafikikkerhed og tryghed	7
INDSATSER	
2.1 Bekæmpelse af uheldsbelastede lokaliteter	10
2.2 Forbedring af forhold for fodgængere og cyklister	10
2.3 Overholdelse af hastighedsgrænser	11
2.4 Anbefalede skoleruter	11
2.5 Eneheld	12
2.6 Spiritus	12
2.7 Unge bilførere	13
2.8 Samarbejde med politiet	13
Anlægsprojekter - trafikikkerhed	14
Oversigt over øvrige indsatser	14
Anlægsprojekter - forbedring af forhold for fodgængere og cyklister	15
3. GRØN TRANSPORT	16
DK2020	16
Status for grøn transport	16
Målsætninger for grøn transport	16
INDSATSER	
3.1 Udbygning af cykelstinetet	18
3.2 Forbedring af buskørsel - og skolebuskørsel	20
3.3 Trafikpolitikker på skoler	21
3.4 Lavere hastighedsgrænser i byområder	21
3.5 Vedligeholdelse af cykelstier	22
3.6 Kampagner for cyklisme	22
3.7 Udlån af elcykler (pilotprojekt)	23
3.8 Samkørsel	23
3.9 Miljøzone	24
3.10 Kampagner for cykling til skole	24
Oversigt over prioriterede indsatser	25
4. BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED	26
Status på Næstved bymidte og tilgængelighed	26
Målsætninger for bymidte og tilgængelighed	26
INDSATSER	
4.1 Fastholdelse og begrænsning	28
4.2 Tilgængelighedsplan	29
4.3 Hastighedszone på 40 km/t	29
4.4 Analyse af parkering, herunder betalingsparkering	30
Oversigt over indsatser	31

1. SIKKER, TRYK OG GRØN TRAFIK I DEN KOMMENDE PLANPERIODE

Trafikplan 2023 er et katalog over mulige trafikfaglige tiltag, som kan bringes i anvendelse inden for de respektive fagudvalgs prioriterede emner. Emnerne er 1) Trafiksikkerhed og tryghed, 2) Grøn transport og 3) Bymidte og tilgængelighed.

På baggrund af et solidt datamateriale og knap 1.800 bidrag fra borgere, skolebestyrelser, lokalråd m.fl. opstilles i Trafikplan 2023 mulige tiltag til imødekommelse af de identificerede udfordringer og forbedringspotentialer. De enkelte tiltag er desuden prissat og opstillet i en rækkefølge, så man kan se - inden for de enkelte emner - hvor man får mest for pengene.

Alt efter hvor meget der afsættes til formålet i de årlige budgetter vil administrationen stille forslag til anvendelse af midlerne med udgangspunkt i Trafikplan 2023. Fagudvalget kan herefter følge indstillingen, eller udvalget kan helt eller delvist afvise indstillingen og bringe andre forslag i spil.

Der er således med Trafikplan 2023 alene - med afsæt i udvalgets prioriterede emner - vedtaget et katalog over mulige tiltag, som administrationen vil tage udgangspunkt i ved forelæggelse af sager om trafiktiltag til godkendelse i de kommende år. Næstved Kommune er arealmæssigt en stor kommune med én stor by, Næstved by hvor halvdelen af kommunens 84.000 indbyggere bor. Næststørste by er Fensmark med ca. 5000 indbyggere og herefter følger Fuglebjerg, Glumsø og Mogenstrup med ca. 2000 indbyggere hver. Langt hovedparten af kommunen indbyggere bor således i byer, men et ikke ubetydeligt antal borgere bor fortsat i mindre bysamfund eller i fritliggende boliger i det åbne land. Det betyder, at såvel biler som busser og cykler er relevante transportmidler alt efter, hvor man befinder sig, og hvor man skal hen. I det åbne land er bilen måske det mest hensigtsmæssige, mellem byerne og rundt i Næstved by er busser og cykler ofte at foretrække, mens man i bymidten i mange tilfælde kommer hurtigst frem på gåben.

Det genererer en del sammensat trafik, og Næstved Kommune har gennem de sidste mange år arbejdet kontinuerligt med at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen. Der er ombygget veje og kryds for at mindske risikoen for uheld, og der er anlagt cykelstier, 2-1 veje og skabt bedre krydsningsforhold for at gøre det mere sikkert og trygt at færdes som cyklist og fodgænger i kommunen. Arbejdet har været styret gennem Trafikplan 2019-2023.

Som grundlag for Trafikplan 2023 er der gennemført en lang række analyser og undersøgelser. De nuværende transportmønstre og udfordringer i kommunen er kortlagt og der er analyseret uheldsdata, trafiktællinger og gennemført besigtigelser af vejnettet.

Trafikplan 2023 omfatter målsætninger for de enkelte fokusområder samt en kortfattet status af de trafikale forhold i kommunen. Herudover er der for hvert fokusområde beskrevet de indsatser, der foreslås gennemført i den kommende planperiode.

Oversigt over besvarelser

SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE	ANTAL BESVARELSER
Skoleundersøgelse	1.022 besvarelser
Borgerundersøgelse	714 besvarelser
Lokalråd	21 besvarelser fra 12 lokalråd
Skolebestyrelser	25 besvarelser fra 17 skoler

Trafikplanens tre fokusområder

1. TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

– Handler om at minimere risikoen for, at der sker alvorlige ulykker. Det handler om at indrette veje og byer, så risikoen for uheld og den oplevede utryghed i trafikken minimeres mest muligt. Det handler om at skabe en trafikal hverdag, hvor alle er trygge ved at færdes i trafikken uanset alder, og hvilket transportmiddel, de bruger. Særlig handler det om at forbedre skoleveje, så andelen af børn, der cykler eller går til skole, kan øges.

2. GRØN TRANSPORT

– Handler om at gøre det naturligt at cykle eller benytte den kollektive trafik, så brugen af bil begrænses. Det handler om at få flere til at cykle, og om at skabe sikre og gode cykelforbindelser, så cyklen bliver det naturlige valg til skole, til arbejde eller bare fritidsturen. Det handler også om at skabe bedre sammenhæng mellem land og by og skabe et attraktivt alternativ til bil nr. 2.

3. BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED

– Handler om at sikre god fremkommelighed i Næstved bymidte ved at minimere den gennemkørende og uhensigtsmæssige trafik. Det handler om at skabe god sammenhæng mellem parkeringsstruktur og det ønskede trafik-flow i bymidten. Det handler også om at skabe gode forhold for personer med en funktionsnedsættelse, så bymidten kan anvendes af alle borgere.

INDSATSER PÅ OMRÅDET - OVERSIGT

For at opfylde målsætningerne for de tre fokusområder er der i alt udpeget 29 konkrete indsatser, der i trafikplanens planperiode skal bidrage til opfyldelse af målsætningerne. Flere af indsatserne er relateret til

mere end ét fokusområde og forventes således at give en bredere effekt. I nedenstående skema er der angivet de enkelte indsatser og hvilke fokusområder, de har indflydelse på. Indsatserne kan implementeres enkeltvis eller i kombination med andre tiltag.

	SIDE	TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED	GRØN TRANSPORT	BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED
TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED				
2.1 Bekæmpelse af uheldsbelastede lokaliteter	10			
2.2 Forbedring af forhold for fodgængere og cyklister	10			
2.3 Overholdelse af hastighedsgrænser	11			
2.4 Anbefalede skoleruter	11			
2.5 Eneuheld	12			
2.6 Spiritus	12			
2.7 Unge bilførere	13			
2.8 Samarbejde med politiet	13			
GRØN TRANSPORT				
3.1 Udbygning af cykelstinet - også til skoler	18			
3.2 Forbedring af skolebuskørsel	20			
3.3 Trafikpolitikker på skoler	21			
3.4 Lavere hastighedsgrænser i byområder	21			
3.5 Vedligeholdelse af cykelstier	22			
3.6 Kampagne for cyklisme	22			
3.7 Udlån af elcykler (pilotprojekt)	23			
3.8 Samkørsel	23			
3.9 Miljøzone	24			
3.10 Kampagner for cykling til skole	24			
BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED				
4.1 Fastholdelse og begrænsning	28			
4.2 Tilgængelighedsplan	29			
4.3 Hastighedszone på 40 km/t	29			
4.4 Analyse af parkering, herunder betalingsparkering	30			

2. TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED FÆRRE UHELD MEN FLERE TILSKADEKOMNE

Igennem de seneste fem år (2017-2021) er antallet af person- og materielskadeuheld faldet fra 152 uheld i 2017 til 137 uheld i 2021 på Næstved Kommunes vejnet. I alt har politiet registreret 713 uheld i perioden. Uheldene er primært registreret på de større veje og i særdeleshed i Næstved, hvor trafikintensiteten typisk er større.

Der er desværre ikke oplevet samme udvikling i antallet af dræbte og tilskadekomne. Fra 2017 til 2021 er antallet af dræbte og tilskadekomne steget fra 30 til 35, svarende til en stigning på ca. 17%.

Det er særligt uheld med lette trafikanter, eneuheld og spiritusuheld, der udgør en udfordring. For alle tre områder er andelen af uheld højere i Næstved Kommune end på landsplan. Alene uheld med lette trafikanter

udgør 54% af uheldene i kommunen. Til sammenligning udgør uheld med lette trafikanter 46% af uheldene på landsplan.

Herudover er der en særlig udfordring med unge i alderen 18-24 år, som er overrepræsenterede i uheldsstatistikken. Dette gør sig dog også gældende på landsplan.

