



*Natur, Miljø og Trafik*

# TRAFIKPLAN



# INDHOLDSFORTEGNELSE

0. FORORD .....	3
1. INDLEDNING .....	4
2. BAGGRUND FOR TRAFIKPLANEN .....	5
3. BYSTRUKTUR OG FORBINDELSER.....	6
4. TRAFIKSIKKERHED .....	8
5. FREMTIDIGT VEJNET .....	11
6. FREMTIDIGT STIRUTENET.....	13
7. MOBILITET I HVERDAGEN .....	15
8. ERHVERVSUDVIKLING .....	17
9. LANDLIGGERE OG TURISTER.....	20
10. BYLIV .....	22

Forsidefoto: 2-1 veje i Odsherred Kommune.

## 0. Forord

Miljø- og klimaudvalget besluttede i 2015 at få udarbejdet en ny trafikplan for Odsherred kommune - det er den, du har her.

En del af baggrunden for at prioritere denne trafikplan er, at vi har fået en ny og opgraderet vej, Rute 21. Den nye motortrafikvej giver nye trafikmønstre og dermed et nyt grundlag for, hvordan vi skal prioritere de kommunale veje og stier i fremtiden. Desuden er det vigtigt for os at skærpe fokus på den måde, vi afvikler vores trafik og bl.a. sikrer vores bløde trafikanter som fx vores skolebørn. Vi er også opmærksomme på, at vi i Danmarks største sommerhuskommune har nogle særlige hensyn i sommerperioden, hvor vi er ekstra mange i trafikken.

Trafikplanen er et godt udgangspunkt for både Byrådet og administrationen, når vi skal prioritere vores indsats i fremtiden.

Morten Egeskov

Formand for Miljø- og Klimaudvalget

# 1. Indledning

”Odsherred er som Danmarks midtpunkt en attraktiv kommune og et naturligt sted at vælge at bo, besøge, drive virksomhed og arbejde.”

Det er den overordnede Vision 2025 for Odsherred Kommune. Visionen peger på en række strategiske valg, herunder at Odsherred skal:

- fokusere på mobilitet for alle
- fokusere på at styrke de virksomheder, der allerede er i kommunen
- fastholde og udbygge sommerhusturismen

Odsherred Kommune er arealmæssigt en stor kommune. Der er mange små samfund og spredt bebyggelse og kun få større byer. Vejnettet i kommunen består i dag af cirka 37 km statsvej (Rute 21), cirka 650 km kommuneveje og cirka 850 km private fællesveje.

At Odsherred er Danmarks største sommerhuskommune giver en særlig udfordring for mobilitet og infrastruktur. I vinterhalvåret er der primært behov for gode og trygge forbindelser til de daglige gøremål for alle borgere samt for god fremkommelighed for erhvervslivet.

I sommerhalvåret er der yderligere et behov for at kunne afvikle store trafikmængder til og fra sommerhusområderne og turistmålene i kommunen på en tryk og sikker måde.

Trafik og transport er ikke et mål i sig selv. Det er en konsekvens af de aktiviteter, som er en naturlig del af det gode hverdags- og fritidsliv. En god mobilitet og infrastruktur er således midler til at understøtte kommunens strategiske udvikling i øvrigt.

Målet med denne overordnede trafikplan er derfor at medvirke til at udvikle fremkommeligheden, trafiksikkerheden og trygheden på det kommunale vej- og stinet med fokus på:

- Mobilitet i hverdagen - forbindelser og adgang til daglige aktiviteter, tryghed og sikkerhed
- Erhvervsudvikling - fremkommelighed og adgang til det overordnede vejnet
- Landliggere og turister - forbindelser til natur, kultur og byliv
- Byliv - tilgængelighed og tryghed i byområderne

Trafikplan 2017 er en grundlæggende plan for vej- og stinettet, der understøtter Byrådets aktuelle vision og strategier. Vi skal løbende udvikle planen, så den til enhver tid er tilpasset vores aktuelle strategier og planer.

## 2. Baggrund for trafikplanen

I 2015 blev det besluttet at anvende midler fra trafikikkerhedspuljen til en overordnet trafikplan. Planen skal bl.a. skabe grundlaget for de kommende politiske prioriteringer og beslutninger i forhold til trafikikkerhed og etablering af nye trafikanlæg.

Der er de senere år sket ændringer i det overordnede trafikvejnet, som påvirker det samlede trafikmønster i kommunen.

- Udbygningen af Rute 21 i 2013 har aflastet det øvrige trafikvejnet i kommunen og betyder nye ruter for en del af gennemfartstrafikken.
- Omfartsvejen omkring Hønsinge, der forløber mellem Nykøbing-Slagelsevej og Vig Parkvej.

Vi har gennem også 2015 og 2016 gennemført en større investering i vejkapitalen, hvor en del af kommunevejene er blevet opgraderet med nye belægninger og der er etableret nye stiforbindelser.

Der er behov for at se på sammenhængen mellem trafikvejnettet og muligheden for at bevare og etablere erhvervs mulighederne i kommunen, så den tunge trafik så vidt muligt kan holdes på de større trafikveje. En særlig udfordring i denne forbindelse er stadigt bredere landbrugsmaskiner, som også kører på de mindre veje, der tillige fungerer som cykelruter.

Et ganske særligt problem er vejene på den inddæmmede Lammefjord. Veje, som er anlagt på dynd-bund, har brug for en stærkere fundering for at kunne bære den tunge trafik. Der er derfor behov for at få belyst, om det er muligt at samle trafikken og dermed behovet for at forbedre vejkapitalen på færre veje.

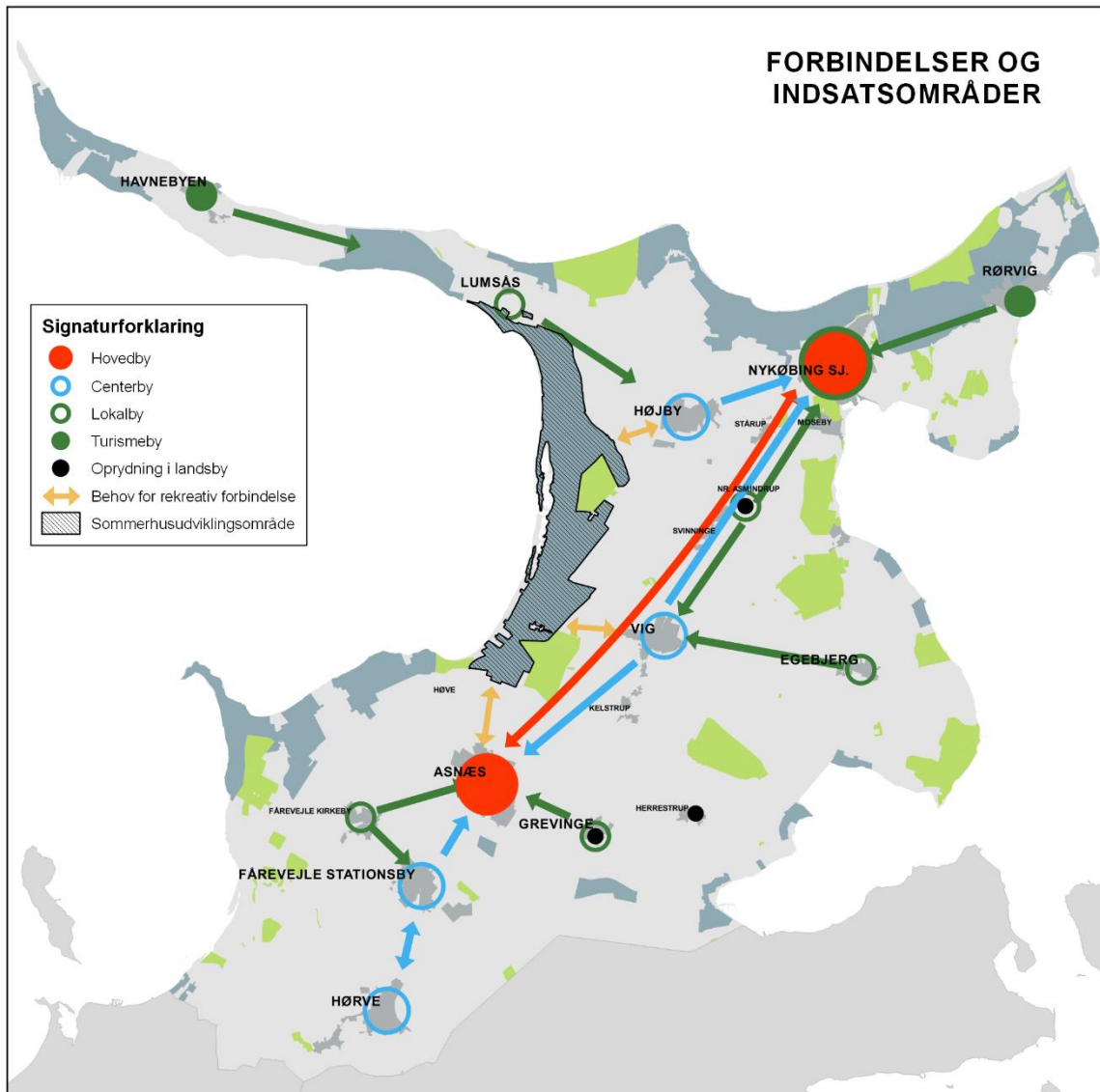
En kortlægning af bredden af det befæstede køreareal viser, at der er en generel udfordring. Størstedelen af kommunens fordelingsveje er under 6 meter brede. Desuden har mange lokalveje en samlet vejbredde på mindre end 4 meter.

