

Cykelstiplan 2021

Cykelstudpegninger og prioriteringsliste



Indhold

1	Indledning	3
2	Proces og metode	4
3	Eksisterende planer	6
3.1	Stiplan, 2009	6
3.2	Trafiksikkerhedsplan 2020-2025	6
3.3	Trafikplan 2020	7
4	Nuværende forhold	8
4.1	De eksisterende cykelstiforbindelser	8
4.2	De eksisterende ruter	10
4.2.1	Nationale cykelruter	10
4.2.2	Rekreative ruter og stier	10
5	Cykelstiudpegninger	12
6	Målsætninger	18
7	Indsatsområder	19
7.1	Udbygning af kommunens cykelstinet	19
7.2	Opgradering af eksisterende stiforbindelser	19
7.3	Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter	20
7.4	Information og kampagner	20
8	Prioriteringsmodel	21
8.1	Metode	21
8.1.1	Skoleveje	21
8.1.2	Trafiksikkerhed	22
8.1.3	Sammenhængende stinet	23
9	Prioriteringsliste	25

Bilag

1. Prioriteringsliste over alle cykelstiudpegninger
2. Kortlægning

Indledning

Kommunalbestyrelsen i Holbæk besluttede 21. april 2021 at afsætte midler til udarbejdelsen af en cykelstiplan for hele kommunen, der sikrer et bedre grundlag for den politiske prioritering af kommunens cykelstiprojekter i fremtiden. Holbæk Kommune valgte efterfølgende, at Via Trafik skulle hjælpe med udarbejdelsen af cykelstiplanen.

Samarbejdet er udmundet i nærværende tekniske notat, der bl.a. beskriver processen bag arbejdet, de eksisterende cykelstiforhold i kommunen, styringsværktøjet, der ligger til grund for prioriteringen af cykelstistrækningerne, samt selve prioriteringslisten. Således er planen et styringsværktøj for Holbæk Kommunes investeringer indenfor cykeltrafik over den næste årrække. Udover nærværende notat er der også udarbejdet en kortere og mere læsevenlig grafisk version, der i højere grad kan formidles til politikere og borgere.

Indledningsvis beskrives processen, der ligger til grund for arbejdet herunder inddragelsen af borgere, lokalfora og politikere (se afsnit 2 *Proces og metode*). Herefter beskrives de eksisterende planer (afsnit 3 *Eksisterende planer*) og de eksisterende cykelstiforhold i kommunen (se afsnit 4 *Nuværende forhold*), som stiplanen tager sit afsæt i.

I afsnit 5 *Cykelstiidpegninger* beskrives de cykelstiidpegninger, der er fremkommet i arbejdsprocessen med stiplan og som udgør den samlede bruttoliste. Bruttolisten omfatter udpegninger både på kommuneveje og på statsveje. Desuden beskrives de fokusområder og målsætninger for udviklingen af cykeltrafikken i Holbæk Kommune, der er blevet fremhævet bl.a. i forbindelse med workshopsne (se afsnit 6 *Målsætninger*) samt en række indsatsområder (se afsnit 7 *Indsatsområder*).

Disse fokusområder og dertilhørende indsatsområder indvirker på parametrene i prioriteringsmodellen, der beskrives i afsnit 8 *Prioriteringsmodel*. Modellen prioriterer cykelstiidpegningerne i forhold til hinanden på parametre indenfor skoleveje, trafiksikkerhed og sammenhængende stinet. Dette giver en samlet prioriteringsliste over udpegningerne, hvoraf top-30 er gengivet i afsnit 9 *Prioriteringsliste*.

Den fulde prioriteringsliste over alle cykelstiidpegninger er gengivet i Bilag 1, og i Bilag 2 vises uddrag af materialet, der blev fremvist på workshopsne og som bl.a. beskriver besvarelserne i spørgeskemaundersøgelsen.

Proces og metode

Udarbejdelsen af stiplanen er sket i et tæt sammenspil ml. Via Trafik og Holbæk Kommune samt med inddragelse af kommunens borger og politikere dels gennem en online spørgeskemaundersøgelse og dels gennem et forløb med workshop for interesserede politikere fra kommunalbestyrelsen, samt en efterfølgende workshop med repræsentanter fra lokalfora fra diverse sogne i kommunen.

Spørgeskemaundersøgelse

Indledningsvis blev der udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse, der bestod af en række spørgsmål om bl.a. respondenternes bil- og cyklejerskab, deres transportvaner og transportmiddelvalg samt tilfredshed med forskellige cykelforhold i Holbæk Kommune. Efterfølgende kunne respondenterne udpege specifikke strækninger eller lokaliteter på et kort, hvor de f.eks. savner bedre belysning, skiltning eller belægning. Men vigtigst i forhold til denne stiplan, så kunne deltagerne i undersøgelsen også udpege utrygge strækninger eller strækninger med manglende cykelforbindelser, og hvor de ønsker sig forbedret cykelstiforhold.