I en 5-årig periode fra 2017-2021 har politiet registreret 713 uheld på Næstved Kommunes vejnet



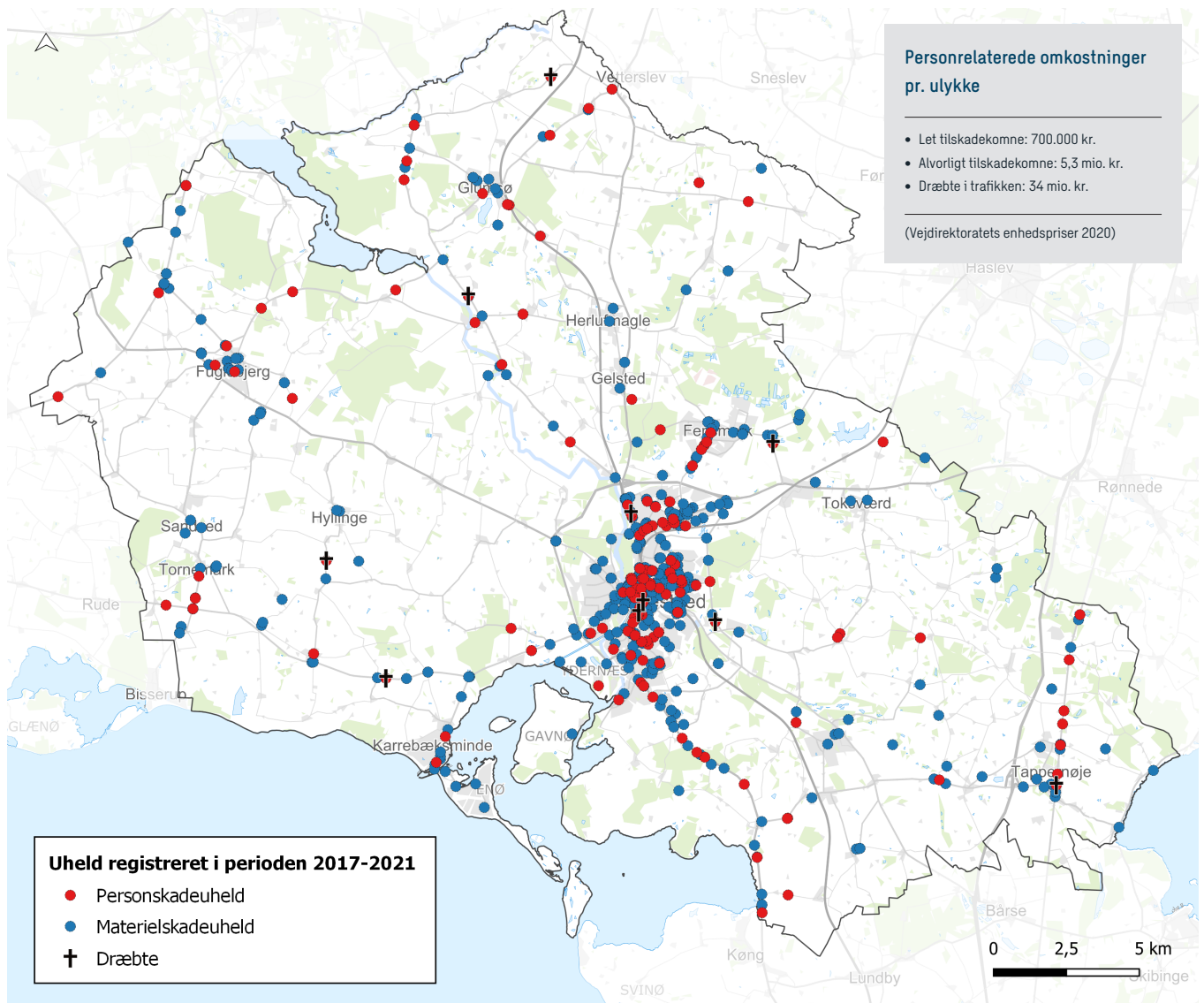
152 personskadeuheld
561 materielskadeuheld



110 alvorligt tilskadekomne
46 lettere tilskadekomne



10 dræbte



MÅLSÆTNINGER FOR TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED UHELD

Færdselssikkerhedskommissionen har fastsat en målsætning om at halvere antallet af alvorligt tilskadekomne inklusiv dræbte i trafikken i 2030 i forhold til gennemsnittet af 2017-2019. I perioden 2017-2019 har politiet i gennemsnit registreret 24 alvorligt tilskadekomne og dræbte pr. år på kommunevejene i Næstved. Næstved Kommune ønsker at følge Færdselssikkerhedskommissionens målsætning og har derfor opstillet følgende mål:

MÅLSÆTNING - TRAFIKSIKKERHED

Målsætning 2030	Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres i 2030 med udgangspunkt i gennemsnittet i årene 2017-2019.
Delmål 2025	I 2025 må der tilsammen højst være 18 alvorligt tilskadekomne inklusiv dræbte.

HASTIGHED

Høj hastighed er blandt de væsentligste faktorer til, at uheld sker. Samtidig har hastigheden stor betydning for, om uheldene resulterer i personskade. Mere end 1/3 af uheldene, der er registreret på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t, har medført personskade. Der er markant større risiko for, at et uheld resulterer i personskade ved en højere hastighedsgrænse. Foruden øget uheldsrisiko medfører høj hastighed også øget utryghed. Dette kan påvirke andre trafikanters valg af transportmiddel, hvor fx cyklen fravælges til fordel for bilen.

I Næstved Kommune er der registreret væsentlige hastighedsoverskridelser ved 40 lokaliteter i en periode fra 2019-2022. Trafikplanens mål er at bidrage til følgende reduktion i antal overskridelser.

MÅLSÆTNING - HASTIGHEDER

Målsætning 2030	40% færre lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser i 2030, svarende til maksimalt 24 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser.
Målsætning 2025	30% færre lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser i 2025, svarende til maksimalt 28 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser.

TRYGHED

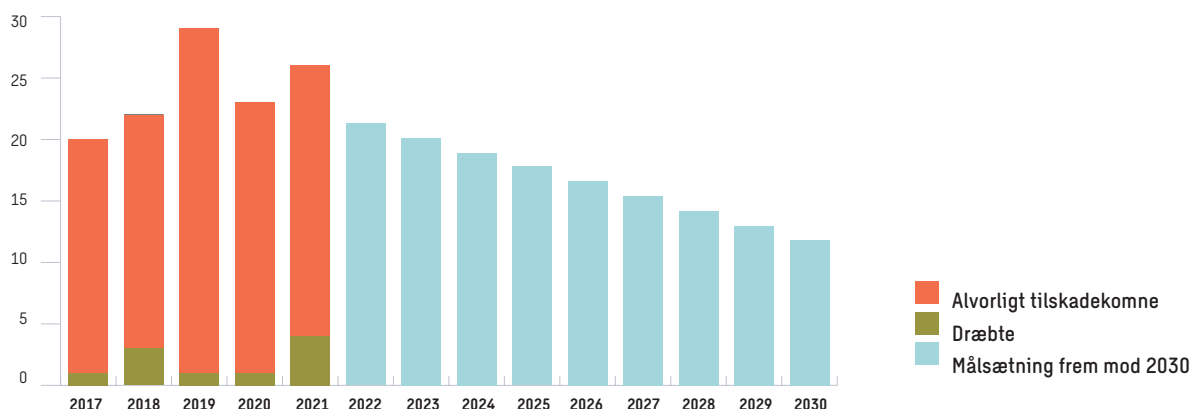
Utryghed i trafikken kan føre til fravalg af cykel eller gang som transportmiddel og dermed indskrænke folks bevægelsesfrihed. Borgerundersøgelserne viser, at der er størst tryghed når borgere kører i bil. Omvendt er der størst utryghed når man færdes på cykel. I alt angiver 38% af borgerne, at de er utrygge, når de cykler. Endvidere viser undersøgelserne, at der særligt opleves stor utryghed på skolevejen, hvor 40% er utrygge. Sikre skoleveje er en vigtig forudsætning for, at forældre føler sig trygge ved at lade deres børn færdes alene til og fra skole.

MÅLSÆTNING - TRYGHED

Målsætning 2030	<ul style="list-style-type: none"> Maks. 25% er meget utrygge eller utrygge ved at færdes på cykel. Maks. 25% af eleverne er utrygge ved at færdes på deres skolevej.
Målsætning 2025	<ul style="list-style-type: none"> Maks. 33% er meget utrygge eller utrygge ved at færdes på cykel. Maks. 33% af eleverne er utrygge ved at færdes på deres skolevej.

DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE

IFT. FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS NATIONALE MÅLSÆTNING FOR PERIODEN 2021 - 2030



DER KØRES STÆRKT

Næstved Kommune foretager løbende registreringer af bilernes hastigheder på kommunes veje. I perioden fra 2019-2022 er der foretaget over 385 hastighedsmålinger. Omkring 10% af lokaliteterne, hvor der foretages hastighedsmålinger, bliver der kørt alt for stærkt. Her er der tale om væsentlige hastighedsoverskridelser som for eksempel mindst 58 km/t i en 50 km/t zone og mindst 91 km/t på landeveje, hvor der må køres 80 km/t.

MANGE ER UTRYGGE VED AT FÆRDES I TRAFIKKEN

Generelt oplever mange borgere, at det er utrygt at færdes i trafikken i kommunen. I borgerundersøgelserne, der har ligget til grund for trafikplanen, er der tilsammen foretaget ca. 2.300 udpegninger af utrygge steder. Det skal bemærkes, at flere af stederne overlapper hinanden, men tilsammen giver de et billede af en kommune, hvor det er utrygt at færdes mange steder.

Cyklen er det transportmiddel som borgerne i Næstved er mest utrygge ved at bruge. I alt angiver 38% borgerne i borgerundersøgelsen, at de er utrygge eller meget utrygge ved at cykle. Det er særligt mangel på