I forhold til stirutenettet er der især fokus på hverdagsmobilitet for børn og unge på cykel mellem byerne. Skolestrukturen er indenfor de senere år blevet ændret til to skoler, Nordskolen og Sydskolen, som hver består af 4 afdelinger og dækker et stort opland. Der er kun udskolingsklasser på de større afdelinger. Det betyder, at elever fra de mindre afdelinger skal skifte skole og befordres til en større by. Ungdomsuddannelserne er samlet i Asnæs og Fårevejle Stationsby. Samlet set betyder det, at der er behov for et velfungerende stirutenet i hele kommunen.

Gennemsnitsalderen på befolkningen i Odsherred kommune er steget gennem de seneste 10 år. Det skyldes blandt andet de udvidede muligheder for at benytte sommerhuse til helårsbeboelse. Det har også medført at flere bruger sommerhusområderne, også i yderperioderne. Sommerhusområderne bliver brugt mere intensivt og samtidigt ønsker vi at udvikle dem yderligere. Vi har derfor behov for at se på et udvidet cykelrutenet, der især kan fungere om sommeren, men som også kan anvendes i dagtimerne resten af året.

I byerne er der særligt behov for at se på tryghed og fysisk tilgængelighed til de daglige trafikale mål som fx indkøb og forenings-/fritidsliv.

### 3. Bystruktur og forbindelser



Kort 1. Bytyper, trafikale forbindelser og indsatsområder fra 'Visions- og udviklingsplan 2025'.

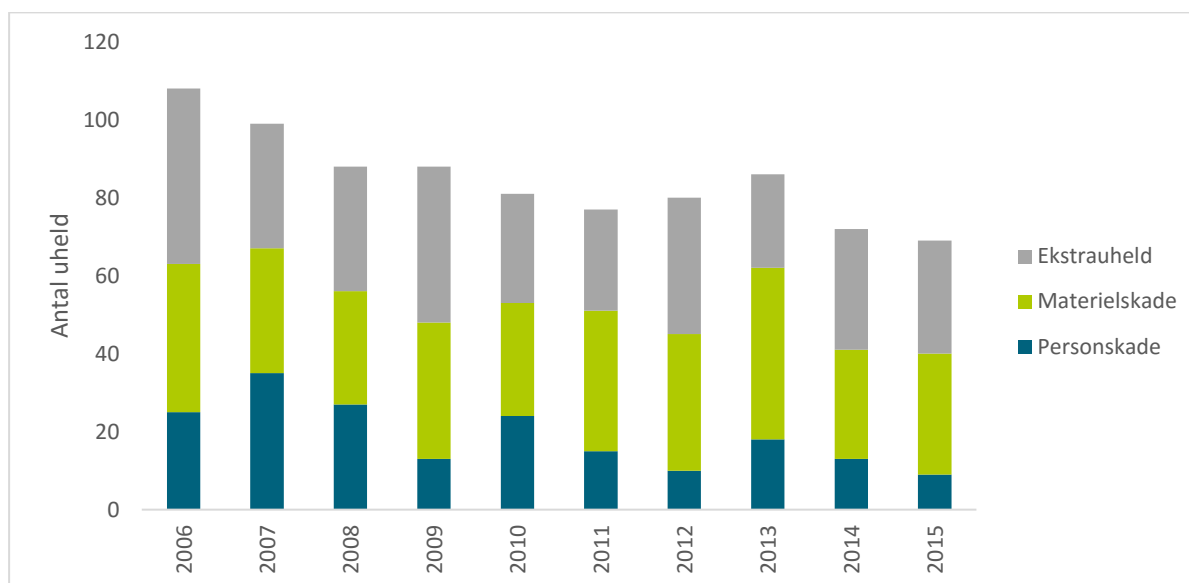
Vi er i kommunen præget af en del gennemfartstrafik. Rute 21 tjener sammen med Molslinjen som bindeled mellem Sjælland og Jylland. Odsherred er med sine naturskønne omgivelser i sig selv et udpræget feriemål for turister og sommerhusejere. Men også den generelle udvikling, hvor arbejdspladser centrerer om kommunens større byer og hvor bedre transportmuligheder gør det muligt at pendle længere på den samme tid.

Bystrukturen er bygget op omkring de to hovedbyer; Nykøbing S.J. og Asnæs samt centerbyerne; Vig, Højby, Fårevejle Stationsby og Hørve. Øvrige byer er betegnet som enten lokalbyer eller turismebyer.

Mobilitet og infrastruktur er en væsentlig forudsætning for at sikre sammenhængskraften mellem byerne. Vi skal kunne opretholde de vigtigste funktioner og udvikle os til gavn for borgerne. Det er vigtigt at sikre gode trafikale forbindelser til og mellem de to hovedbyer samt til centerbyerne, som rummer en stor del af de daglige trafikale mål for kommunens borgere. For de mindre bysamfund er det vigtigt, at der er gode forbindelser til den nærmeste centerby.

## 4. Trafiksikkerhed

Trafikulykker har alvorlige konsekvenser for både involverede og pårørende. De medfører betydelige udgifter og omkostninger for samfundet. En person, der bliver dræbt eller kommer til skade i trafikken, koster i gennemsnit ca. 3,8 mio. kr. i personrelaterede omkostninger. Dvs. omkostninger til behandling på sygehus, indkomstoverførsler, udgifter til tabt arbejdsfortjeneste, velfærdstab mv.<sup>1</sup>



Figur 1. Antal ulykker på kommunevejene i Odsherred Kommune i perioden 2006-2015.

Antallet af trafikulykker i kommunen har generelt været faldende gennem de seneste 10 år. Det svarer overens med tendensen på landsplan, hvor der er registreret færre ulykker både på statsveje og kommuneveje. Både antallet af ulykker og skadesgraden er for nedadgående. En stor del af faldet kan formentlig tilskrives det systematiske arbejde med trafiksikkerhed. Forbedringer af vej- og stinettet og mere sikre biler er også medvirkende årsager til faldet.

I 10 års perioden fra 2006-2015 har politiet registreret i alt 618 ulykker med materiel- eller personskade på det kommunale vejnet i Odsherred Kommune.

223 af ulykkerne medførte i alt 274 personskader, heraf 30 dræbte og 244 alvorligt eller lettere tilskadekomne.

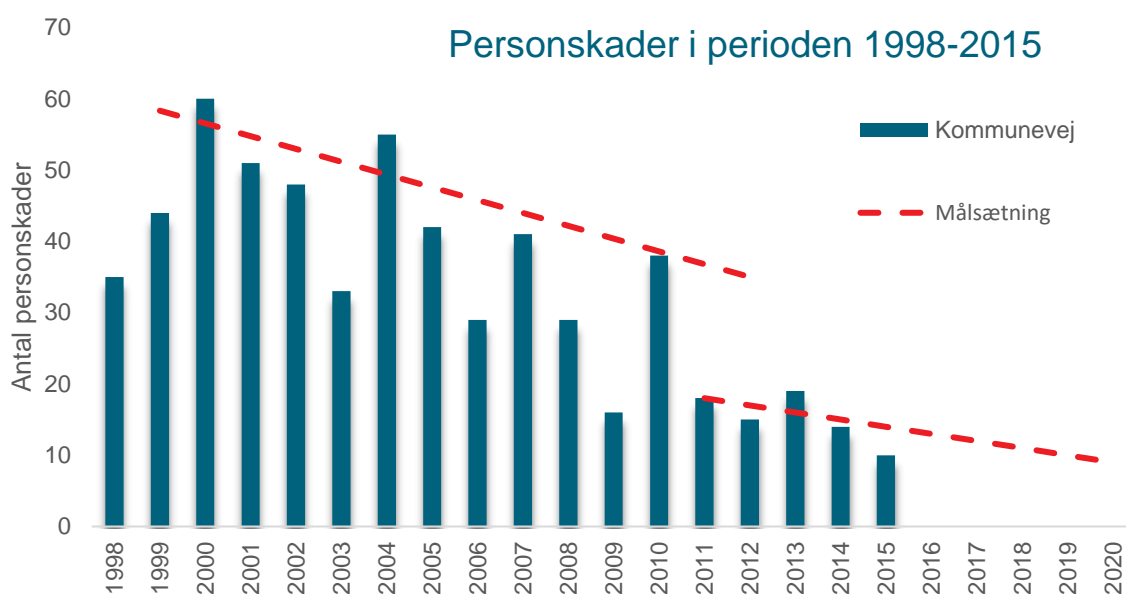
Fra 2014 indgår den tidligere Rute 21 (Nykøbingvej/Odsherredvej) i opgørelsen af uheld på kommunevejene.

