

CYKELSTIPLAN 2016-20



Januar 2017



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	1
Forslag til cykelstiplan	2
Prioritering af ønskede stier.....	9
Priser på forskellige typer af stier	14

BILAG

Bilag 1. Tabeloversigt over pointgivning for ønskede stier



Indledning

Cykelstiplan for Kalundborg Kommune er vedtaget endeligt af Kommunalbestyrelsen i januar 2017. I dette dokument er foretaget en pointgivning af strækninger som oplæg til drøftelse af en prioritering af strækningerne. Byrådet valgte efter Teknik- og Miljøudvalgets indstilling at prioritere følgende strækninger til yderligere bearbejdning i forhold til eventuelle puljeansøgninger: Kalundborg-Røsnæs, Drøsselbjerg-Kirke Helsinge, Ubby-Rute 22, Føllenslev-Havnsø og J.Hageman-Petersens Allé-Volden.

Cykelstiplanen skal bidrage til at opfylde kommuneplanens mål om at forbedre, udbygge og vedligeholde stinettet i kommunen.

Målet er at sammenbinde og udbygge det eksisterende cykelstirutenet, så det betjener trafikale mål så som skoler, institutioner, centerområder, arbejdspladser samt fritidsaktiviteter sikkert og trygt.

Cykelstiplanen understøtter fokusområdet om at etablere et sammenhængende stinet udpeget i kommunens cykelpolitik.

Cykelstiplanen skal i høj grad ses i sammenhæng med kommunens cykelpolitik samt kommunens trafiksikkerhedsplan. Alle tre planer har fokus på at forbedre sikkerhed og tryghed for de lette trafikanter.

Cykelstiplanen omfatter på nuværende tidspunkt ikke "rene" rekreative stier, da fokus i planen er at skabe et trygt, sikkert og sammenhængende stirutenet for skolebørn, pendlere, m.fl.

Cykelstiplanen omfatter også stier langs statsvejnettet, da disse er med til at binde stirutenettet sammen.

Cykelstiplanen foreslås fremover revideret i samme turnus som Trafiksikkerhedsplan og Cykelpolitik.

På tidspunktet for udarbejdelsen af cykelstiplanen er der ingen puljemidler tilgængelige. Planen skal tænkes som en ressource, der kan anvendes såfremt nye puljemidler stilles til rådighed.



Forslag til cykelstiplan

Cykelstiplanen er et udviklingsmål for det overordnede sturutenet i Kalundborg Kommune.

Formålet med cykelstiplan er følgende i prioriteret rækkefølge:

- At give sikre stiforbindelser til skoler (kommunale og private skoler, gymnasier, VUC og HF) og idrætsanlæg
- At give sikre pendlerforbindelser til større arbejdspladser
- At forbedre adgange til stationer og bykerner herunder også den nye station
- At forbinde Kalundborg by og de fire øvrige centerbyer (Høng, Gørlev, Svebølle og Ubby-Jerslev)
- At forbinde Kalundborg Kommune med de omkringliggende kommuner.

Som supplement til cykelstiplanen vil der være både eksisterende og planlagte mindre, lokale stiforbindelser. Disse lokale stier kan bl.a. give adgang til børnehaver, vuggestuer, legepladser, efterskoler, specialskoler mm. Disse forbindelser skal fremmes i forbindelse med trafiksikkerhedsprojekter eller andre lokale anlægsprojekter.

Cykelstiplanen for Kalundborg Kommune ses på kort 1. Kort 2-6 viser Kalundborg by og Kalundborgs øvrige centerbyer i forstørrelse. Hvert kort angiver eksisterende og ønskede stier. Kort 1 viser desuden et bud på strukturen i det rekreative stinet.

Der er i udpegningen ikke taget stilling til en endelig linjeføring eller konkret udformning af de ønskede stiforbindelser og eventuelle sikre krydsningspunkter.

I forbindelse med udarbejdelse af cykelstiplanen er der taget udgangspunkt i en række eksisterende planer for kommunen herunder:

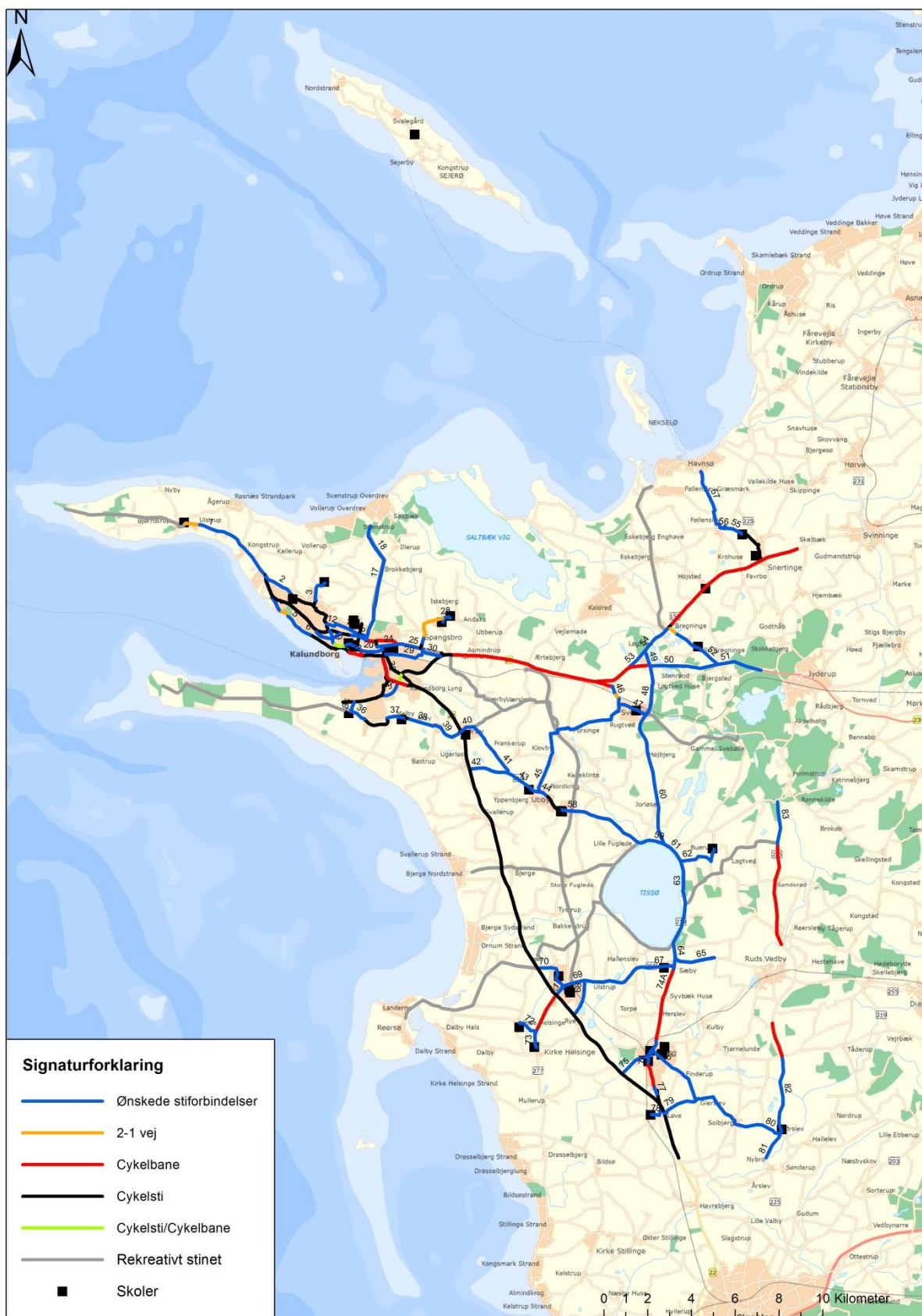
- Kommuneplan 2013.
- De grønne planer for Kalundborg By samt de to øvrige centerbyer, Høng og Svebølle. Der forefindes ikke grønne planer for Gørlev og Ubby-Jerslev.
- Forslag til Trafikplan for Kalundborg Bymidte fra 2010.
- Trafiksikkerhedsplanen fra 2009, hvor der blev udpeget et net af trafikstier i Kalundborg Kommune.

Udpegningen omfatter ikke alle foreslåede stier fra disse planer, herunder ikke rekreative stier og mere lokale stiforbindelser.

Der er desuden taget udgangspunkt i input fra borgerne i form af konkrete borgerhenvendelser samt input fra de to workshops, der er blevet afholdt i forbindelse med arbejdet med cykelstiplanen og cykelpolitikken. Disse workshops havde en fin deltagelse af forskellige interessenter, der havde en række gode forslag til at skabe bedre cykelforhold i Kalundborg Kommune.

Det har ikke været muligt at indeholde alle forslag og input fra de to workshops i dette forslag til cykelstiplan, men især er planens overordnede fokus på skoletrafik og pendlertrafik baseret på konklusioner fra workshopene.