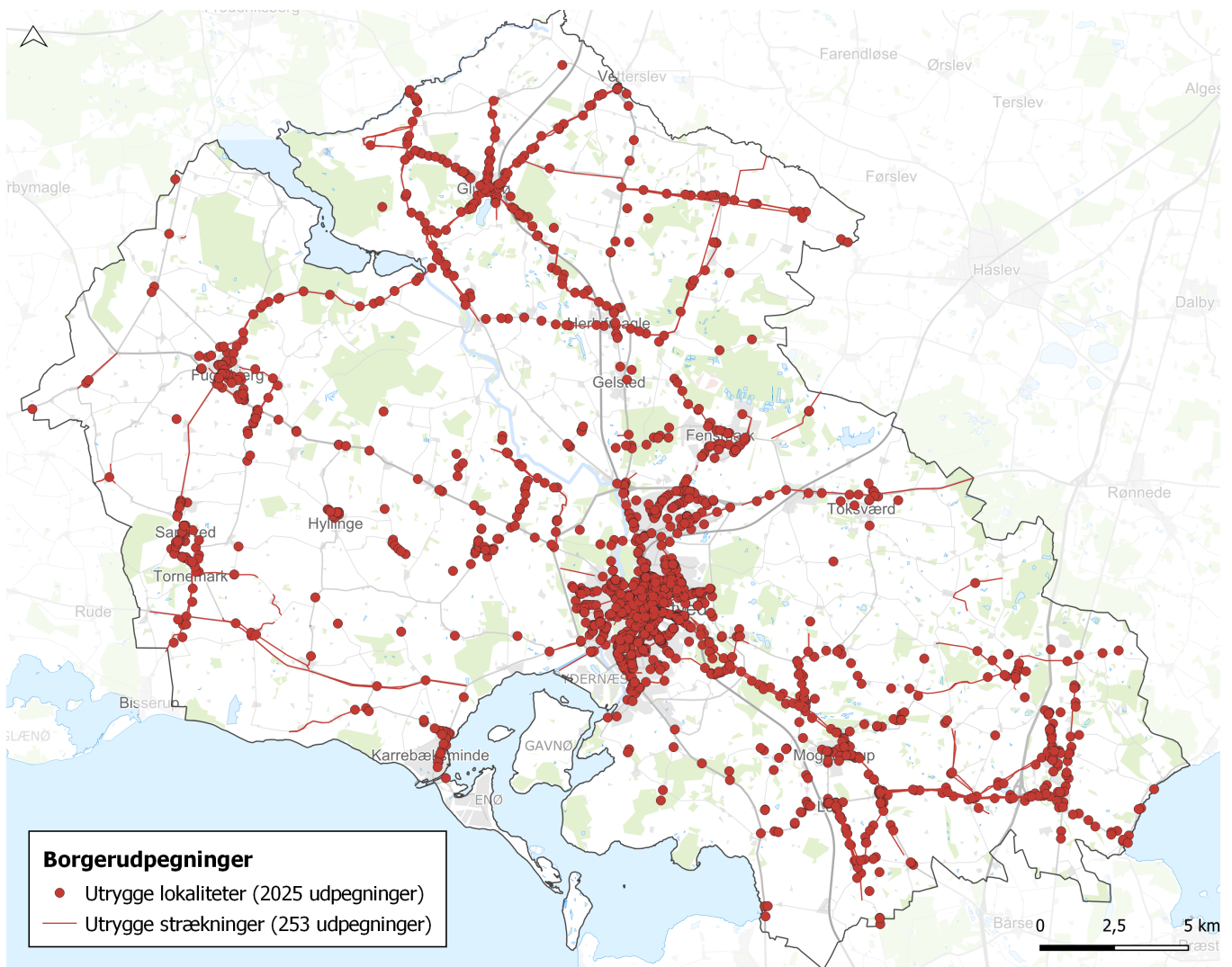
cykelstier og høj fart, der giver anledning til utryghed.

Dette kommer også til udtryk på skolevejene, hvor ca. 40% oplever deres skolevej som utryg. Mange biler på skolevejene er største kilde til utryghed. Herefter kommer krydsning af farlige veje og at bilerne kører hurtigt. Til sammenligning er det på landsplan kun 13%, der føler sig utrygge omkring deres skolevej.

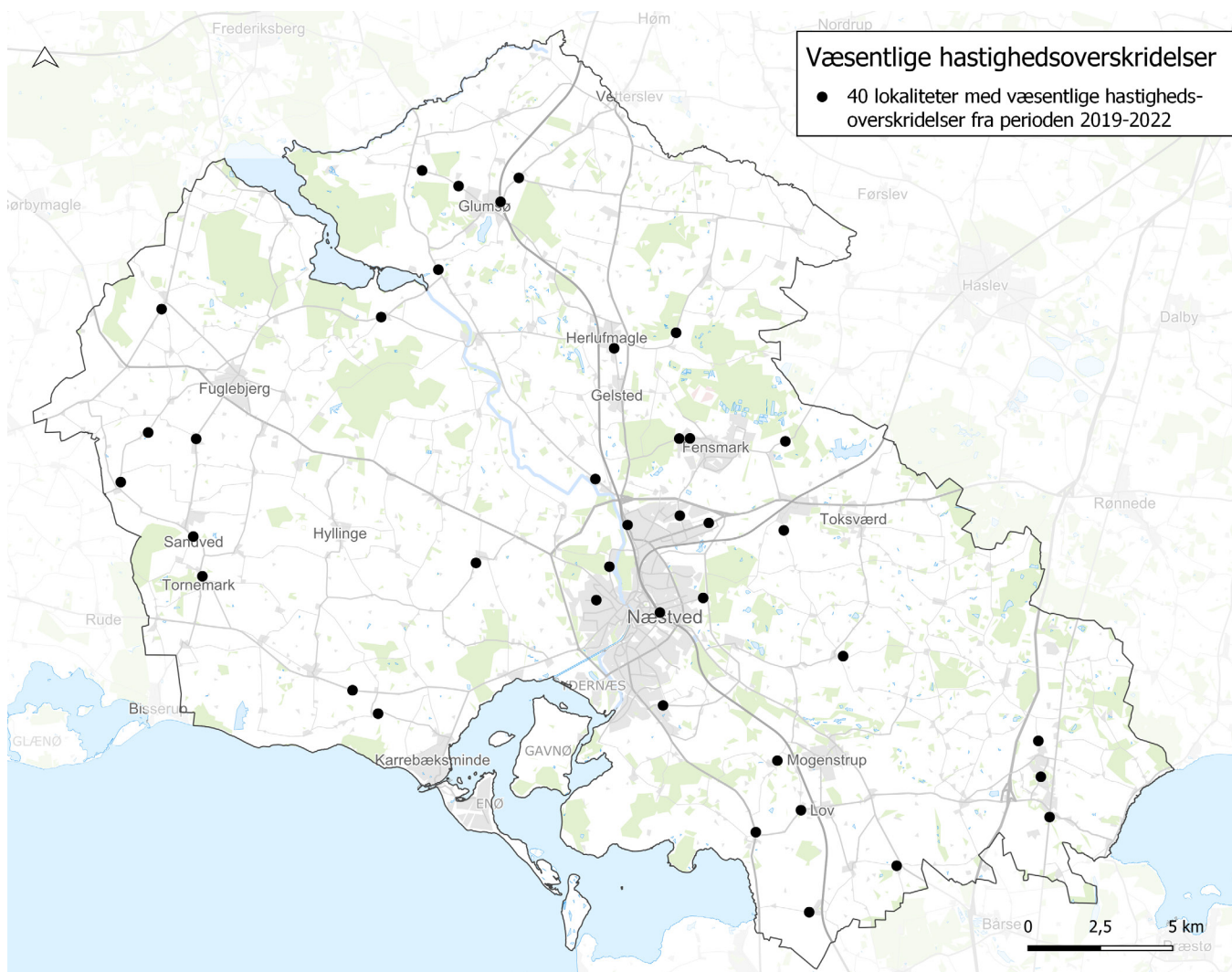
DEFINITION PÅ VÆSENTLIG OVERSKRIDELSE



Eksempel: Hvis hastighedsgrænsen på en vej er 50 km/t(+5+3), så vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være på 58 km/t.

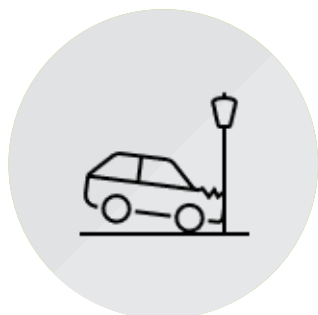


VÆSENTLIGE HASTIGHEDSOVERSKRIDELSER I HELE NÆSTVED KOMMUNE



PRIORITET	LOKALITET	HASTIGHEDSGRÆNSE	F85% IFT. HASTIGHEDSGRÆNSE
1	Stationsvej i Holme-Olstrup ved nr. 57	50	35%
2	Skælskørvej syd for Sorøvej	60	35%
3	Hovedgaden i Tornemark ved nr. 18	40	34%
4	Vordingborgvej ved nr. 92A	50	33%
5	Sorøvej ved nr. 44	60	31%
6	Sandvedvej syd for Flemstoftevej	50	31%
7	Myrupvej ved nr. 11	50	31%
8	Spragelsevej ved nr. 61	60	30%
9	Bendslevvej ved nr. 44	50	30%
10	Korskildevej nord for Brøderup	60	28%
11	Kirkebakken øst for indkørsel til nr. 85	50	27%
12	Søndervej ved nr. 7	50	27%
13	Svingkærvej ved nr. 2	50	25%
14	Ring Syd ved Maglebjerggård	50	25%
15	Landevejen i Lov ved nr. 45	50	25%

Ovenstående viser 15 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser. Lokaliteterne er vist i prioriteret rækkefølge ud fra hvor de største hastighedsoverskridelser er registreret i perioden 2019-2022.



2.1 BEKÆMPELSE AF UHELDSBELASTEDE LOKALITETER

På baggrund af analysearbejdet er der udpeget otte lokaliteter som er uheldsbelastede, og hvor der bør gøres en indsats for forbedring af trafikikkerheden. Alle lokaliteter ligger i Næstved by.



2.2 FORBEDRING AF FORHOLD FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER

Borgerundersøgelserne, skolevejsundersøgelserne og inddragelsen af lokalrådene og skolerne har medført udpegnig af en lang række lokaliteter, hvor det opleves utrygt at færdes. Hertil kommer de borgerhenvendelser, som Næstved Kommune løbende modtager. Næstved Kommune har desværre ikke økonomiske midler til at imødekomme alle ønsker, og det er derfor nødvendigt ud fra en faglig vurdering at prioritere i henvendelserne. For denne planperiode er der udpeget 23 lokaliteter, hvor der er behov for at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister. Det drejer sig både om punktvis tiltag, forbedring af skoleveje og realisering af det overordnede stinet.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Etablering af løsningsforslag på uheldsbelastede lokaliteter.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Udføre løsningsforslag, der forbedrer forhold for fodgængere og cyklister.



RESSOURCER TIL TILTAG

Økonomiske prisoverslag fremgår af projektlister.



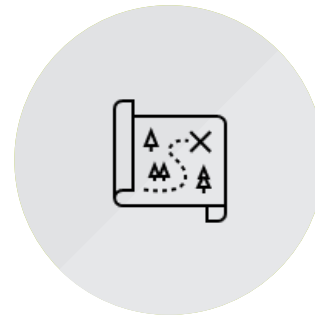
RESSOURCER TIL TILTAG

Økonomiske prisoverslag fremgår af projektlister.



2.3 OVERHOLDELSE AF HASTIGHEDSGRÆNSER

Omkring 10% af lokaliteterne, hvor der foretages hastighedsmålinger, bliver der kørt alt for stærkt i Næstved Kommune. Selvom der ikke er registreret uheld på lokaliteten, øger høj hastighed risikoen for, at der sker et uheld. Herudover bidrager høj hastighed væsentligt til utryghed i trafikken. Der er derfor behov at sætte ind, hvor der registreres væsentlige hastighedsoverskridelser, så risikoen for uheld minimeres og trygheden kan øges.