<sup>1</sup> Transportøkonomiske enhedspriser udgives af Transportministeriets departement i samarbejde med Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Banedanmark.



Målet i kommunens trafikikkerhedsplan fra 2008 var, at "Antallet af tilskadekomne og dræbte på kommunevejnettet i 2012 skal reduceres med 40% i forhold til perioden for 1998-2000."

I Odsherred blev der i perioden 1998-2000 registreret i gennemsnit 58 personskader om året. Ifølge målsætningen skulle dette tal i 2012 være reduceret til 35. I 2012 blev der registreret i alt blot 16 personskader, så målsætningen fra trafikikkerhedsplanen er opfyldt.



Figur 2. Antal personskader i perioden 1998-2015 på kommuneveje. Målsætninger fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra hhv. 2007 og 2013 (med udgangspunkt i 2011).

Målet i den nationale handlingsplan for trafikikkerhed fra 2013 er: "Der ønskes en halvering af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til antallet i 2010."

I Odsherred er der i 2010 et markant udsving i antallet af personskader i forhold til årene både før og især efter. Selv med et gennemsnit af årene 2009-2011 vil udgangspunktet være så højt, at målsætningen allerede er opnået. Den kommende målsætning tager i stedet udgangspunkt i 2011.

Ny målsætning:

Med udgangspunkt i 2011, hvor der blev registreret 18 personskader, er målet at halvere antallet til højst 9 personskader 2020.

I takt med det generelle fald i antallet af uheld de senere år, har metoden til at udpege særligt ulykkesbelastede kryds eller strækninger, ændret sig fra at være en decideret sortpletudpegning til at være en udpegning af strækninger eller kryds, hvor der ikke nødvendigvis sker markant flere ulykker end forventet, men hvor ulykkernes sammensætning og type gør det muligt at foretage rentable trafiksikkerhedstiltag. Det vil sige steder, hvor der umiddelbart er størst potentiale for at forbedre trafiksikkerheden og nedbringe antallet af ulykker.

I Odsherred sker over dobbelt så mange uheld i åbent land som inden for byzone. I perioden 2011-2015 er 68% af personskadeuheldene sket uden for byzone.

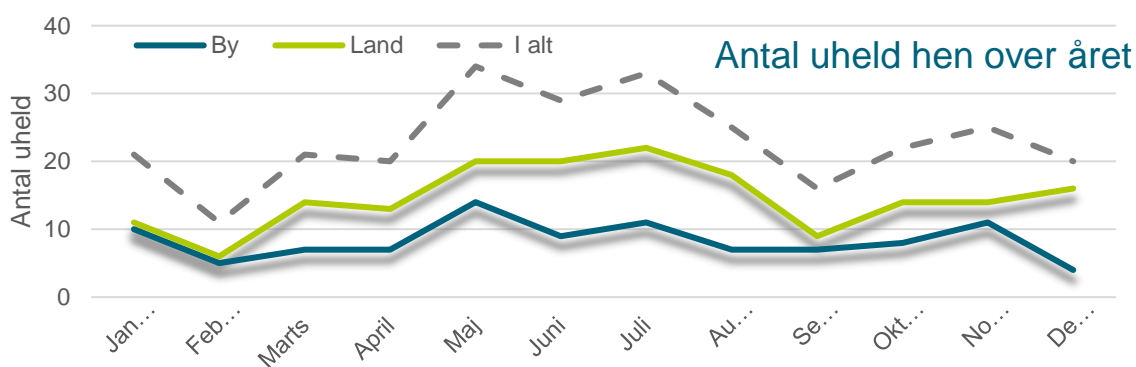
Over halvdelen af alle ulykker er enten ene- eller mødeulykker. 29% af personskadeulykkerne involverede en spirituspåvirket fører, hvilket er meget højere end landsgennemsnittet, som ligger på 13%. 80% af spiritusulykkerne resulterede i eneulykker, hvor bilen kørte af vejen.

Der sker flere mødeulykker i Odsherred Kommune end på landsplan. 20% af personskadeulykkerne er mødeulykker. Landsgennemsnittet er 10%.

17% af alle personskader er sket i kryds i åbent land, hvilket også er højere end landsgennemsnittet på 12%. Ni ud af ti ulykker i kryds i åbent land er sket i dagslys.

15% af de tilskadekomne på kommunens vejnet var motorcyklister, 15% var knallertførere og 17% cyklister. Disse 3 transportformer er alle overrepræsenterede ift. landsgennemsnittet. Kun 3% af de tilskadekomne var fodgængere, hvilket til gengæld er lavt ift. landsgennemsnittet.

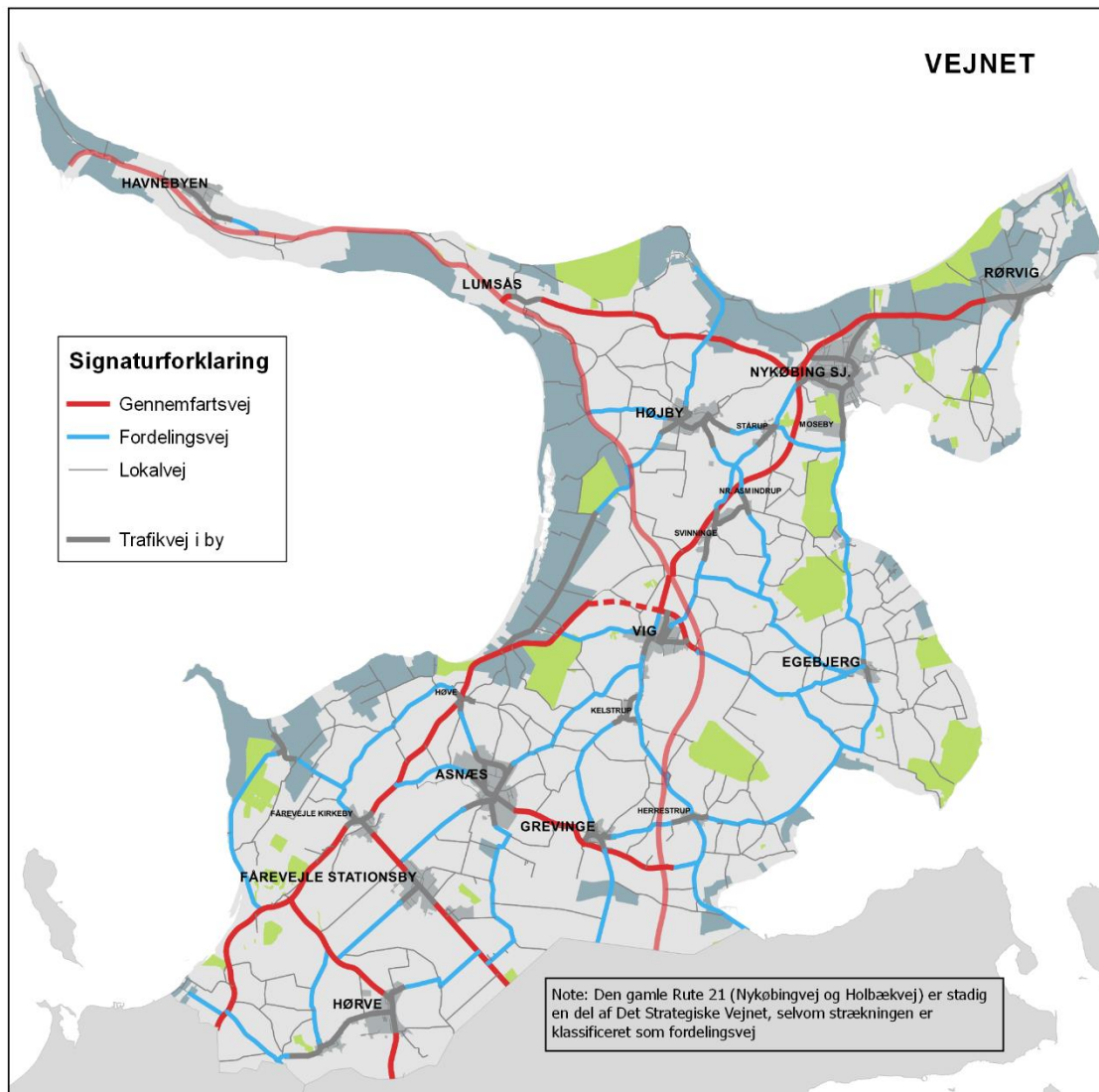
Der er en naturlig sammenhæng mellem trafikmængde og antallet af ulykker. Jo mere trafik jo større er risikoen for konflikter. Samlet set sker der flere ulykker i sommermånederne, og i slutningen af efteråret ved vinterens komme. Det bemærkes, at stigningen er større i landområder end i byområder om sommeren i forhold til vinteren.



Figur 3. Antal person- og materielskadeulykker fordelt på måneder i perioden 2011-2015.