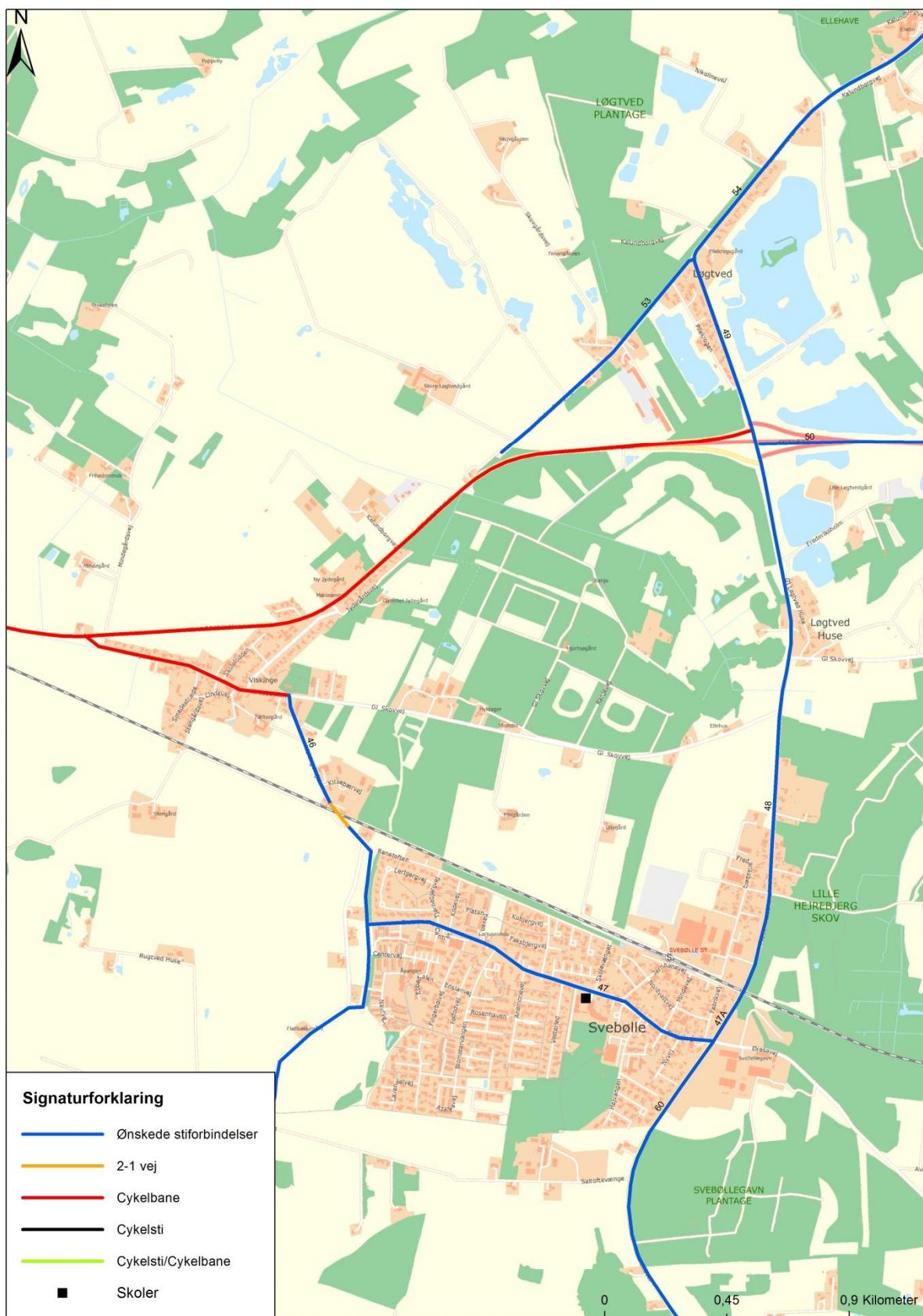
Kort 1. Cykelstinet for Kalundborg Kommune