2.4 ANBEFALEDE SKOLERUTER

Skoleundersøgelsen viser, at mange elever og forældre oplever skolevejene som utrygge. Der er udarbejdet løsningsforslag for de mest utrygge lokaliteter, se pkt. 2.2. Forældre og elever har dog udpeget mange flere lokaliteter end det er muligt at medtage i trafikplanen. Anbefalede skoleruter udpeger en rute mellem skole og forskellige boligområder, som det anbefales at eleverne følger til skole. Selvom ruter kan indeholde behov for forbedringer, kan indsatsen for at forbedre skolevejene fokuseres på færre lokaliteter. Herudover kan anbefalede skoleruter bruges som information til forældre om, hvordan deres børn bedst kommer til skole på cykel eller som gående.

Der skal afsættes resurser til planlægning og vurdering af hvilke veje, som bør anbefales til skoleelever herunder også koordinering med skolerne.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Dialog med politiet i forhold til hastighedsgrænsen og gennemførelse af fartkontrol på lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelse. På lokaliteterne kan der overvejes at lave hastighedsdæmpere samt opsættes vejantplakater med budskab om at sænke hastigheden. Kampagne med "Husk 50 km/t" kan med fordel igangsættes.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Opgaven udføres af Center for Teknik og Miljø i Næstved Kommune. Udarbejde anbefalede skoleruter for samtlige folkeskoler i kommunen. Indarbejde afledte løsningsforslag i prioriteringslisten for forbedring af forhold for fodgængere og cyklister.



RESSOURCER TIL TILTAG

100.000 kr. pr. år.



RESSOURCER TIL TILTAG

150.000-200.000 kr.



2.5 ENEUHELD

Eneuheld udgør en relativ stor andel (22%) af uheldene i Næstved Kommune og medfører ofte alvorlige skader. Ofte er høj hastighed en væsentlig årsag til, at det går så galt, men også påkørsel af træer og andre faste genstande langs vejen er en væsentlig årsag.

Erfaringer viser at fjernelse af faste genstande, som eksempelvis vejtræer eller sikring af disse ved at opsætte autoværn, har en positiv effekt for trafikikkerheden, når der sker enuehald.



2.6 SPIRITUS

I 2021 var føreren spirituspåvirket i ca. 15% af uheldene. Til sammenligning var det 10% på landsplan. Indsatser over for spiritusuheld vil ofte omfatte politikontrol og holdningsbearbejdende tiltag.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Trafikikkerhedsinspektion af udvalgte veje i landområder med henblik på at udpege og implementere tiltag, der kan mindske risikoen for uheld og personskader, når der sker uheld. Tiltag kan foruden autoværn være at sikre tilstrækkelige rabatbredder, rumleriller og fjernelse af genstande, der udgør en risiko for påkørsel.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Samarbejde med politiet om at gennemføre målrettet kontrol på kommunens veje. Tilslutning til og gennemførelse af landsdækkende spirituskampagner.



RESSOURCER TIL TILTAG

500.000 kr. pr. år til gennemførelse af inspektion og implementering af tiltag.



RESSOURCER TIL TILTAG

50.000-100.000 kr.



2.7 UNGE BILFØRERE

Unge bilførere i aldersgruppen 18-24 år er overrepræsenterede i uhedsstatistikken i forhold til deres befolkningsgruppe. Der er næsten lige så mange unge i aldersgruppen 18-24 år, der er impliceret i uheld, som der er voksne i aldersgruppen 25-49 år, der er impliceret i uheld. Dette på trods af, at der i 2021 var 3.402 unge og 12.358 voksne på 25-49 år i Næstved Kommune. Udfordringen med de unge går også igen på landsplan. Indsatserne over for de unge vil typisk ske gennem kampagner og andre holdningsbearbejdende tiltag fx i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik.



2.8 SAMARBEJDE MED POLITIET

Samarbejde med politiet er essentielt både ift. lokaliteter, hvor der bliver kørt for stærkt, men også når der skal laves indsatser med spirituskørsel. Herudover er politiets tilstedeværelse i gaderne og færdselsundervisningen også vigtig i forhold til at højne respekten for færdselsloven.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Igangsætte samarbejde med ungdomsuddannelserne i forhold til at udarbejde trafikpolitikker og rette fokus på færdselsundervisning.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Styrke kontakten og samarbejdet med politiet. Afholde fælles arrangementer med fokus på trafikikkerhed.



RESSOURCER TIL TILTAG

50.000-100.000 kr.



RESSOURCER TIL TILTAG

Administrative ressourcer.

ANLÆGSPROJEKTER - TRAFIKSIKKERHED

PRIORITET	LOKALITET	PERSON- SKADEUHELD	MATERIEL- SKADEUHELD	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGSSKØN
1	Havnegade/Indre Vordingborgvej	0	5	<ul style="list-style-type: none"> Undersøg muligheden for at øge mellemtid. Forvarsling af signalanlægget på Indre Vordingborgvej, høj signalstander på Vordingborgvej (sydlig tilslutning). Genoptegn stoplinje for højresvingende fra Havnegade mod Vordingborgvej. 	50.000 kr.
2	Præstøvej/Østre Ringvej	2	3	<ul style="list-style-type: none"> Afmærk stoplinje for cykler ved Østre Ringvejs nordlige tilslutning og tilbagetrække bilernes stoplinje, så der er 5m fra cyklernes stoplinje til bilernes stoplinje. Blåt cykelfelt over Præstøvejs vestlige tilslutning. Cyklistsignaler med før-grønt og før-rødt for begge retninger på Østre Ringvej. Nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på Østre Ringvej. 	150.000 kr.
3	Skelbyvej	2	4	<ul style="list-style-type: none"> Udvid 70 km/t hastighedsbegrænsning fra Sorøvej/Skelbyvej til Skelbyvej/Skelbyvej (1,5 km nord for Sorøvej). Samarbejde med politiet om fartkontrol. 	50.000 kr.
4	Havnegade/Slagkildevej	1	6	<ul style="list-style-type: none"> Blåt cykelfelt på tværs af Havnegade, sydlig vejtilslutning. Cyklistsignal med før-grønt og før-rødt på Toldbodgade og Slagkildevej. Bundet venstresving på begge Havnegades tilfarter (kun signalteknisk). 	350.000 kr.
5	Køgevej/Østre Ringvej	1	8	<ul style="list-style-type: none"> Udskift højresvingspil til den korrekte/lovlige grøn-pil med sort baggrund (grøn-pil for højresvingende biler fra Østre Ringvej mod Køgevej) samt udskifte gamle lyssignaler til LED. Signalprogrammet bør undersøges nærmere ift. rødkørster. Nedsætte hastigheden langs Østre Ringvej til 50 km/t. Kampagner med 'brug 2 sek.' ved vejgrene fra Østre Ringvej. 	150.000 kr.
6	Holsted Alle/Køgevej	1	8	<ul style="list-style-type: none"> Bundet venstresving for svingende fra Køgevej mod Holsted Alle og Gammel Holstedvej (begge retninger signallanter og signalprogrammering). Skiltning af Holsted Alle til 50 km/t. 	200.000 kr.
7	Kildemarksvej/Østre Ringvej	1	4	<ul style="list-style-type: none"> Tydeliggøre lysmast ved den sydlig krydsningshelle med refleks og belysning. Markere vente-position for trafikken med afmærkning midt i krydset. Lokal hastighedsbegrænsning på 50 km/t på Østre Ringvej. 	100.000 kr.
8	Skyttemarksvej/Østre Ringvej	0	6	<ul style="list-style-type: none"> Nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på Østre Ringvej. Det foreslås at ændre på geometrien på Skyttemarksvejs vestlige ben med etablering af en helle og udvide fortovet. 	200.000 kr.

OVERSIGT OVER ØVRIGE INDSATSER INDENFOR TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

INDSATS	PRIS
ANBEFALEDE SKOLERUTER TIL SKOLERNE Opgaven udføres af teknisk forvaltning i Næstved kommune. Udarbejde anbefalede skoleruter for samtlige folkeskoler i kommunen. Indarbejde afledte løsningsforslag i prioriteringslisten for forbedring af forhold for fodgængere og cyklister.	150.000-200.000 kr.
SPRITBILISTER Samarbejde med politiet om at gennemføre målrettet kontrol på kommunens veje. Tilslutning til og gennemførelse af landsdækkende spirituskampagner.	50.000-100.000 kr.
OVERHOLDELSE AF HASTIGHEDSGRÆNSER Dialog med politiet i forhold til at gennemføre fartkontrol på lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelse. På lokaliteterne opsættes vejkanthavne med budskab om at sænke hastigheden. 'Husk 50 km/t' kan med fordel igangsættes.	100.000 kr. pr. år.
ENEUHELD Trafikikkerhedsinspektion af udvalgte veje i landområder med henblik på at udpege og implementere tiltag, der kan mindske risikoen for uheld og personskader, når der sker uheld. Tiltag kan foruden autoværn være at sikre tilstrækkelige rabatbredder, rumleriller og fjernelse af genstande, der udgør en risiko for påkørsel.	300.000 kr. pr. år til gennemførelse af inspektion og implementering af tiltag.
UNGE BILFØRER Igangsætte samarbejde med ungdomsuddannelserne i forhold til at udarbejde trafikpolitikker og rette fokus på færdselsundervisning.	50.000-100.000 kr.
SAMARBEJDE MED POLITIET Styrke kontakten og samarbejdet med politiet. Afholde fælles arrangementer med fokus på trafikikkerhed.	Administrative ressourcer.