Derudover sker der overraskende mange ulykker i weekenden. Årsagerne til dette er ikke entydige ud fra de tilgængelige data, men det kan ligesom om sommeren bl.a. skyldes den øgede trafikmængde i weekenderne.

## 5. Fremtidigt vejnet



Kort 22. Forslag til vejklassificering

I det fremtidige vejnet reducerer vi antallet af vejklasser i åbent land fra 4 til 3. Overordnet set skelner vi mellem 2 vejfunktioner i trafikplanlægningen: trafikveje og lokalveje. På **trafikveje** afvikler vi gennemfartstrafik og på **lokalveje** bør der primært køre trafik med lokalt ærinde.

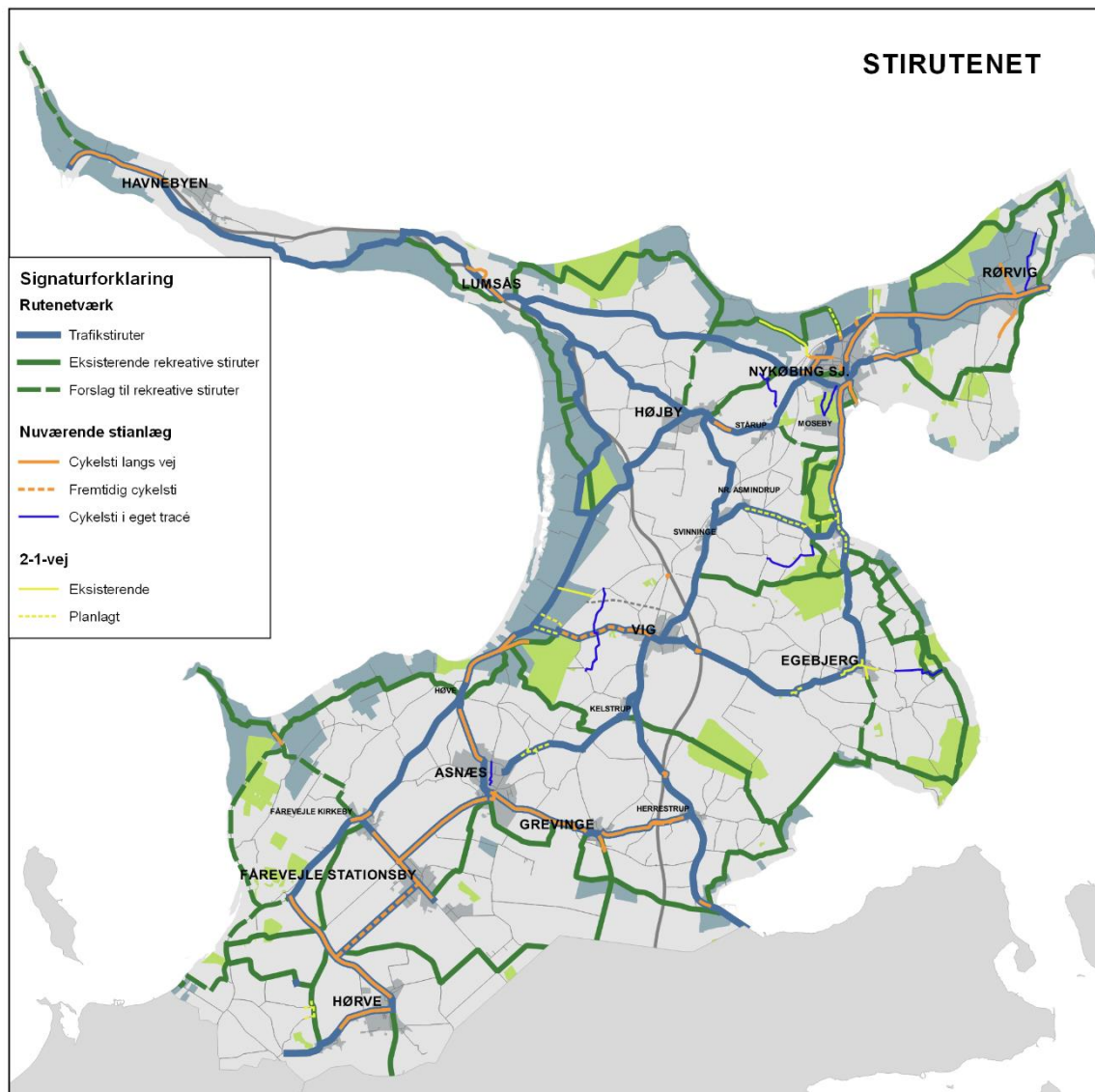
Indenfor byzone arbejder vi udelukkende med disse 2 vejklasser, mens der for veje i åbent land er behov for at opdele trafikvejene i gennemfartsveje og fordelingsveje.

**Gennemfartsveje** er til transport mellem landsdele, områder og byer. Her er fokus på fremkommelighed samt hurtig og sikker afvikling af trafikken. Der bør være adskillelse mellem trafikanttyper og et begrænset antal tilslutninger i fx kryds, rundkørsler eller ramper.

**Fordelingsveje** fungerer som bindeled mellem gennemfartsveje og lokalveje. Her er fokus på hurtig og sikker afvikling af trafikken, men også mulighed for flere kryds og tilslutninger og mere blandet trafik.

Alle øvrige veje er i det fremtidige vejnet klassificeret som **lokalveje**. Dvs. veje, hvor der primært bør være trafik med ærinde i området. På disse veje vægter vi tilgængelighed højest og hastigheden bør være passende lav af hensyn til sikkerheden for bløde trafikanter.

## 6. Fremtidigt stirutenet



Kort 3. Forslag til stirutenet

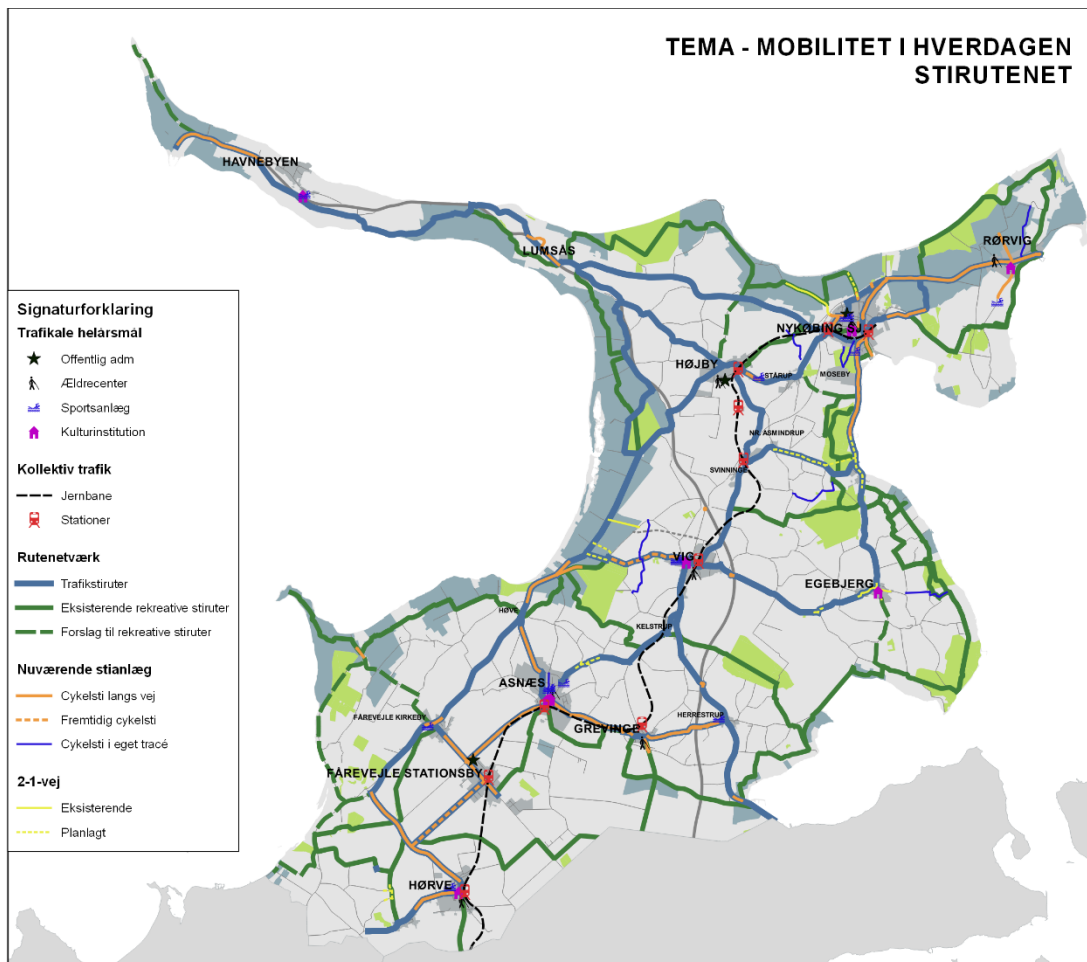
Stirutenettet er opdelt i henholdsvis trafikstiruter og lokale/rekreative ruter. Trafikstiruter er stiruter, der kan bruges hver dag hele året. Rekreative stiruter er stiruter, der primært kan bruges om sommeren som supplement til trafikstiruterne. Stirutenettet består samlet set af stier i eget trace, stier langs veje og ruter af lokalveje med begrænset biltrafik, fx ad 2-1 veje.