Kort 2. Cykelstinet for Kalundborg by





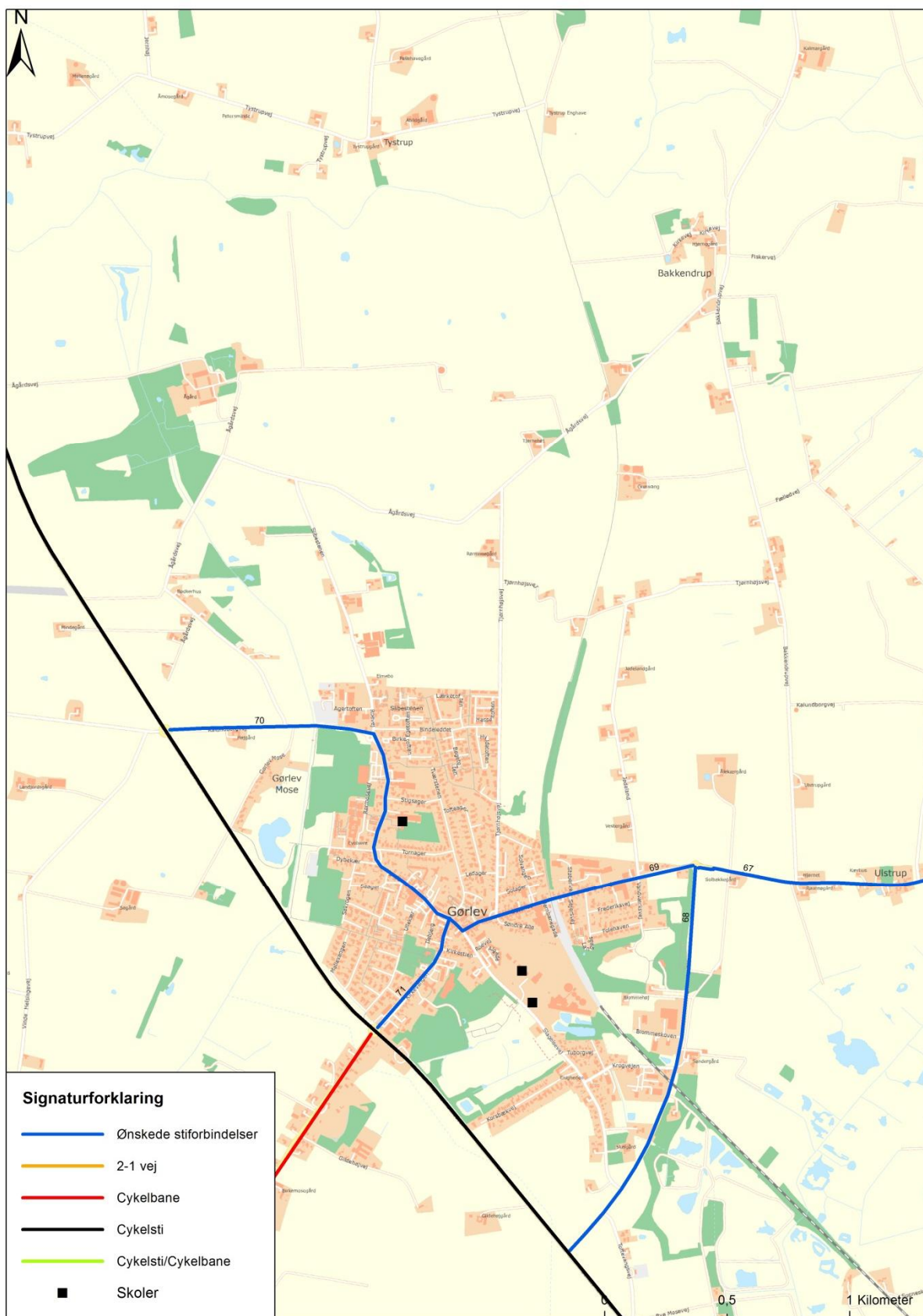
Kort 3. Cykelstinet for Svebølle





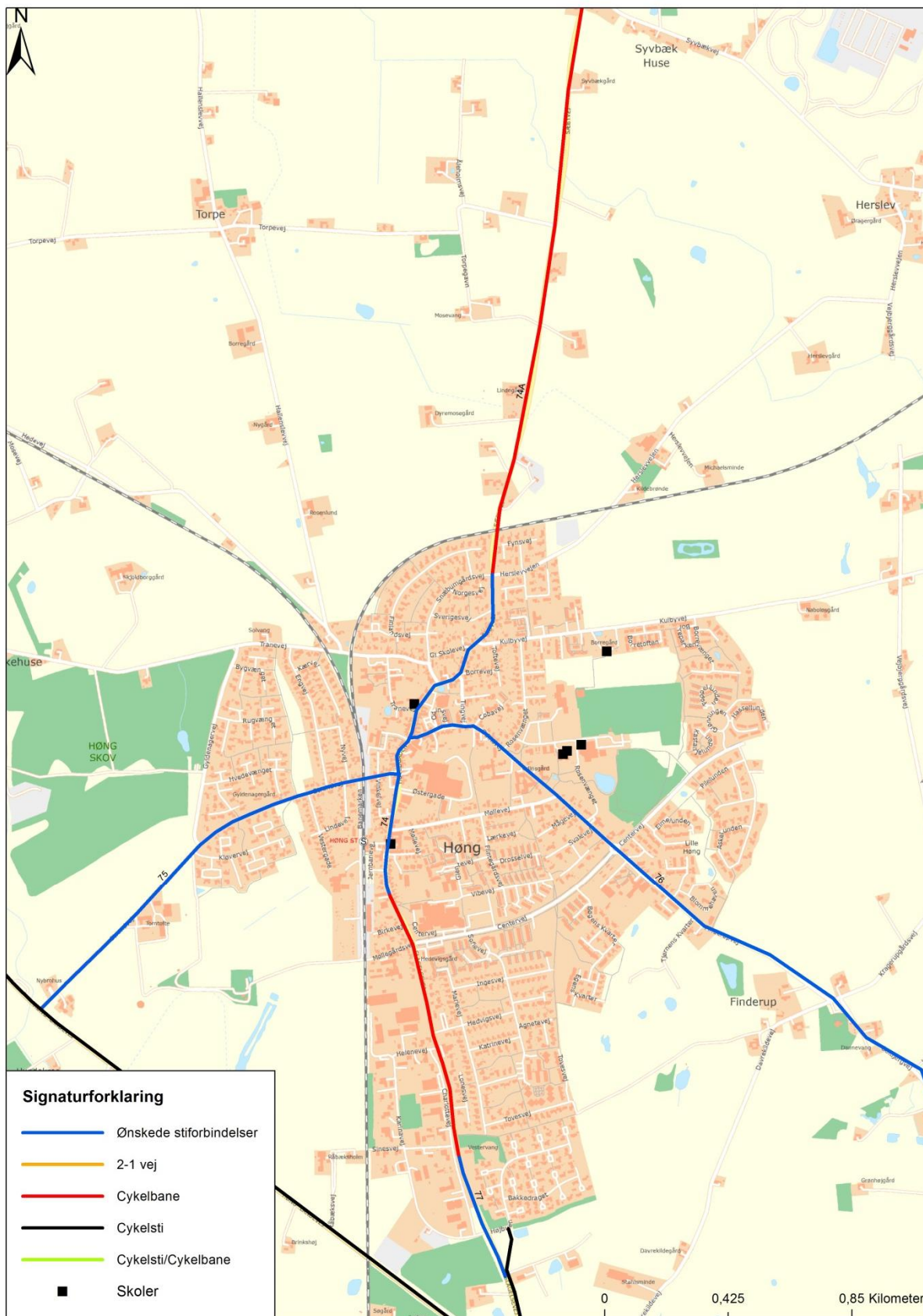
Kort 4. Cykelstinet for Ubby





Kort 5. Cykelstinet for Gørlev





Kort 6. Cykelstinet for Høng



Prioritering af ønskede stier

Målet med cykelstiplanen er at etablere et sammenhængende stinet, og forslaget omfatter ønsker til 86 korte som længere strækninger, hvor der i dag ikke er anlagt stier.

Hvorvidt disse stier skal anlægges som separate stier, cykelstier eller cykelbaner langs veje, fællesstier eller via fartdæmpninger på veje, er der ikke taget stilling til.

Planen er en langsigtet plan, hvis gennemførelse vil afhænge af kommunens fremtidige økonomiske muligheder.

Alle ønskede stiforbindelser er nærmere beskrevet i en tabel, som ses i Bilag 1. Her er strækningerne pointsat ud fra deres forventede effekt. Som et første skridt i implementeringen af planen ønskes udvalgt 5 projekter, som kan gives første prioritet, når de økonomiske ressourcer findes.

Effekten af de enkelte stistrækninger er forsøgt vurderet via en pointmodel baseret på de data, der er til rådighed på nuværende tidspunkt.

Pointsystemet tager udgangspunkt i:

Skole

- Skolevej – Er den foreslåede strækning en strækning, der fører hen eller forbi en skole, hvorfor strækningen vil øge sandsynligheden for, at skolebørnene cykler til skole.

Trafiksikkerhed

- Uheld – Hvad er uheldstætheden på den foreslåede strækning for uheld med lette trafikanter involveret. Færre uheld er med til at opfylde kommunens mål for trafiksikkerhed.
- Hastighed – Hvad er hastigheden på den foreslåede strækning. Jo højere hastighed jo farligere/mere utrygt er det at cykle på vejen, hvis der ikke er cykelstier.

Borgerhenvendelse

- Har der været en eller flere borgerhenvendelser på strækningen. Utryghed hos borgerne medfører at færre cykler på strækningen.

Station/bykerne

- Er det en strækning, der fører til en nuværende eller kommende togstation. Forbindelser til kollektiv transport er vigtigt for at øge pendling på cykel.
- Er det en strækning, der fører til bycentre. Forbindelser til centerområderne er vigtige for at reducere de lokale korte bilture

Rekreative stier

- Er strækningen en del af det ønskede rekreative stinet og dermed også med til at give adgang til naturområderne i kommunen.