ANLÆGSPROJEKTER - FORBEDRING AF FORHOLD FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER

PRIORITET	LOKALITET	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGS-SKØN
1	Karrebækvej/Ved Rema	<ul style="list-style-type: none"> Hastigheden nedsættes til 40 km/t ved Karrebækvej fra Solvej til Slagelsevej. Gennemført fortovej og cykelsti ved begge overkørsler fra tankstation (Shell). 	400.000 kr.
2	Trælløsevej (Ravnstrupvej+Skullerupvej)	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 vej langs Trælløsevej mellem Herlufmagle og Skelby. Alternativ: Dobbeltrettet cykelforbindelse via Holmager/Trælløsevej. Forbindes til Østergade langs jernbanen. 	750.000 kr.
3	Hammervej	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 vej langs Hammervej (skal i første omgang undersøges ift. oversigtsforhold). Alternativ: Dobbeltrettet cykelsti langs Hammervej 30 km/t hastighedsbegrænsning og fartdæmpere i byzone (det nordlige af Hammervej). 	300.000 kr.
4	Bag Bakkerne/Østre Ringvej	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af krydsningshelle syd for Bag Bakkerne. 	450.000 kr.
5	Hammervej/Landevejen	<ul style="list-style-type: none"> 40 km/t hastighedsbegrænsning i krydsningspunkt samt fartbump før og efter kryds. Etablering af asfaltramper ved fortovej ved den østlige nuværende krydsningshelle i krydset Hammervej/Landevejen. 	200.000 kr.
6	Korskildevej	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 vej der forbinder den dobbeltrettet cykelsti fra Lunden med Fladsåskolen Korskilde. 	200.000 kr.
7	Englebjergvej	<ul style="list-style-type: none"> Dobbeltrettet cykelsti forlænges fra skolens indgang og hen til stikvejen til stibroen. Cykelstien etableres på kommunale arealer. 	800.000 kr.
8	Herlufsholm Alle/ Herlufsholmvej	<ul style="list-style-type: none"> Nedsæt hastighedsbegrænsningen til 40 km/t i krydset Herlufsholm Alle/Herlufsholmvej. Hastighedsdæmpende foranstaltninger ved krydset. Torontoblink ved fodgængerfelt samt rumlestriber på den dobbeltrettede cykelsti. Krydsende cyklister skal op ad stejle rampe til dobbeltrettet cykelsti. Udjævn ramper ved den dobbeltrettet cykelsti, så cyklister kommer hurtigere og lettere over vejen. 	450.000 kr.
9	Jørgens Jensens Vej/ Viadukten	<ul style="list-style-type: none"> 30 km/t hastighedszone og fartdæmpende bump øst for fodgængerfelt. 	100.000 kr.
10	Mogenstrup Parkvej	<ul style="list-style-type: none"> Forbedre de to nuværende hævede flader, så de har bedre effekt ift. hastighedsdæmpning af trafikken. Ved Bakken etableres nyt fodgængerfelt. 	100.000 kr.
11	Brandholtvej/Grønbrovej	<ul style="list-style-type: none"> Tilbagetrækning af cykelstikrydsning med blå cykelfelt på Grønbrovej, så der er plads til, at en bil kan holde mellem cykelfelt og højteender. Etablering af krydsningshelle ud for cykelstikrydsning på Brandholtvej. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på Brandholtvej før og efter kryds. 	300.000 kr.
12	Sneserevej	<ul style="list-style-type: none"> Dobbeltrettet cykelsti mellem Tappernøje og Blangsløv. 	31.700.000 kr.
13	Sandved-Skafterup via Tornemark	<ul style="list-style-type: none"> Dobbeltrettet cykelsti og 2-1 vej. Alternativ: Ny linjeføring via Fyrendalvej. 	15.300.000 kr.
14	Brøderupvej/Hovedvejen Nord (Brøderup)	<ul style="list-style-type: none"> Cykelsti i hver side af vejen, dobbeltrettet cykelsti, 2-1 vej. 	15.100.000 kr.
15	Fuglebjerg-Rejnstrup	<ul style="list-style-type: none"> Cykelbaner, 2-1 vej og dobbeltrettet cykelsti. 	17.650.000 kr.
16	Skælskørvej	<ul style="list-style-type: none"> Etablere separat dobbeltrettet cykelsti fra Karrebækvej til Menstrup. 	30.000.000 kr.
17	Jernbanegade/ Sct. Mortens Gade	<ul style="list-style-type: none"> Omdannelse af krydset så det fremstår tydeligt som et område, hvor fodgængere har 1. prioritet, og bilerne skal holde tilbage for fodgængere samt køre med lav hastighed (kan med fordel samtkænskes med planen for bymidten). 	6.300.000 kr.
18	Præstøvej	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af delt sti på Præstøvej i begge vejsider fra Østre Ringvej til Farimagsvej (dette kan medføre reduktion af parkeringspladser). Kørebanelan kan indrettes så der laves P-båse ifm. indsnævring af kørebanelbredde. Alternativ: Udvid og ensarte områder med fartdæmpning (i dag er der både 40 km/t og 30 km/t langs Præstøvej), så det kun er 30 km/t. 	17.500.000 kr.
19	Holme-Ølstrup-Mogenstrup	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 vej og dobbeltrettet cykelsti. 	26.800.000 kr.
20	Skelby-Glumsø og Skelbyvej	<ul style="list-style-type: none"> Cykelsti i hver side af vejen. 	58.600.000 kr.
21	Næstved Landevej v/ Fuglebjerg	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af dobbeltrettet cykelsti over en strækning på ca. 2,5 km. Stien forbindes til de eksisterende stier på nordøstsiden af Næstved Landevej mellem Næstvedvej og Ydre Korsørvej. 	10.000.000 kr.
22	Skyttemarksvej	<ul style="list-style-type: none"> Etabler cykelforbindelse mellem Fasanvej og Ring Øst som enkeltrettede fælles stier i begge vejsider. 	10.900.000 kr.
23	Ny Præstøvej/ Præstø Landevej	<ul style="list-style-type: none"> Cykelsti i hver side af vejen. 	24.950.000 kr.

3. GRØN TRANSPORT

DK2020

Næstved Kommune deltager i DK2020 – Klimaplaner for hele Danmark. I forbindelse med udarbejdelsen af kommunens DK2020 klimaplan vil der bl.a. være fokus på, hvordan kommunens klimaaftryk kan nedsættes gennem fokus transport. Dele af handlinger som er beskrevet i kapitlet "Grøn Transport" er således også input til kommunens DK2020 klimaplan.

STATUS PÅ GRØN TRANSPORT

LANGT DE FLESTE HAR BIL

Der er kommet flere biler på vejene i Næstved Kommune. Langt de fleste borgere ejer eller har adgang til en bil, og mange har mere end én bil. I borgerundersøgelsen har 93% af borgerne angivet, at de har adgang til bil i deres husstand. 43% har angivet, at de har adgang til to eller flere biler. Det er særligt i de mindre byer og på landet, at der er mere end én bil i husstanden.

BILEN ER DET FORTRUKNE TRANSPORTMIDDEL

Bilen er typisk det primære transportmiddel og ofte også det hurtigste transportmiddel. Selv på de korte ture er der mange, der bruger bil. Generelt opleves der stor tilfredshed med muligheden for at komme frem i bil og muligheden for at parkere. Kort sagt – det er let og godt at være bilist i Næstved Kommune. Dette ses bl.a. ved at kun 7% af borgerne i Næstved er utilfredse med fremkommeligheden i bil.

ELBILEN VINDER FREM

9% af borgerne har en elbil i deres husstand (hybridbil medregnes ikke som elbil), og 62% af borgerne kunne forestille sig at skifte til en elbil inden for de næste 5 år.

CYKEL ER (NÆSTEN) ALLE MANDSEJE, MEN MANGE CYKLER IKKE

9 ud af 10 borgere i Næstved har en cykel (89%) mens hver fjerde borger har en elcykel (25%). Der er således gode muligheder for, at borgere kan anvende cyklen på de korte ture. Borgerundersøgelsen viser dog, at 38% cykler mindre end én gang om ugen. Knap halvdelen af borgerne cykler mindst én gang om ugen.

Generelt er der stor tilfredshed med cykelforholdene i kommunen. Særligt uden for Næstved efterspørger borgerne flere cykelstier og bedre vedligeholdelse af eksisterende cykelstier, hvis cyklen skal fremmes. Borgerne ser det generelt som vigtigt, at Næstved Kommune arbejder for at få flere til at cykle.

FÆRRE CYKLER TIL SKOLE SAMMENLIGNET MED LANDSGENNEMSNITTET

32% af skoleeleverne cykler til skole, mens 13% går til skole. Elevernes transport til skole foregår dog primært i bil, hvor 42% bliver kørt i skole. Til sammenligning udgør bil 28% på landsplan, mens cykel udgør 45%. Der efterspørgeres særligt mere sikre skoleveje, hvis flere skal cykle til skole. Skolebestyrelserne giver udtryk for at der opleves trafikproblemer ved deres skoler om morgenen, hvor 16 ud af de 17 adspurgte skoler oplever

trafikproblemer om morgenen. Problematikkerne ved skolerne omhandler ofte udfordringer med afsætning, utrygge krydsninger for bløde trafikanter og manglende koordinering af bustider ift. ringetider.

KUN FÅ BRUGER BUSSEN

Lidt over halvdelen af borgerne har rejsekort eller periodekort til den kollektive trafik, men kun få bruger bussen i Næstved Kommune. Borgerundersøgelsen viser, at det kun er en mindre del af borgerne, der benytter sig af bussen. 83% svarer de bruger bus sjældnere end en gang om måneden eller aldrig, og kun 8% bruger bussen mindst én gang om ugen. For at gøre den kollektive trafik mere attraktiv efterspørger borgerne særligt flere afgang, hurtigere rejsetid og billigere billetter.

Generelt er flere borgere enige end uenige i, at der skal arbejdes for, at flere bruger den kollektive trafik. Og samlet set er der stor enighed i, at der skal arbejdes for at binde landsbyer og de større byer bedre sammen.

POTENTIALE FOR SAMKØRSEL

Borgerundersøgelsen viser, at flere af borgerne har prøvet at benytte sig af samkørsel, og næsten hver tredje ser samkørsel som en god mulighed for at begrænse brugen af egen bil. Til gengæld viser undersøgelsen, at der er meget begrænset potentiale for delebiler. Kun 8% angiver, at de er interesseret og 5% vurderer, at delebiler vil kunne erstatte deres behov for at eje en bil.

MÅLSÆTNINGER FOR GRØN TRANSPORT

GRØN TRANSPORT

Cyklen er det mest oplagte alternativ til bilen. 89% af borgerne i Næstved Kommune har en cykel, men kun 48% cykler mindst én gang om ugen. Cyklen skal være et attraktivt transportvalg til både de korte og længere ture. Følgende målsætninger arbejdes der med indenfor grøn transport frem mod 2025.