Spørgeskemaundersøgelsen blev formidlet via Holbæks Kommunes hjemmeside og Facebook side. Derudover blev forældre og elever inviteret til at deltage via Aula, og desuden blev de forskellige repræsentanter i diverse lokalfora også gjort opmærksom på undersøgelsen. Undersøgelsen var åben for besvarelser i perioden fra den 10. juni til den 28. juni, og der indkom 1.492 besvarelser, hvoraf 1.335 gennemførte hele spørgeskemaundersøgelsen.

Overordnede resultater fra transportvaneundersøgelsen er medtaget i bilaget til nærværende notat. I øvrigt indgik respondenternes udpegninger som en væsentlig del i det videre arbejde.

Projektliste

For at sikre, at alle interesserede borgere blev hørt i processen med den nye stiplan, blev samtlige cykelstiudpegninger fra spørgeskemaundersøgelsen medtaget i den videre proces og omdannet til en mulig projektliste. Desuden blev listen gennemgået og opdateret i forhold til bl.a. borgerhenvendelser (mails og telefonopkald), Facebook-kommentarer, tidligere hørings svar fra bl.a. *Trafiksikkerhedsplanen 2020-2025* samt lokalforum-henvendelser omhandlende cykelstiønsker, som Holbæk Kommune har modtaget i processen.

Fra Holbæk Kommunes *Stiplan 2009* blev medtaget de projekter, der ikke tidligere er blevet realiseret, og derudover blev det undersøgt, om der var strækninger eller lokaliteter med flere cyklistuheld i den 5-årige periode fra 2016 til 2020, som ikke allerede var medtaget på listen.

Slutteligt fremkom en liste på 144 mulige projektstrækninger, hvor der har været et ønske fra mindst en borger om forbedret cykelstiforhold. Hvorledes projekterne på projektlisten blev prioriteret, blev fastlagt i et samspil ml. Via Trafik, Holbæk Kommune, dets politikere og lokalfora.

Workshops og prioriteringsliste

For at kunne udvælge det mest attraktive cykelstiprojekt ud fra alle ønskerne var det vigtigt at få fastlagt en prioriteringsmodel samt hvilke parametre, som projekterne skulle vægtes imellem. Derfor besluttede Udvalget for Klima og Miljø at afholde to workshops.

Den første workshop havde deltagelse af de politikere fra kommunalbestyrelsen, der ønskede at have indflydelse på stiplanen og prioriteringen af projekterne. På workshoppen blev de overordnede prioriteringsfaktorer drøftet og der fremkom et ønske om, at vægte projekter relateret til skoleveje, trafiksikkerhed og sammenhængende stinet højt.

Den efterfølgende workshop involverede repræsentanter fra diverse lokalfora i Holbæk Kommune. Igen blev de overordnede prioriteringsfaktorer diskuteret, og der var et udbredt ønske om, at bibeholde dem og især have hovedfokus på strækninger, der kunne gavne eleverne cykelture til og fra skole og fritidsaktiviteter. Således fremkom den overordnede vægtning af fokusområderne bag prioriteringsmodellen, hvor skoleveje vægter 50 % af en cykelstuedpegnings samlet score og trafiksikkerhed og sammenhængende stinet hver vægter 25 %. Se mere om de bagvedliggende målbare parametre i afsnit 8 *Prioriteringsmodel* på side 21.

I sidste ende er det målet, at cykelstiplanen resulterer i en prioriteringsliste, som borgerne i Holbæk Kommune kan se sig selv i, og som hjælper politikere og administrationen med at prioritere anlægsmidlerne mellem.

3

Eksisterende planer

I dag foreligger der en stiplan fra 2009, en række borgerhenvendelser vedrørende kommunens stier samt en trafiksikkerhedsplan for 2020-2025. Alle indeholder de forskellige input og ønsker relateret til cykeltrafikken i kommunen. Nærværende plan bygger således videre på eksisterende planer og ønsker.