Pointsystem		
Skole		
Skolevej - sandsynlighed for at børnene cykler	Hvilke klassetrin har skolen, jo højere klassetrin jo større potentiale er der for, at eleverne kan/må/vil cykle til skole	0-3 kl. - 1 point 0-7 kl. - 2 points 0-9 kl. - 3 points 10 kl el. Gym. - 3 points
Trafiksikkerhed		
Uheld	Politiregistreret materialeskadeuheld og personskadeuheld med lette trafikanter på strækningen de sidste 5 år set i forhold til strækningens længde	$\geq 0,25$ uheld/km pr. år – 1 point $\geq 0,5$ uheld/km pr. år – 2 points $\geq 0,75$ uheld/km pr. år – 3 points
Hastighed	Hvad er hastighedsgrænsen på strækningen. Hvis der er forskellige hastighedsgrænser på strækningen gives point efter den højeste.	50 km/t – 1 point 60 km/t – 2 points >60 km/t – 3 points
Borgerhenvendelser	Har der været henvendelse fra borgere med ønske om en sti	2 points
Station/bykerne	Stier der forbinder til en nærliggende station eller bykerne.	2 points
Rekreativ sti	Er stien en del af det foreslåede rekreative stinet	1 point

På baggrund af den ovenfor beskrevne prioriteringsmodel har de 86 strækninger fået tildelt point og har fået en samlet pointscore fra 1 til 11.

Pointgivning for hvilke strækninger, der giver adgang til skole eller centrum/station og i hvor stor en radius fra målet, er ikke en eksakt videnskab og det kan diskuteres hvorvidt flere strækninger burde gives point for denne kvalitet - særligt i Kalundborg by. Eksempelvis ligger Sct. Jørgensbjerg højt i uheldsstatistikken for bløde trafikanter, men har ikke fået point for at være en hovedstrækning til skole og midtby. En sådan strækning vil i stedet kunne prioriteres igennem Trafiksikkerhedsplanen.

Alle strækninger med en pointscore på 8 point eller derover er blevet udvalgt som mulige 1. prioriteter og gengives i skemaet nedenfor. Sammenhængende strækninger vises i én rubrik, uanset mindre afvigelser i pointgivningen på delstræk. Dette er valgt for at etableringen kan planlægges i længere sammenhængende stistræk.

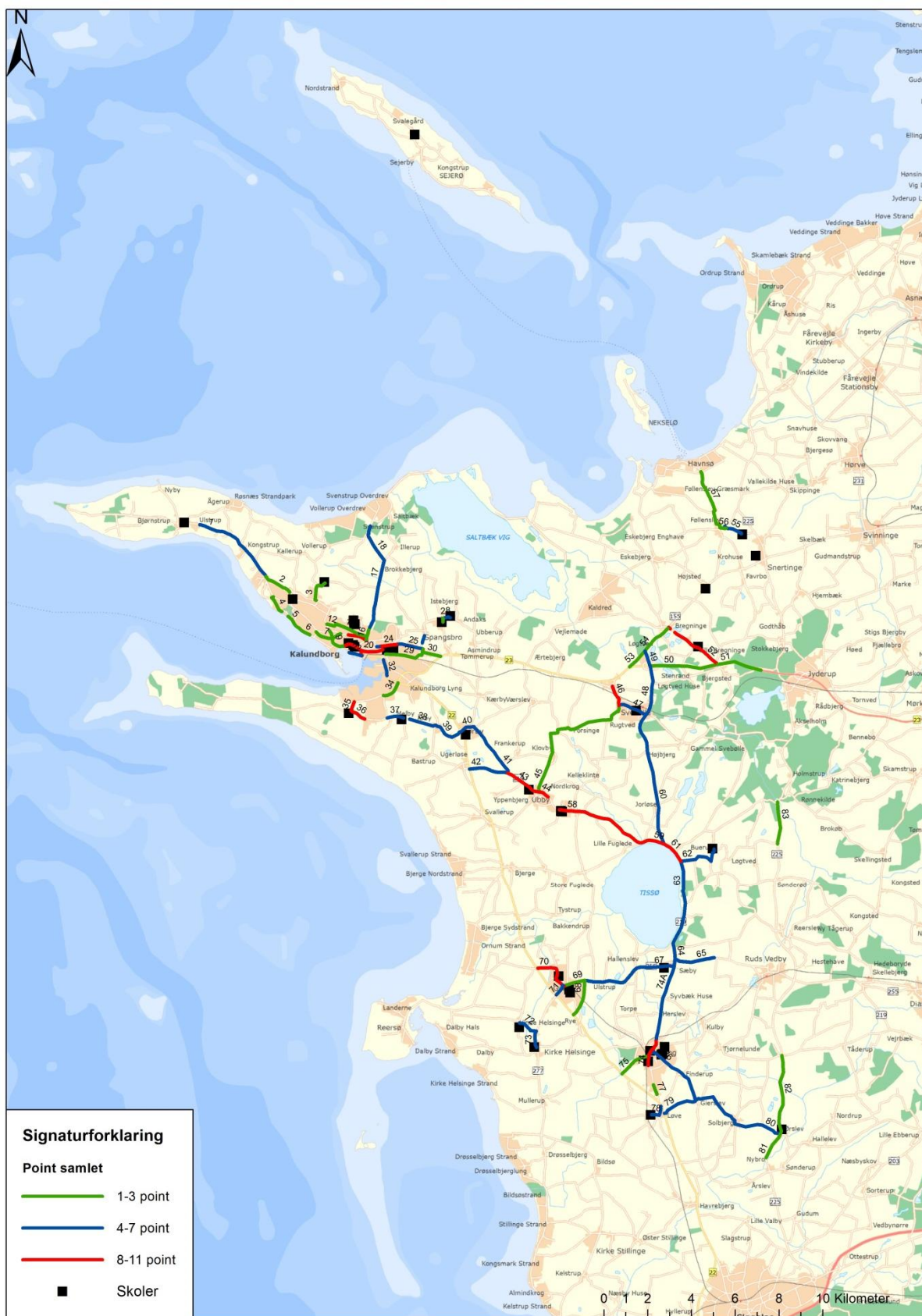
Stistrækningerne er oplistet i skemaet ud fra pointscore. Ved pointlighed er der prioriteret efter uheldstæthed for lette trafikanter. Som udgangspunkt foreslås det derfor at prioritere de 5 projekter øverst på listen.