**Trafikstiruterne** er primært målrettet længere ture og pendlercyklister. Det betyder, at ruten bør have en god standard og helst ikke må afvige for meget fra den 'korteste vej'. Der eksisterer i dag 3 egentlige trafikstiruter mellem hhv. Nykøbing Sj.-Rørvig, Højby-Lyngen og Asnæs-Herrestrup.

De **rekreative ruter** har ikke til formål at transportere mennesker hurtigt fra A til B, men snarere at give en god oplevelse og adgang til naturen. Der er altså tale om oplevelsesværdi frem for tidsværdi. Vi har allerede en del rekreative ruter i Odsherred Kommune, som forløber gennem skovområder, sommerhusområder, Lammefjorden, osv. De rekreative ruter er ikke nødvendigvis befæstede. I modsætning til trafikruterne kan rekreative ruter benyttes både af gående og cyklister.

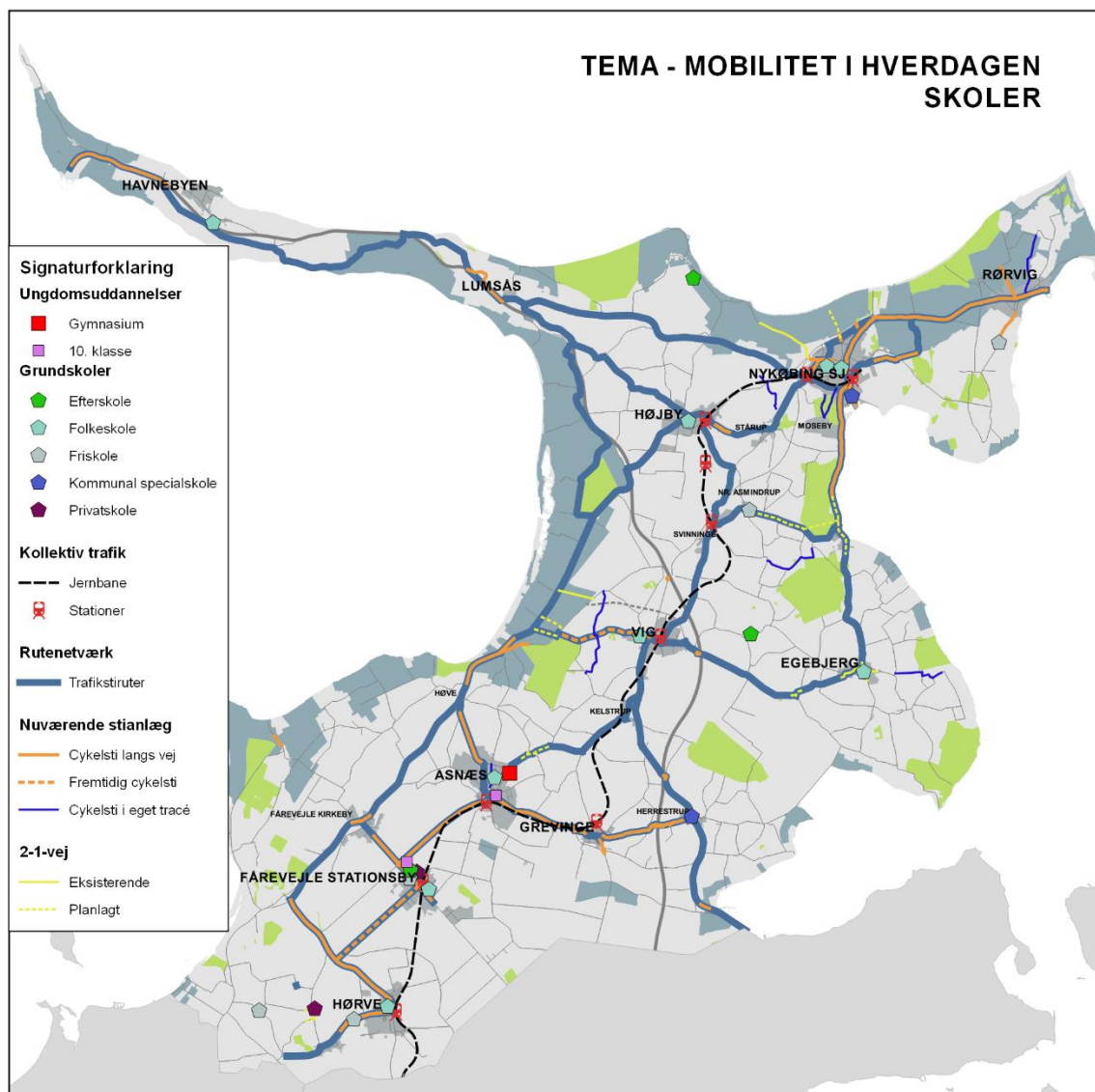
Vi har to nationale cykelruter, der forløber gennem kommunen, hhv. rute 2 og 7. De nationale cykelruter er sammensat af varierende delstrækninger baseret på både oplevelsesværdi og fremkommelighed. De nationale cykelruter befinder sig i en gråzone mellem trafikrute og rekreativ rute.

## 7. Mobilitet i hverdagen



Kort 4. Mobilitet i hverdagen. Trafikale helårsmål sammenholdt med stirutenet og kollektiv trafik.

Formålet med et stirutenet er at skabe forbindelser og adgang til daglige aktiviteter samt tryghed og sikkerhed for gående og cyklende. Det fremtidige trafikstirutenet sætter fokus på gode forbindelser såvel til som mellem byerne. Det betyder, at der også er god adgang til de kommunale tilbud og gode muligheder for at kombinere fx cykel og tog i den daglige transport. De rekreative stier kan supplere og udvide stirutenettet i dagtimerne og om sommeren.



Kort 5. Mobilitet i hverdagen. Skoler og ungdomsuddannelser sammenholdt med stirutenet og kollektiv trafik

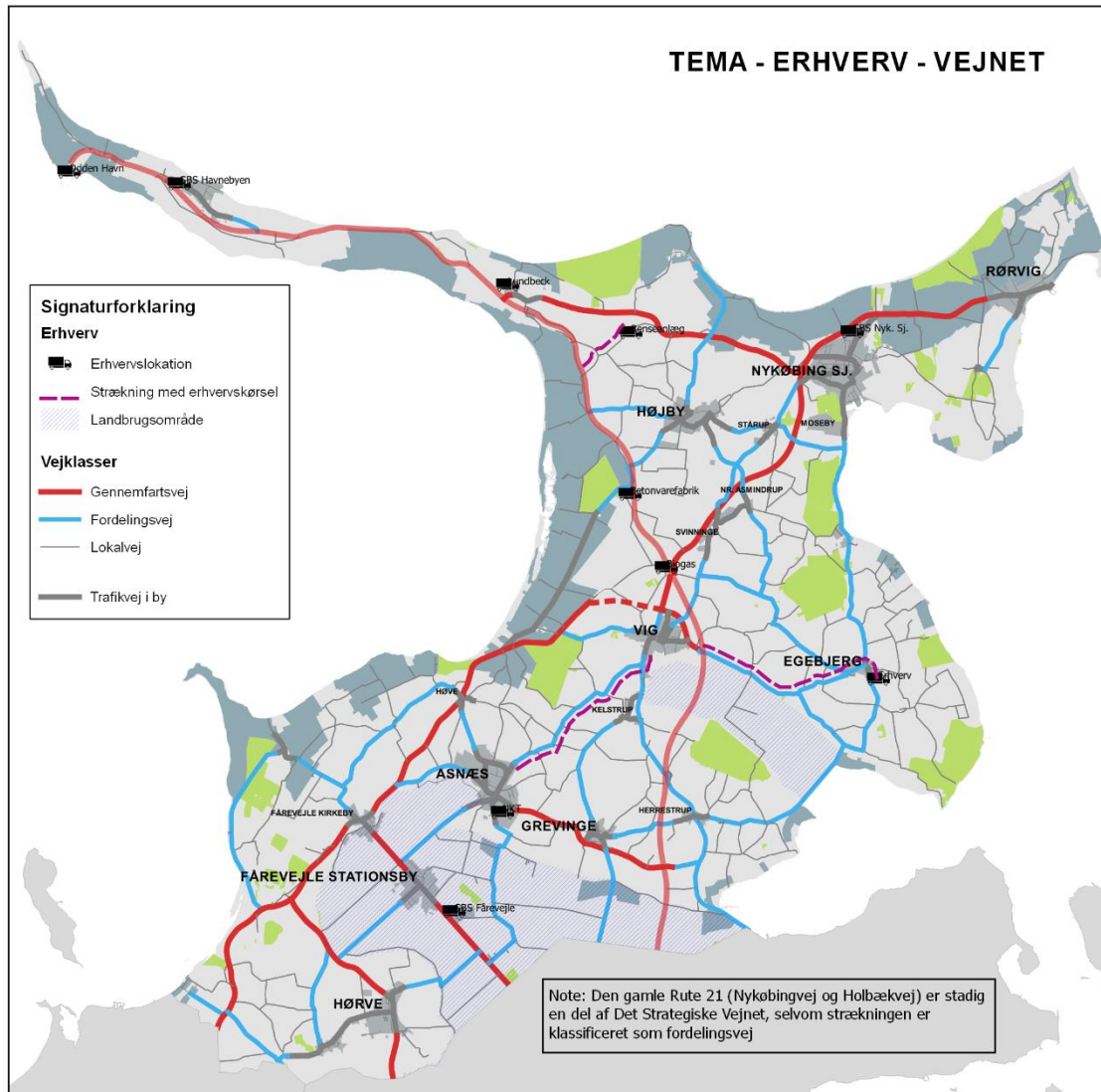
Langt de fleste skoler og ungdomsuddannelser ligger tæt på det fremtidige stirutenet. Det giver muligheden for at vælge cyklen som transportmiddel til skoler og ungdomsuddannelser eller at kombinere cyklen med tog.