MÅLSÆTNING - GRØN TRANSPORT

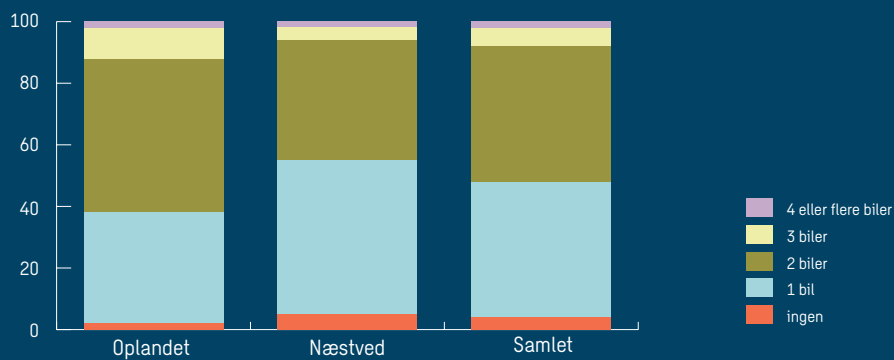
Målsætning 2030

- Mindst 25% benytter cyklen som sit primære transportmiddel til arbejde.
- Mindst 45% er tilfredse med cykelforholdene
- Gennemkørende trafik i bymidten skal overflyttes til Ring Øst og Vestre Ringvej.
- Min. 60% cykler mindst én gang om ugen.
- Min. 40% af elever anvender cykel til skole.

Målsætning 2025

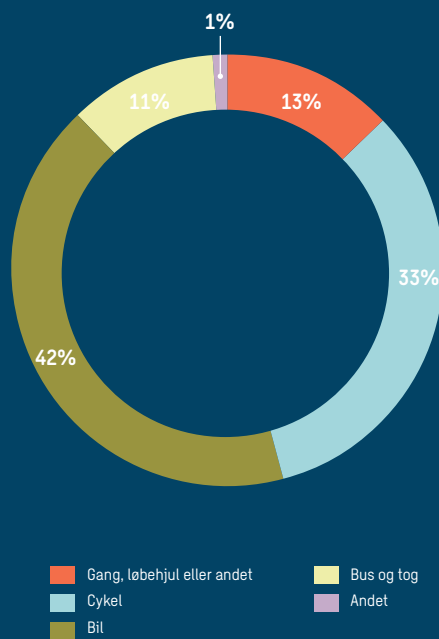
- Mindst 20% benytter cyklen som sit primære transportmiddel til arbejde (17% anvendte cykel til arbejde i 2018 og 16% i 2022).
- Mindst 35% er tilfredse med cykelforholdene (27% var tilfredse i 2018 og 24% i 2022).
- Mindst 55% cykler mindst én gang om ugen.
- Mindst 35% af elever anvender cykel til skole (33% anvendte cykel til skole i 2022).

BILEJERSKAB IFT. GEOGRAFI



Figur 1: Bilejerskab i Næstved Kommune jf. spørgeskemaundersøgelse fra 2022. Opland er byer udenfor Næstved by.

TRANSPORT TIL SKOLE





3.1 UDBYGNING AF CYKELSTINET

Gode cykelforbindelser er vigtige, hvis cyklen skal være et attraktivt valg som transportform. Et sammenhængende stinet mellem de største byer i kommunen kan bl.a. være med til at overflytte pendlingsture i bil til cykel og skabe gode muligheder for at cykle til skole, fritidsaktiviteter eller indkøb. Særligt et veludbygget stinet og sikre krydsninger af veje til folkeskolerne i kommunen skal gøre det mere sikkert for børn at cykle til skole og give børnene mulighed for at være selvtransporterende.

Borgerundersøgelsen viser, at flere cykelstier og cykelbaner er den væsentligste motivationsfaktor for at cykle mere. Undersøgelsen viser, at 42% af de adspurgte borgere vil cykle mere, hvis der blev etableret en cykelsti, de kunne anvende.

Dette indsatsområde har sammenhæng med DK2020-klimahandleplanen om fremme af cyklisme.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

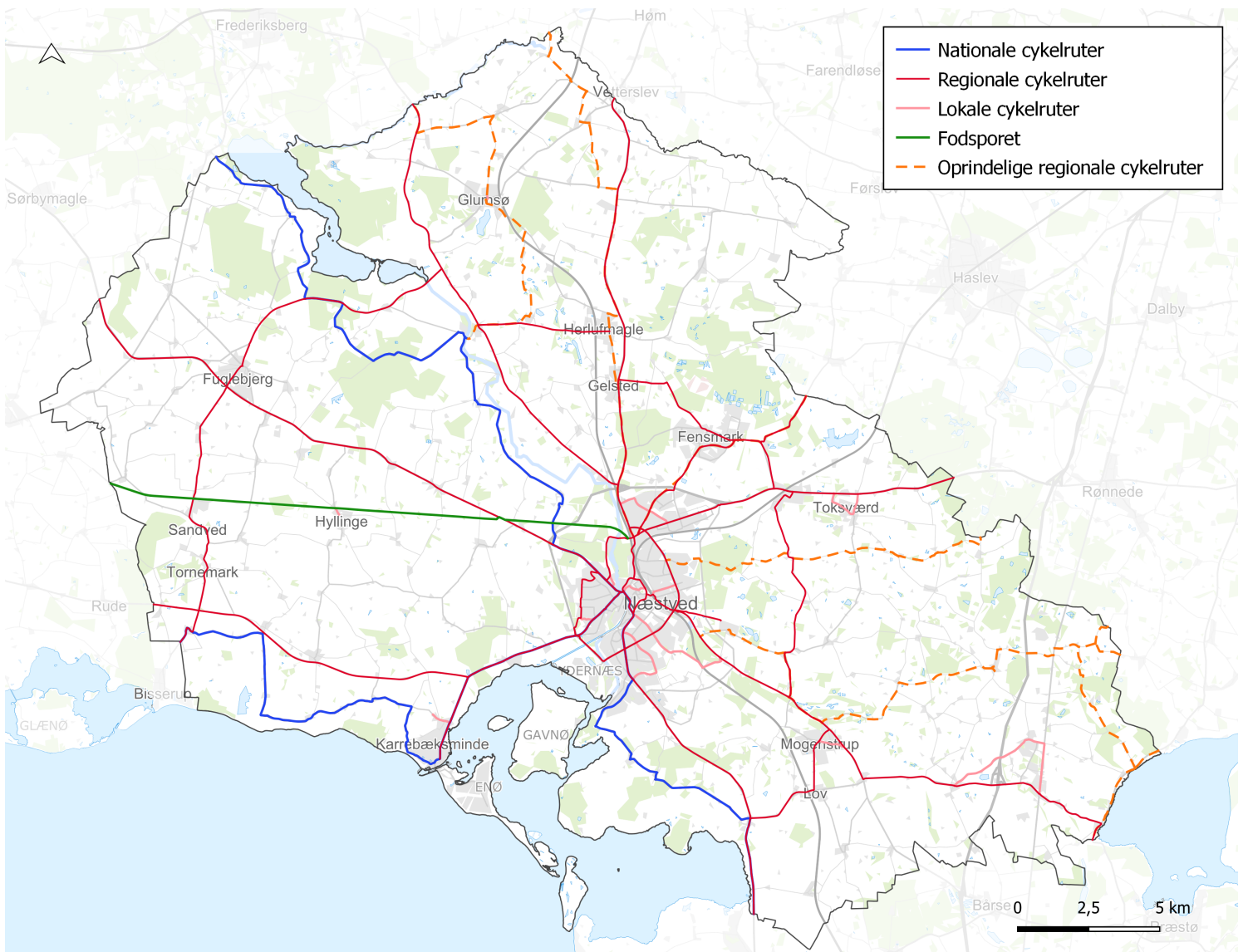
Etablering af nye cykelstiforbindelser i form af bl.a. cykelstier, cykelbaner og 2-1 veje. Cykelstinet skal arbejde hen imod en realisering af det overordnede cykelstinet, herunder forbinde flere byer med cykelstier. Projekterne fremgår i projektlisten på side 15.



RESSOURCER TIL TILTAG

Økonomiske overslag fremgår af projektlisten.

FORSLAG TIL SAMMENHÆNGENDE CYKELSTINET





3.2 FORBEDRING AF BUSKØRSEL – OG SKOLEBUSKØRSEL

Kommunens buskørsel kan med fordel undersøges med henblik på at optimere buslinjenettet og forbedre busforbindelserne for alle borgere og skoleelever i Næstved Kommune. Formålet er samlet set at sikre de mest optimale ruter for flest mulige passagerer. Undersøgelsen bør omfatte både busser i byen og i landområderne, herunder også kommunebusser. I øjeblikket fungerer kommunebusser som skolebusser, der primært transporterer kørselsberettigede folkeskoleelever til og fra skole. Alle kan benytte kommunebusserne uden at skulle købe billet, herunder skoleelever, ældre og andre rejsende. Derudover eksisterer der også lukkede buskørselsordninger.

I en skoleundersøgelse har flere peget på, at skolebuskørslen ikke tilbyder tilstrækkelige forbindelser, hvilket resulterer i, at forældre bliver nødt til at køre deres børn i bil til skole i stedet. En forbedring af buskørslen, kan i sidste ende være medvirkende til at reducere biltrafikken. Planlægningen

af skolebusserne afhænger af de enkelte skolebørns bopæl, som ændrer sig år efter år, hvilket gør at der løbende foretages justeringer i et samarbejde mellem skoler og kommunens administration.

En effektiv måde at forbedre buskørslen på er at analysere de eksisterende ruter og forbindelser, så man kan identificere områder, hvor der er behov for forbedringer. Dette kan omfatte ændringer i ruteplanlægning, hyppighed af busser, stoppesteder og koordinering med skolernes ringetider.

I sidste ende er formålet med at undersøge og optimere hele buslinjenettet at skabe en forbedret buskørsel, der tilbyder pålidelige og bekvemme forbindelser for passagererne, herunder både skoleelever og andre rejsende. Dette vil ikke kun reducere behovet for biltransport, men også bidrage til en mere bæredygtig og miljøvenlig transportløsning i kommunen.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Analysere den nuværende bus- og skolebuskørsel og udpege forbedringstiltag, så der sikres de mest optimale ruter og bekvemme forbindelser for passagererne.



RESSOURCER TIL TILTAG

200.000-400.000 kr.