Nummer	Projekt navn	Planlagt stilængde [m]	Point	Uheldstæthed Lette trafikanter
19/20	Volden/Bredgade/Elmegade mellem Klosterparkvej og Slagelsevej	1300	11/8	1,33/2,4
24	Holbækvej mellem Slagelsevej og Nørre Allé	650	10	0,62
70	Algade/Kalundborgvej mellem Kirkevången og Gørløv Landevej	700	9	0,86
74	Skovvej/Hovedgaden mellem Vibevej og Snæbumgårdsvej	1250	9	0,64
15a/ 16a	Esben Snaresvej mellem Munkesøparken og Møllestræde	900	9/8	0,8/0,5
11	J. Hagemann-Petersens Allé mellem rundkørslen til Lundevej og Klosterparkvej	500	9	0,4
43/44	Dyssevej/Hovedgaden mellem Gl. Sorøvej og Parkvej	2300	9/8	0/0,4
58/59/61	Bygaden/Søvejen/Sæbyvej mellem Skolevej og Fælledvej	6400	8/9/9	0,05/0/0
35/36	Asnæs Skovvej mellem Asnæsvej og Maglehøjvej	1150	8/9	0/0
21	Vænget mellem Bredgade og Østre/Vestre Havnevej	250	8	1,6
52	Bregningevej mellem Skovvejen og Kalundborgvej	2550	8	0,08
46	Viskingevejen mellem Stationsvej og Kirkebakken	850	8	0