Der er igangsat et arbejde med at få udarbejdet trafikpolitikker for de kommunale skoler. Disse trafikpolitikker kan også omfatte forslag til ruter og anbefalinger til forældrene om, at lære børnene at gå og cykle til skole.

De skoler, der umiddelbart ligger udenfor det foreslåede stirutenet, bliver inddraget for at få en dialog om eventuelle udfordringer og muligheder.



## 8. Erhvervsudvikling



Kort 6. Erhvervsudvikling. Udpegning af lokationer og strækninger med erhverv sammenholdt med vejklassificering

Tunge køretøjer og fx landbrugskøretøjer skaber utryghed for bløde trafikanter. De er særligt pladskrævende og kører ofte med særlig lav hastighed, hvilket leder til kødannelse. Kødannelse, dårlig oversigt og overhalingsmulighed forårsager ofte frustreret trafikantadfærd og u hensigtsmæssig kørsel, som kan resultere i trafikulykker.

Det fremtidige vejnet skaber (med få undtagelser) kort vej og gode adgangsforhold for tung trafik til trafikvejnettet for både de eksisterende og aktuelt planlagte erhvervs virksomheder.

Jyderupvej mellem Asnæs-Vig og Sidingevej mellem Vig-Egebjerg er dog eksempler på strækninger med en del tung trafik, hvor forholdene ikke er optimale.

Jyderupvej bruges allerede i dag som gennemfartsvej, selvom den er klassificeret som lokalvej. En konsekvens af dette kan være at opgradere Jyderupvej til fordelingsvej og nedklassificere Åstoftevej-Egemosevej til lokalvej med mere blandet trafik.

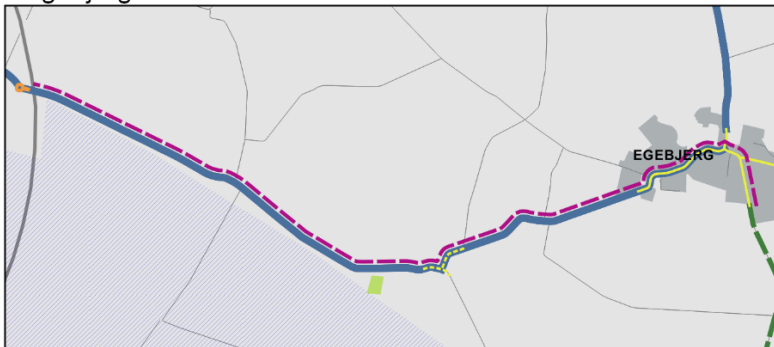
Sidingevej er i det fremtidige vejnet klassificeret som fordelingsvej pga. behovet for erhvervskørsel mellem Egebjerg og Vig. Men store dele af strækningen er pt. uegnet til tung trafik. Hvis der fortsat skal være mulighed for erhverv med tung trafik i Egebjerg, skal det derfor undersøges, om vejen kan udbygges til en standard, der muliggør en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Planerne om et nyt renseanlæg i Tengslemark giver ikke umiddelbart problemer ift. stirutenettet, men har betydning for klassificeringen af vejnettet. Odsherred Forsyning bliver derfor inddraget i en fremtidig løsning.

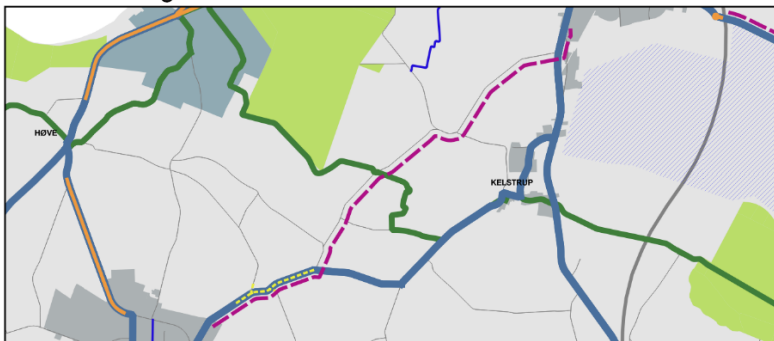
Tengslemark



Egebjerg

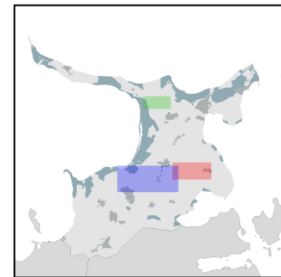


Asnæs - Vig



## TEMA - ERHVERV

### Tunge køretøjer og cyklister



#### Signaturforklaring

##### Erhverv

- Erhvervslokation
- Strækning med erhvervskørsel

##### Rutenetværk

- Trafikstiruter
- Eksisterende rekreative stiruter
- Forslag til rekreativ stirute

##### Nuværende stianlæg

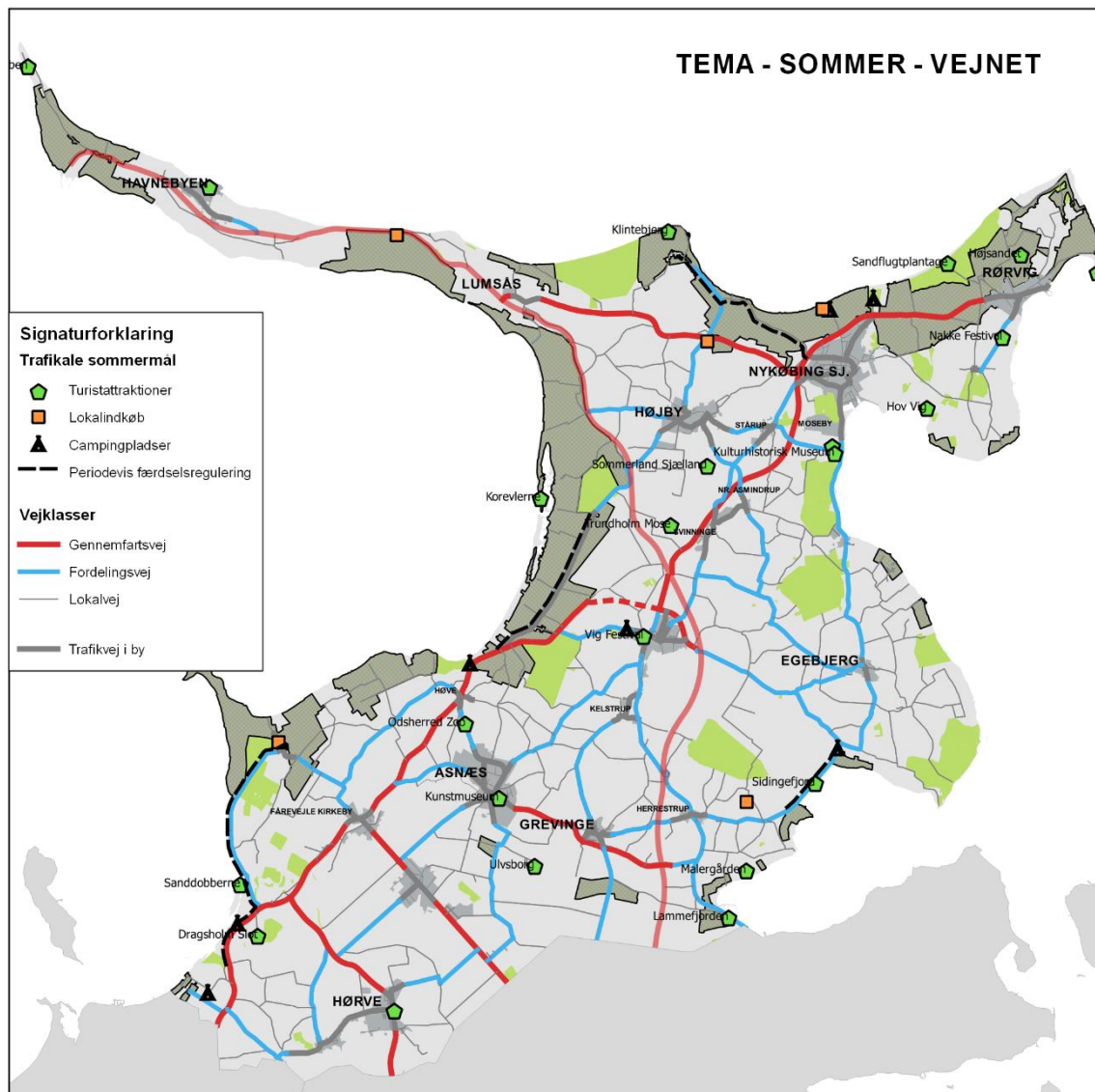
- Cykelsti langs vej
- Fremtidig cykelsti
- Cykelsti i eget tracé

##### 2-1-vej

- Eksisterende
- Planlagt

Kort 7. Erhvervsudvikling. Udfordringer i forhold til vej- og stirutenet.