3.3 TRAFIKPOLITIKKER PÅ SKOLER

Trafikpolitikker kan udformes i samarbejde med færdselskontaktlæreren, elevrådsmedlemmer, skolebestyrelsen, politiet og andre ressourcer. Fokus kan være på afsætningsforhold, ensretning af trafikken omkring skolen, skolepatruljer, trafikundervisning, mv. En landsdækkende undersøgelse viser, at trafikpolitikker på skoler kan være med til at øge antallet af elever, der cykler eller går til skole. I dag har 7 ud af 17 adspurgte skoler i Næstved Kommune en trafikpolitik.



3.4 LAVERE HASTIGHEDSGRÆNSER I BYOMRÅDER

Lavere hastighedsgrænser i byområder for biler betyder erfaringsmæssigt forbedret trafiksikkerhed, tryghed og bymiljø. Ved at indrette veje, hvor hastighedsgrænsen tidligere var 50 eller 60 km/t, til 40 eller 30 km/t hastighedszoner kan der skabe et miljø, hvor der både føles mere trygt at færdes til fods og på cykel, men også et miljø, hvor det bliver mere attraktivt at cykle, da lavere hastighedsgrænser gør det mindre hurtigt at vælge bilen fremfor cyklen. Herudover kan lavere hastighedsgrænser være med til at forbedre trafiksikkerheden. 57% af de adspurgte lokalråd, mener hastighedsgrænsen bør være 40 km/t på mindre veje, mens 24% af lokalrådene svarer, at hastighedsgrænsen bør være uændret i forhold til i dag.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Skolerne skal udarbejde eller opdatere retningslinjer for trafikpolitikker i Næstved Kommune.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Udarbejde en hastighedsplan for Næstved og øvrige større byer i kommunen med fokus på at nedsætte hastigheden. Indretning af veje til lavere hastighed omkring skolerne, bykerner og boligområder.



RESSOURCER TIL TILTAG

100.000-300.000 kr.



RESSOURCER TIL TILTAG

200.000-400.000 kr. til udarbejdelse af hastighedsplan og 1 mio. kr. årligt til at indrette vejene til lavere hastighed.



3.5 VEDLIGEHOVELSE AF CYKELSTIER

Fokus på vedligeholdelse af cykelstier er med til at gøre det attraktivt at cykle. Prioritering af vintervedligeholdelse kan være med til at sikre cyklens anvendelse i vinterhalvåret. Borgerundersøgelsen viser at 24% af de adspurgte er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier/cykelbaner, mens 26% er utilfredse med vedligeholdelsen.



3.6 KAMPAGNER FOR CYKLISME

Erfaringer viser, at cykelstier ikke alene får folk til at cykle. Det er også behov for at påvirke folks adfærd. Kampagner for sunde transportvaner kan gøre opmærksom på fordele ved aktiv transport og stimulere os til at ændre vores vaner.

Ved at kontinuerligt at gennemføre kampagner for at cykle kan det påvirke borgere til at ændre deres transportvaner. I borgerundersøgelsen angiver 24%, at mere motion og et sundere liv kan få dem til at cykle mere.

Dette indsatsområde har sammenhæng med DK2020-klimahandleplanen om fremme af cyklisme.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Inspektion af cykelstier og kortlægning af cykelstiers kvalitet. Øge vedligeholdelsesindsatsen.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Udvikling og gennemførelse af lokale kampagner for at få flere borgere til at cykle.



RESSOURCER TIL TILTAG

100.000-200.000 til kortlægning af kvaliteten.



RESSOURCER TIL TILTAG

100.000-300.000 kr.



3.7 UDLÅN AF ELCYKLER (PILOTPROJEKT)

Elcykler gør det lettere at cykle og mere overkommeligt at cykle længere distancer. Elcykler er dog betydeligt dyrere end almindelige cykler og prisen kan således være en barriere for, at den enkelte borger overhovedet overvejer at anskaffe sig en elcykel. Ved at etablere en kommunal udlåningsordning, hvor man i en prøveperiode kan låne en elcykel, kan det øget kendskabet og udbredelsen af elcykler. Borgerundersøgelsen viser, at 25% af de adspurgte i dag har adgang til en elcykel i husstanden.



3.8 SAMKØRSEL

Samkørsel giver mulighed for borgere med og uden bil eller kørekort at køre med borgere, der har bil og ønsker at tilbyde andre at køre med. Samkørsel kan således være med til at begrænse brugen af bil. Samkørsel kan både bruges til arbejde, men også i fritiden, hvor der er bedre tid. Øget samkørsel kan være et alternativ for bil nr. 2. Der kan være et særligt behov for unge på ungdomsuddannelser eller ældre, som ikke har tilstrækkelige indkøbsmuligheder i egen by. I borgerundersøgelsen angiver 15%, at de er interesseret i samkørsel.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Denne handling håndteres i sammenhæng med DK2020-klimahandleplanen om fremme af cyklisme.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Undersøge muligheden for at deltage i eksisterende platforme for samkørsel.



RESSOURCER TIL TILTAG

Afholdes af budget til DK2020.



RESSOURCER TIL TILTAG

50.000-100.000 kr. til pilotprojekt.



3.9 MILJØZONE

En miljøzone er et større sammenhængende byområde, hvor der sættes krav til dieseldrevne køretøjers udledning af partikler. Målet med miljøzonerne er at sikre renere luft til borgerne og begrænse trafikken i et område. Miljøzonerne medfører, at ældre dieselbiler, der ikke lever op til kravene, ikke må køre ind i zonen. Kontrollen med miljøzonerne er typisk baseret på automatisk aflæsning af nummerplader med kamera. Miljøstyrelsen har ansvaret for håndhævelsen af miljøzonerne. (Ikke inkl. foranstaltninger til at håndhæve miljøzonen).

Ressourcer til tiltag dækker skiltning ved adgangsveje, men ikke yderligere foranstaltninger såsom ANPR til automatisk nummerpladeregistrering.



3.10 KAMPAGNER FOR CYKLING TIL SKOLE

Erfaringer viser, at særligt børn i de mindre klasser foretrækker at gå eller cykle til skole. I skoleundersøgelsen angiver 78% af de elever, der køres til skole, at de vil foretrække at komme til skole på anden vis.

For at få flere til at cykle til skole handler det både om at sørge for gode cykelforhold, men også at stimulere til at cykle.

Deltagelse i kampagner omkring aktiv transport til skole, fx "ABC – Alle børn cykler", kan være med til at skabe fokus og få flere børn (og forældre) til at cykle.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Ansøgning til Miljøstyrelsen om indførelse af miljøzone i Næstved bymidte.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Deltagelse i Cyklistforbundets "ABC – Alle Børn Cykler" og den landsdækkende skolestartskampagne: "Sikker skolestart".



RESSOURCER TIL TILTAG

200.000-400.000 kr.



RESSOURCER TIL TILTAG

50.000-100.000 kr. pr. år.

OVERSIGT OVER PRIORITEREDE INDSATSER INDEN FOR GRØN TRANSPORT

LØSNINGSFORSLAG	PRIS
3.1 UDBYGNING AF CYKELSTINETTET Etablering af nye cykelstiforbindelser i form af bl.a. cykelstier, cykelbaner og 2-1 veje.	Prisoverslag fremgår af projektlisten på side 15.
3.2 FORBEDRING AF SKOLEBUSKØRSEL Analysere den nuværende skolebuskørsel og udpege forbedringstiltag, så flere elever får forbedret mulighed for at tage bus til skole.	200.000-400.000 kr.
3.3 TRAFIKPOLITIKKER PÅ SKOLER Udarbejde retningslinjer for trafikpolitikker i Næstved Kommune og assistere skoler med at få udarbejdet eller opdateret deres trafik politik.	100.000-300.000 kr.
3.4 LAVERE HASTIGHEDSGRÆNSER I BYOMRÅDER Udarbejde en hastighedsplan for Næstved by og Østre Ringvej. Indretning af veje til 30-40 km/t zoner omkring skolerne, bykerner og boligområder.	200.000-400.000 kr. til udarbejdelse af hastighedsplan og 1 mio. kr. årligt til at indrette vejene til lavere hastighed.
3.5 VEDLIGEHOLDELSE AF CYKELSTIER Inspektion af cykelstier og kortlægning af cykelstiers kvalitet. Øge vedligeholdelsesindsatsen.	100.000-200.000 kr. til kortlægning af kvaliteten og 1 mio. kr. årligt til bedre vedligeholdelse.
3.6 KAMPAGNER FOR CYKLISME Udvikling og gennemførelse af lokale kampagner for at få flere borgere til at cykle.	100.000-300.000 kr.
3.7 UDLÅN AF ELCYKLER (PILOTPROJEKT) Tiltaget foreslås i første omgang udført som et pilotprojekt i én udvalgt by for at afklare interessen.	50.000-100.000 kr.
3.8 SAMKØRSEL Dialog med lokale borgerforeninger om at afprøve en samkørsels ordning.	50.000-100.000 kr.
3.9 MILJØZONE Ansøgning til Miljøstyrelsen om indførelse af miljøzone i Næstved bymidte.	200.000-400.000 kr.
3.10 KAMPAGNER FOR CYKLING TIL SKOLE Deltagelse i cykelkampagner: Cyklistforbundets "ABC – Alle Børn Cykler".	100.000-300.000 kr. Der skal afsættes tid af til planlægning og udførsel af kampagner.

4. BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED

STATUS PÅ NÆSTVED BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED GENNEMKØRENDE TRAFIK I BYMIDTEN

I dag har biler god adgang til bymidten, og kan også anvende de smalle veje i bymidten som smutveje på tværs af Indre Ringvej. I 2022 viste en kortlægning af den gennemkørende trafik i bymidten, at den gennemkørende trafik udgjorde ca. 25% af trafikken mellem Slagkildevej og Teatergade. På en almindelig hverdags eftermiddag udgør den samlede gennemkørende trafik ca. 18% af trafikken i bymidten. Den gennemkørende biltrafik påvirker bymiljøet og er med til at gøre bymidten mere utryk at færdes i for bløde trafikanter.

FLERE EFTERSPØRGER P-PLADSER TIL LANGTIDSPARKERING

Parkeringen i og omkring Næstved bymidte består af en række større og mindre parkeringspladser. I dag er der varierende tidsbegrænsnings på p-pladser i bymidten. Overordnet er parkeringspladser i periferien af bymidten uden tidsbegrænsning, mens der tidsbegrænsning og betaling på



de mest centrale pladser. I borgerundersøgelsen angiver 62% af borgerne, at der mangler parkeringspladser med mulighed for at parkere i lang tid.