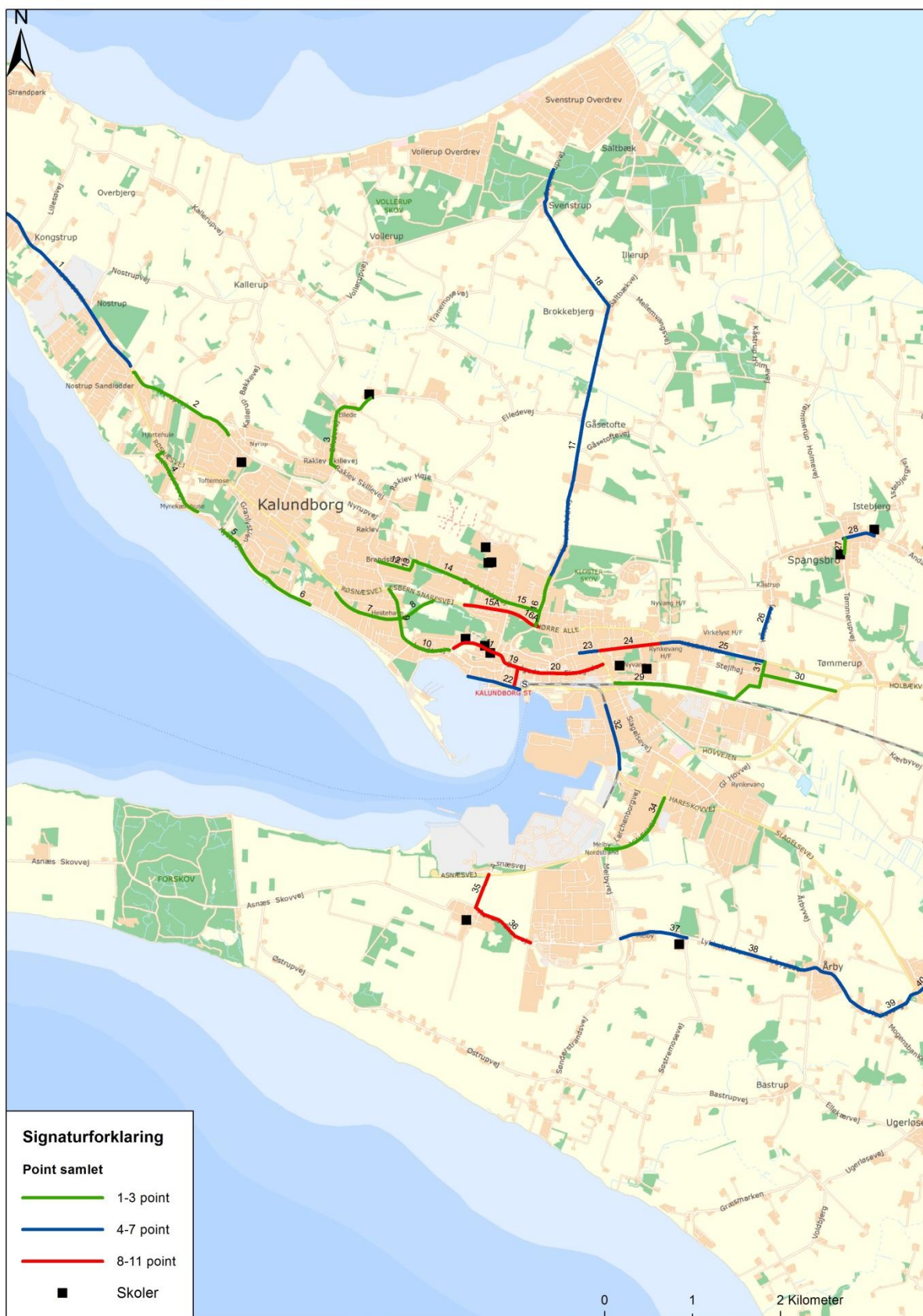
Tabel 1. Forslag til prioritering af ønskede stier





Kort 7. Oversigt over pointgivning af stier for hele kommunen





Kort 8. Oversigt over pointgivning af stier i Kalundborg by



Priser på forskellige typer af stier

De planlagte stier er endnu kun på forslagsniveau og der er, som tidligere nævnt, ikke taget stilling til endelige linjeføringer samt stiernes udformning herunder eventuelle krydsningspunkter.

For at give en grov indikation af anlægsøkonomien bag projekterne er længden af de ønskede stiforbindelser angivet i projektoversigten i Bilag 1, og i det efterfølgende er der angivet en meget groft anslået kilometerpris for forskellige stityper.

Type	Pris ekskl. projektering og uforudsete udgifter mm. [mio.kr/km]	Pris inkl. projektering og uforudsete udgifter mm. [mio.kr/km]
A. Dobbeltrættet sti i eget tracé	3,0	4,2
B. Enkeltrættet sti i begge vejsider	3,5 - 4,0	4,9 - 5,6
C. 2 minus 1 vej/cykelbane	0,3 - 0,8	0,42 - 1,1
D. Ændring af eksisterende fortov til fællessti	2,5	3,5

Tabel 2. Grove priseksemples for anlæg af cykelstier

Der er følgende forudsætninger forud for priseksemplesne:

- Afvanding kan tilsluttes eksisterende kloak i området eller ledes direkte i grøft;
- Priserne er eksklusiv belysning;
- Der er angivet priser med og uden projektering, tilsyn og uforudsete udgifter. Der tillægges som udgangspunkt 40 % til projektering, uforudsete udgifter mm.

A. Sti i eget tracé (dobbeltrættet).

Inkluderet i pris: Tre meter belægning, rabatter, afvanding og jordarbejder (kan være langs en vej).

B. 2 Stier (enkeltrættede) langs en vej.

Inkluderet i pris: Skillerrabat(land)/kantsten(by), yderrabat, afvanding og jordarbejder.

C. 2-1 vej / Cykelbane langs vej – Inden for eksisterende vejareal.

Inkluderet i pris: Bortfræsning af eksisterende afmærkning og anlæg af ny afmærkning. Høj pris indeholder farvet overfladebehandling i kantbanen/cykelbanen.

D. Fællessti – Eksisterende fortov laves om til fællessti.

Inkluderet i pris: Eksisterende fliser mv. skal optages og bortkøres samt fortovet udvides en smule (ind mod ejendomme), og der skal udlægges asfalt.

Priserne er derudover ekskl. moms, udgifter til ledningsomlægninger, bortkørsel af forurenede jord, arealerhvervelse, erstatninger for beplantning og hegn, belysning, bygværker i forbindelse med afvanding og bygværker som broer eller tunneller.