## 9. Landliggere og turister



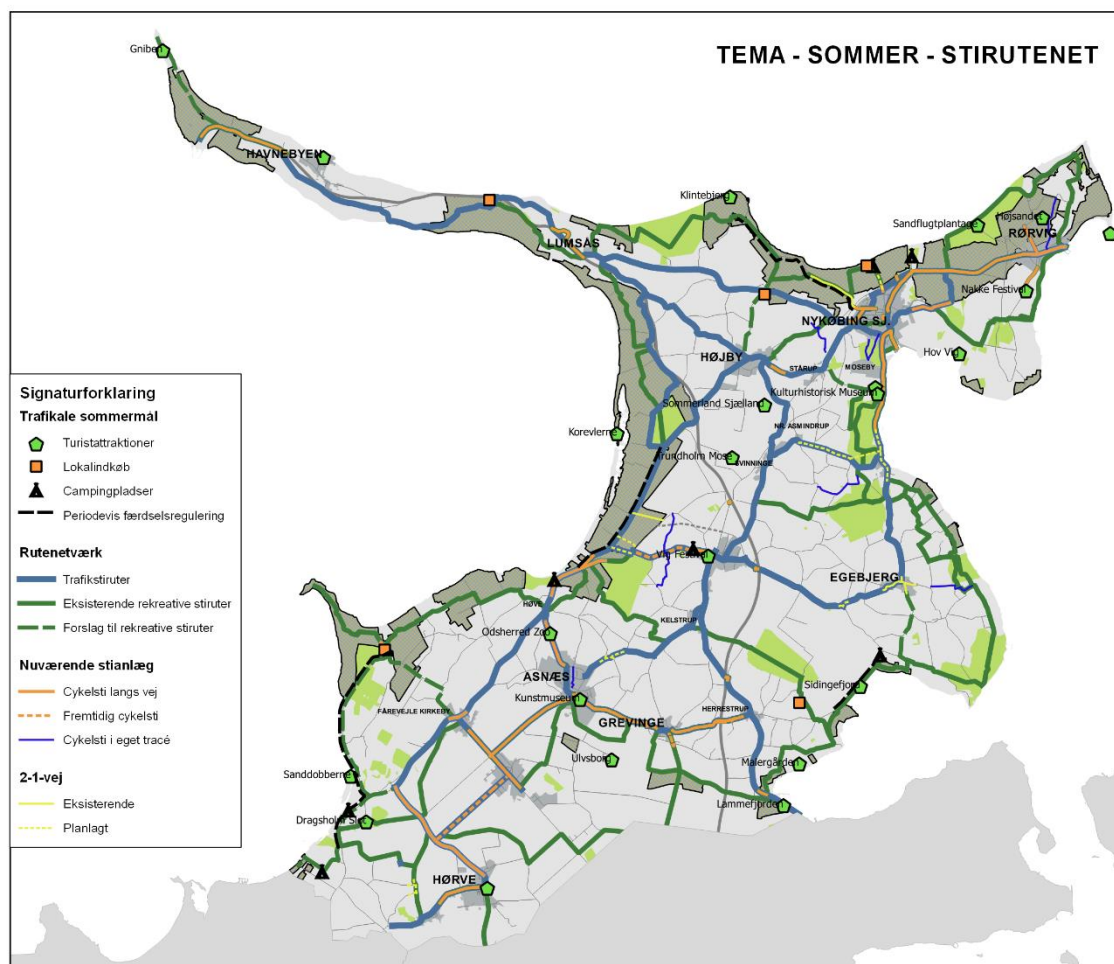
*Kort 8. Landliggere og turister. Forslag til mulige strækninger med periodevis hastighedsnedsættelse på grund af øgede trafikmængder og mange lette trafikanter om sommeren.*

For landliggere og turister skal vej- og stinettet især skabe gode forbindelser til natur, kultur og byliv.

En stor del af de trafikale sommermål og turistattraktioner ligger naturligt lidt på afstand af gennemfartsvejene, hvilket skaber mere trafik på fordelingsveje og lokalveje.

Det er især en udfordring på strækninger, der både skal fungere som fordelingsveje og som stier, fx Vindekilde Strandvej, Egebjergvej ved Sidinge Dæmning, Lyngvej og Vesterlyngvej/Klint Strandvej.

En måde at imødekomme begge behov er at indføre en ”sommerløsning” på udvalgte strækninger. Hastigheden kan nedsættes i den periode, hvor der erfaringsmæssigt er flest gæster i området. En skiltet lavere hastighed skal suppleres med fartdæmpning. Den kan udføres med fx midlertidige bump og indsnævringer, som kan sættes op i forsommeren og fjernes igen til efteråret.



Kort 9. Tema: Sommer og turisme. Turistattraktioner og lokalindkøbsmuligheder sammenholdt med stirutenetværk.

Det fremtidige stirutenet, der består af både trafikstiruter og rekreative stiruter, skaber gode forbindelser mellem sommerhusområderne og byerne. Det giver gode muligheder for at cykle i hele kommunen.

Hvis hastigheden sænkes på udvalgte fordelingsveje i sommermånederne, vil det gøre det mere attraktivt at cykle både for landligere og turister.

For at fremme benyttelsen af stirutenettet skal vi gennemgå og opgradere skiltningen. Vi skal sørge for markedsføring og god information om mulighederne for at cykle i Odsherred Kommune.

## 10. Byliv

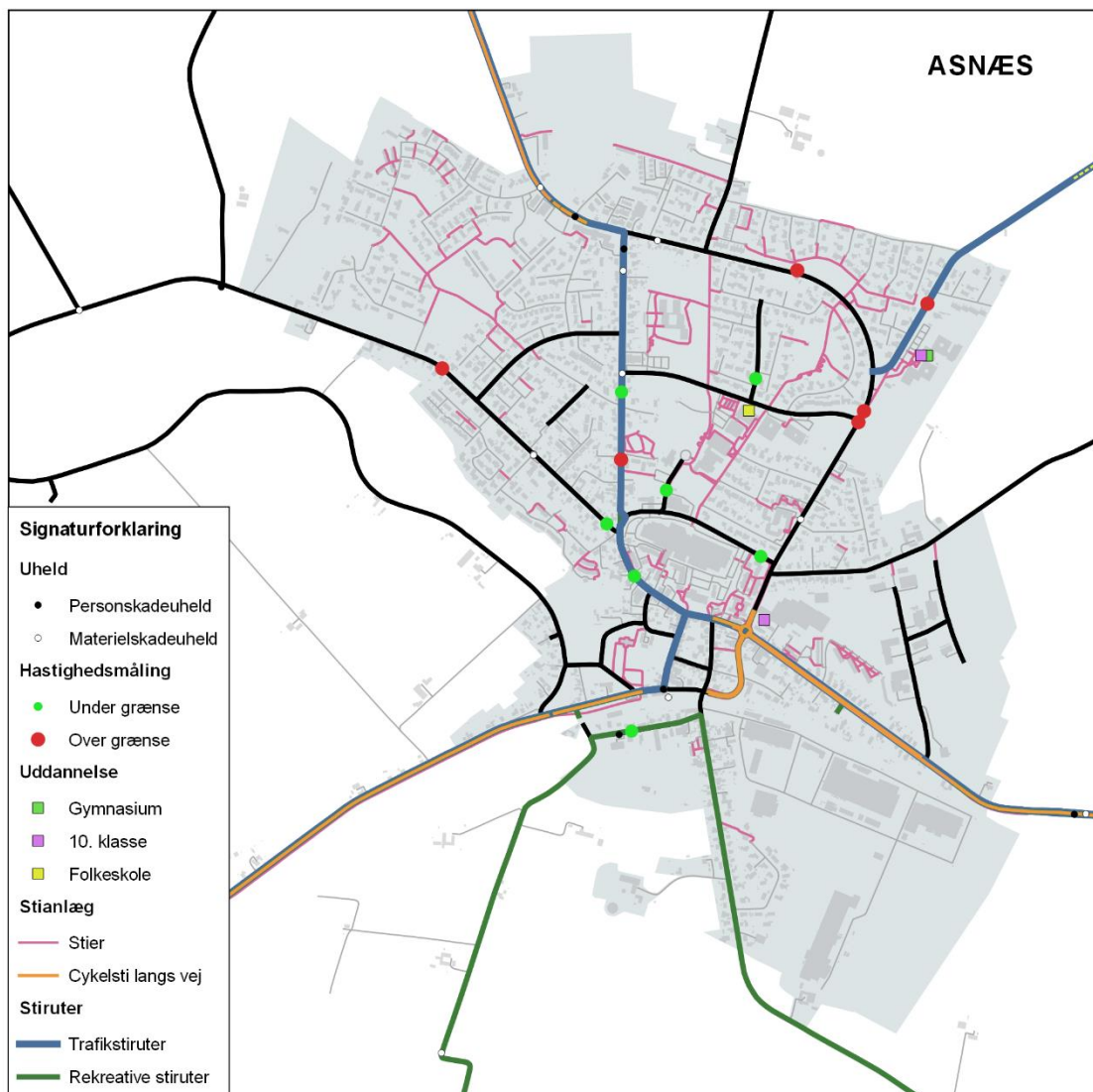
Flere og flere ældre bosætter sig i Odsherreds sommerhusområder og gennemsnitsalderen stiger. Tilgængelighed og tryghed i byområderne bliver nøgleordene til at skabe et godt byliv, både for fastboende og besøgende.