TILGÆNGELIGHED

Generelt påpeger Handicap- og Ældrerådet, at niveauforskelle ved f.eks. butiksindgange så vidt muligt bør undgås, og at muligheden for at anvende ramper til butikker og andre byfunktioner er vigtige for tilgængeligheden i bymidten. I dag er der ikke en direkte adgang til flere butikker, og man skal bede om en rampe til flere butikker og byfunktioner. Udover ramper til byfunktioner, så er ramper også vigtige i trafikryds, da kryds uden ramper gør det svært for borgere med funktionsnedsættelse at krydse vejen.

Ældrerådet påpeger, at der mangler handicapparkering i bymidten, og at der er for få parkeringspladser omkring gågaden. Handicapparkeringspladser skal så vidt muligt placeres så tæt på relevante mål som muligt for at sikre tilgængeligheden for borgere med funktionsnedsættelse. Handicaprådet påpeger at de nuværende handicapparkeringspladser i bymidten ikke overholder krav til bredde og længde, men er almindelige parkeringspladser med et handicapskilt.

MÅLSÆTNINGER FOR BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED

Næstved bymidte er præget af en relativ stor andel af gennemkørende biltrafik. Ved at reducere den gennemkørende trafik, åbnes mulighed for at skabe en levende bymidte hvor handel og byliv, får større mulighed for at trives. Næstved Kommune har derfor opstillet følgende mål:

MÅLSÆTNING - BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED

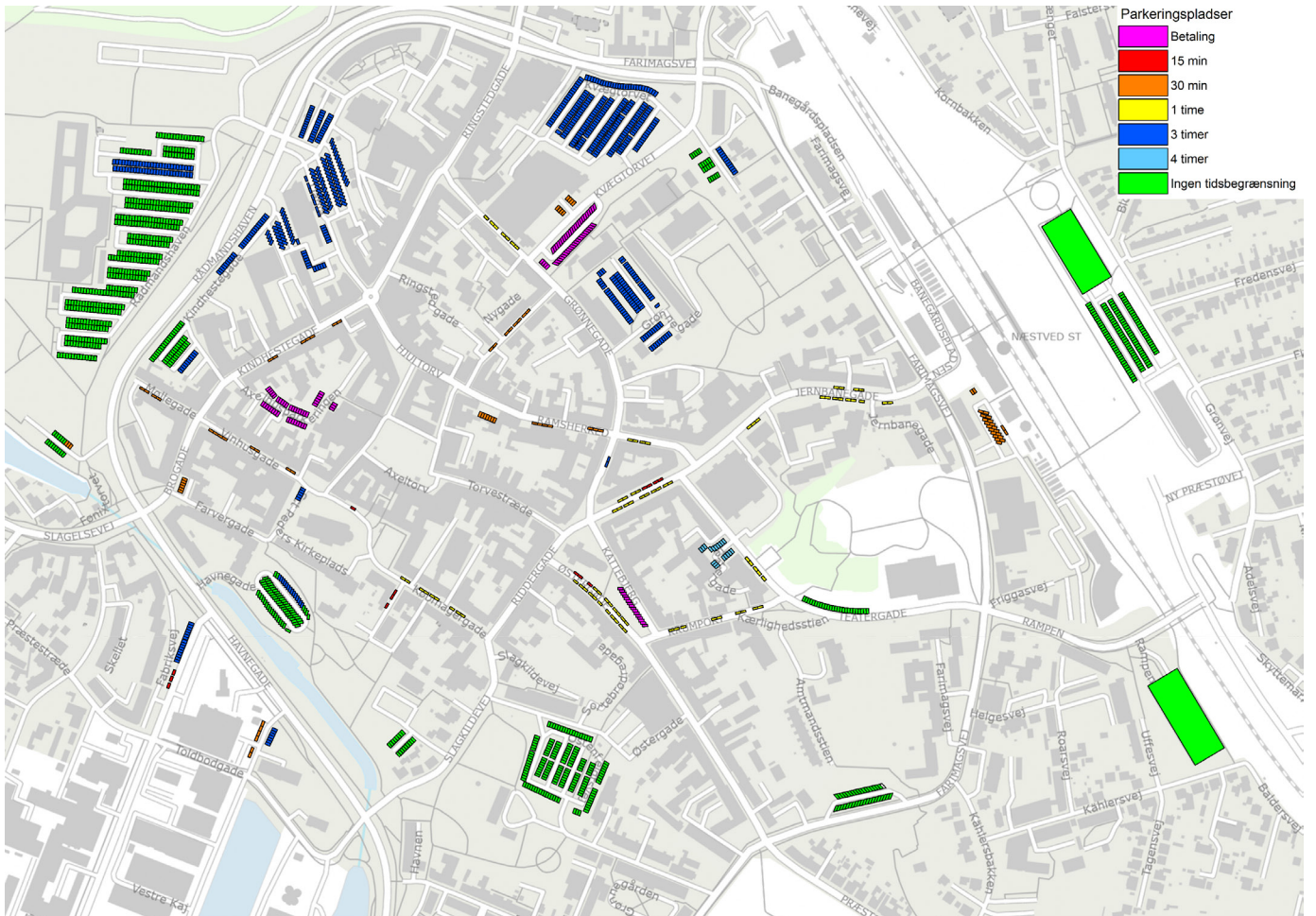
Målsætning 2025

- Alle kryds i bymidten har ramper eller ned-sænkede kantsten i 2030.

Målsætning 2030

- Gennemkørende trafik i bymidten skal reduceres til maksimalt 5%.

PARKERINGSSTRUKTUR I NÆSTVED BYMIDTE





4.1 FASTHOLDELSE AF ÆRINDEBASERET TRAFIK OG BEGRÆNSNING AF GENNEMKØRENDE TRAFIK

Analyserne viser, at en relativt stor andel af trafikken i bymidten er gennemkørende. Særligt mellem Slagkildevej og Teatergade forekommer der meget gennemkørende trafik.

Ved at begrænse den gennemkørende trafik i Næstved bymidte skabes der mulighed for at etablere bedre og mere attraktive byrum for borgere og turister. Herudover forbedres forholdene for gående og cyklister.

Den gennemkørende trafik kan reduceres ved at etablere en række begrænsninger, der gør det vanskeligt at køre på tværs af bymidten.

Herved vil en større andel af den gennemkørende trafik benytte de større veje omkring bymidten, mens beboere og borgere med ærinde i bymidten fortsat har mulighed for at køre derind.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Etablering af tiltag i bymidten, så gennemkørende trafik begrænses.



RESSOURCER TIL TILTAG

1-2 mio. kr.



4.2 TILGÆNGELIGHEDSPLAN

Formålet med en tilgængelighedsplan er at identificere et sammenhængende netværk i Næstved bymidte, der muliggør nem adgang for ældre og personer med færdselshandicaps langs fortovene, gaderne og stierne. Planen indebærer identifikation af områder, hvor forholdene skal forbedres. Der skal sikres tilgængelige adgangs- og tilkørselsarealer, så bebyggelsen kan benyttes af personer med handicap, herunder kørestolsbrugere. Det er vigtigt at have ramper tilgængelige for at sikre borgere med nedsat bevægelsesevne adgang til butikker, offentlige faciliteter og ved krydsningspunkter på veje eller udendørs byfunktioner. I øjeblikket er der flere steder i bymidten, hvor der mangler ramper.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Udarbejde tilgængelighedsplan for Næstved bymidte samt implementering af forslag til forbedringer.



RESSOURCER TIL TILTAG

150.000-250.000 kr. til udarbejdelse af plan og 200.000 kr. årligt til forbedring af forhold.



4.3 HASTIGHEDSZONE PÅ 40 KM/T

For at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i bymidten samt understøtte den grønne mobilitet foreslås det at sænke hastighedsbegrænsningen på alle veje i bymidten til 40 km/t.

I dag er hastighedsbegrænsningen på de fleste veje i bymidten på 50 km/t. Ved at sænke hastighedsbegrænsningen til 40 km/t vil det bidrage til mindre luftforureningen og støj samt bedre trafiksikkerhed og tryghed. Herudover kan sænkning af hastigheden også gøre det mere attraktivt at cykle til og i bymidten.



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Etablering af 40 km/t hastighedszone i hele bymidten.



RESSOURCER TIL TILTAG

100.000-200.000 kr. til udarbejdelse af skilteplan og 500.000 kr. årligt til at indrette vejene til lavere hastighed.



4.4 ANALYSE AF PARKERING. HERUNDER BETALINGSPARKERING

I dag er der flere parkeringspladser placeret centralt i bymidten. Dette genererer biltrafik til og fra den centrale del af bymidten. På samme tid opleves det, at der er ledige parkeringspladser på de mere perifere pladser omkring bymidten.

For at identificere hvilke pladser, der anvendes mest, anbefales det at gennemføre en kortlægning af udnyttelsen af de eksisterende parkeringspladser, og herefter udarbejde en parkeringsstrategi, der kan anviser greb til, hvordan parkeringsbehovet i bymidten bedst tilgodeses i samspil med at skabe et bedre bymiljø. Parkeringsanalysen skal belyse behovet for parkering i bymidten, herunder eventuel betalingsparkering gennem en analyse af belægningsgrader, tidsbegrænsninger og betalingsparkering."



FORSLAG TIL TILTAG I PLANPERIODEN

Udarbejde en parkeringsstrategi for Næstved bymidte.



RESSOURCER TIL TILTAG

200.000-400.000 kr. til analyse af parkering.

OVERSIGT OVER INDSATSER INDENFOR BYMIDTE OG TILGÆNGELIGHED

LØSNINGSFORSLAG	PRIS
4.1 FASTHOLDELSE AF ÆRINDEBASERET TRAFIK OG BEGRÆNSNING AF GENNEMKØRENDE TRAFIK	1-2 mio. kr.
4.2 TILGÆNGELIGHEDSPLAN	150.000-250.000 kr. til udarbejdelse af plan og 200.000 kr. årligt til forbedring af forhold.
4.3 HASTIGHEDSZONE PÅ 40KM/T	100.000-200.000 kr. til udarbejdelse af skilteplan og 500.000 kr. årligt til at indrette vejene til lavere hastighed.
4.4 ANALYSE AF PARKERING, HERUNDER BETALINGSPARKERING	300.000-500.000 kr. til analyse af parkering.

**VIA TRAFIK
-EN DEL AF SWECO**

Søvej 13
3460 Birkerød

Tlf
48 20 90 90

Web
viatrafik.dk