Med udgangspunkt i den fremtidige vej- og stiklassificering, bør der udarbejdes egentlige trafiksaneringsplaner og tilgængelighedsplaner for hoved- og centerbyerne.

Trafiksanering er et udtryk for ændringer og forbedringer af trafikale forhold på veje og stier, for at gøre dem mere trygge og sikre at færdes på.

Trafikarealer, der er tilgængelige og trygge, er til gavn for alle, både familier med små børn og barnevogne, ældre, kørestolsbrugere, svagtseende og folk med fysiske skavanker.

Trafiksaneringsplanen og tilgængelighedsplanen for den enkelte by skal både tage udgangspunkt i byens særlige behov og de aktuelle udviklingsplaner. Planen kan udarbejdes med udgangspunkt i den foreliggende kortlægning af trafikale mål, eksisterende stianlæg, registrering af uheld, borgerhenvendelser og suppleres eventuelt med andre særlige temaer, som fx byudviklingsområder og parkering.



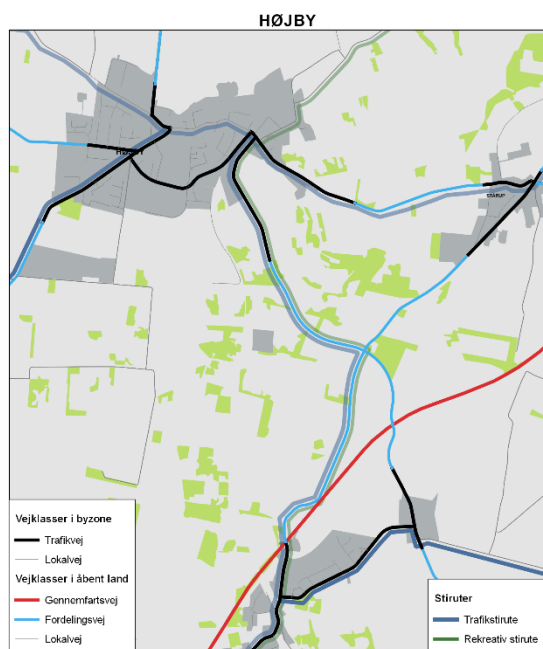
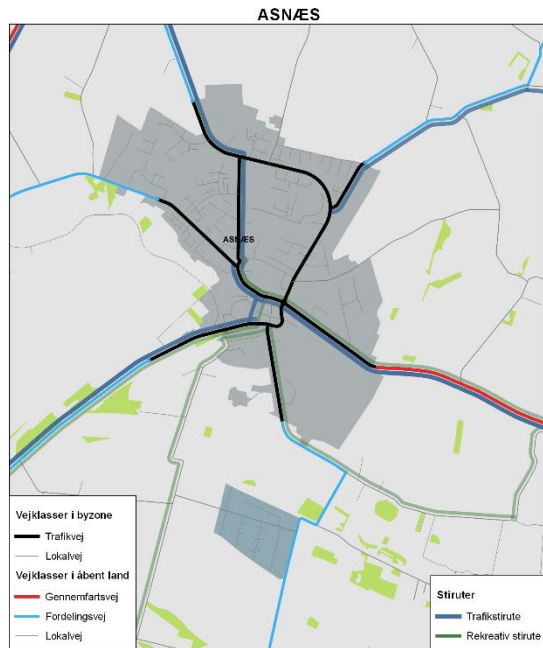
Kort 10. Eksempel på den foreliggende kortlægning i byområder. Udsnit af Asnæs med lokalisering af skoler, ulykker i perioden 2011-2015 og hastighedsmålinger i 2014-2016.

Byernes roller og det overordnede vejnet stiller hver især forskellige krav til indretning af infrastrukturen, så trafikken kan afvikles på den mest hensigtsmæssige måde. Der skal fx være en tydelig inddeling og indretning af vejene til gennemkørende trafik og lokaltrafik, adskillelse af bløde og hårde trafikanter samt sikre krydsninger mellem veje og stier, hvor dette er nødvendigt.

Nykøbing Sj. fungerer som kommunens hovedstad. Det er samtidig en by, der med sit urbane købstadsmiljø tiltrækker både landligere og turister. Desuden er der flere aktuelle byudviklingsplaner. Det stiller store krav til infrastrukturen, så trafikken bliver afviklet sikkert for alle trafikanttyper - med eller uden lokalkendskab - også med en øget belastning af vejnettet i sommermånederne.

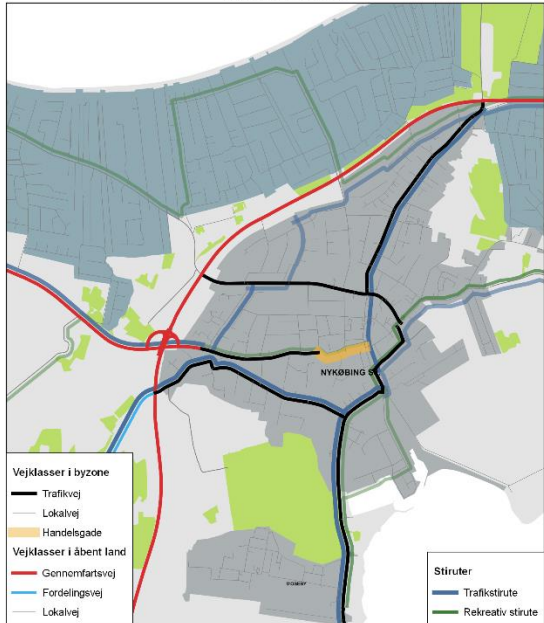
Asnæs i syd er kommunens ungeby og et centrum for det gode hverdagsliv bestående af uddannelses- og kulturmæssige tilbud. En væsentlig forudsætning for at tiltrække de unge er gode forhold for bløde trafikanter.

Vig er den levende centerby med et stort udbud af aktiviteter, der giver grobund for et sundt og aktivt byliv. Byens centrale placering mellem hovedbyerne og den korte afstand til Rute 21 danner desuden gode rammer for særligt pladskrævende produktions- og industrierhverv. Der er god tilgængelighed til det overordnede vejnet i og uden for kommunen.

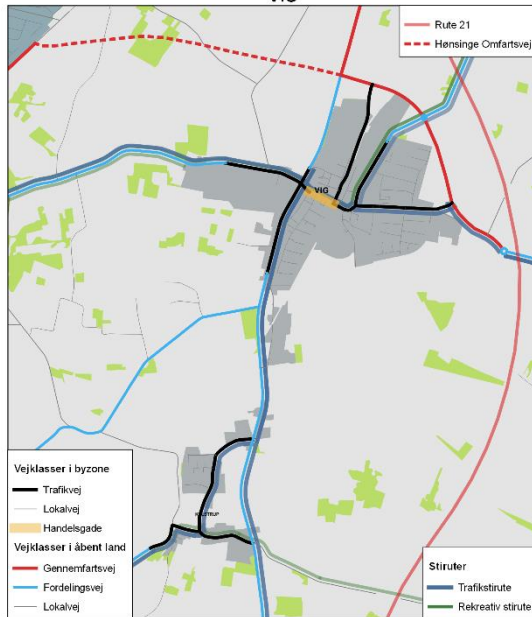




NYKØBING S.J.



VIG



NATUR, MILJØ OG TRAFIK | ODSHERRED KOMMUNE

Nyvej 22 | 4573 Højby

Telefon: 59 66 66 66

[odsherred.dk](http://odsherred.dk) | [kommune@odsherred.dk](mailto:kommune@odsherred.dk)

---

Juni 2017 | Layout: Kommunikation og Projekter