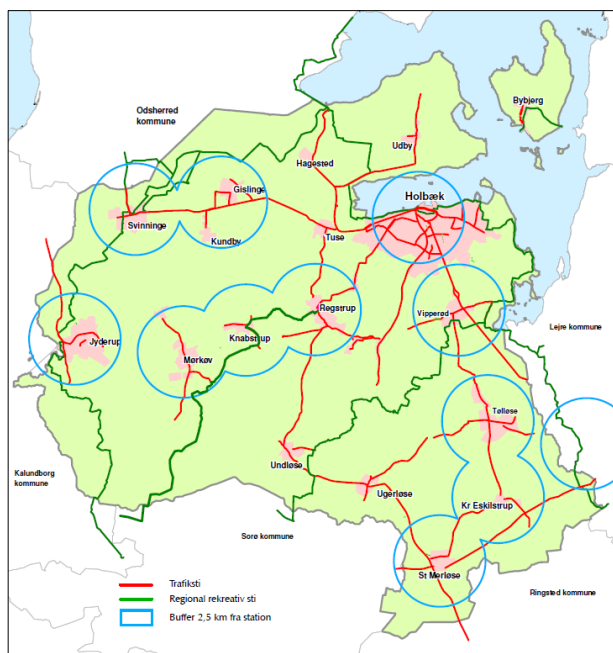
3.1

Stiplan, 2009

Den seneste offentlige handlingsplan på cykelområdet i Holbæk Kommune er *Stiplan 2009*¹ fra november 2009. Stiplanen var tiltænkt som en langsigtet plan, der både skulle sikre eksisterende stier samt gennemførelse af en række nye stistrækninger i kommunen.



Figur 1. Stinettets principielle opbygning i Stiplan 2009¹.



Figur 2. Overordnet stinet og stationsnærhed i Stiplan 2009¹.

I planen var der udpeget en lang række trafikstier, der i høj grad skulle sikre cykelstiforbindelser og fremkommelighed for cyklister i kommunen. Trafikstierne centrerede sig både om de enkelte bysamfund, samt skabte flere gennemgående korridorer i kommunen. Sammenlignes Figur 2 og Figur 7 ses det dog, at det ikke er alle stier, der er etableret i dag.

3.2

Trafiksikkerhedsplan 2020-2025

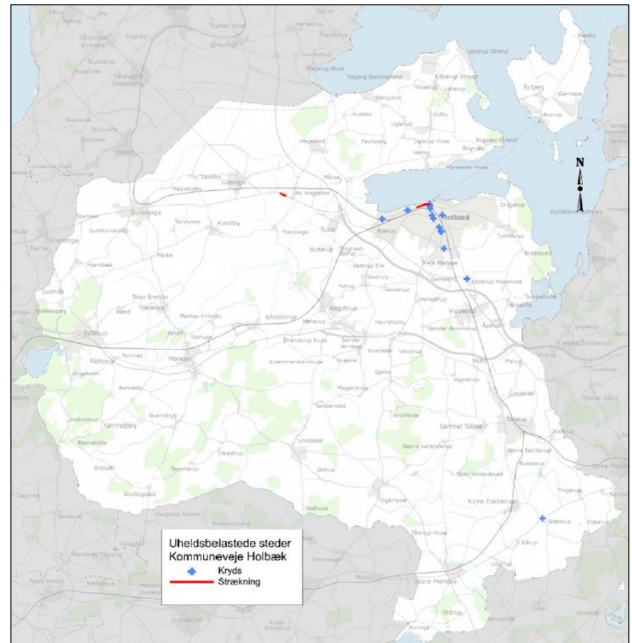
Holbæk Kommune fremkom i Trafiksikkerhedsplan 2020-2025² med et mål om at øge trafiksikkerheden og trygheden for kommunens borgere. Konkret er det målet, at antallet af personskader på kommunevejene skal reduceres med mindst 50 % frem til år 2025 med udgangspunkt i 2015, hvilket svarer til en gennemsnitlig reduktion på 5 % pr. år.

¹ Stiplan 2009, Tillæg 7 til Holbæk Kommuneplan 2007 – 2018, vedtaget af byrådet 25. november 2009.

² Trafiksikkerhedsplan 2020-2025, Holbæk Kommune, november 2019



Figur 3. Lokalteter for dræbte eller tilskadekomne i trafikken på kommunevejene i Holbæk Kommune (2014-2018).²



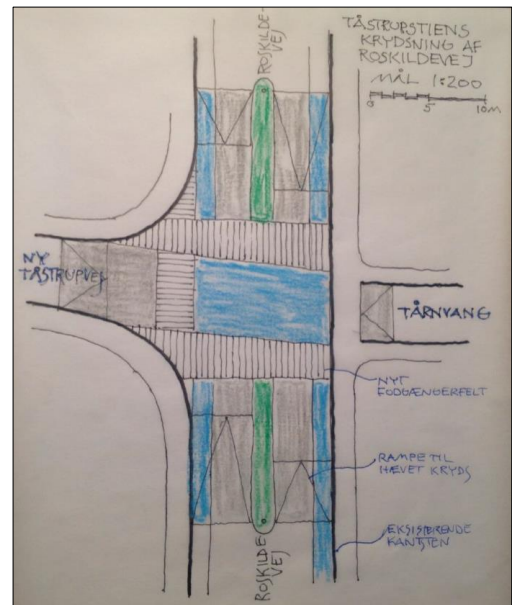
Figur 4. Særligt udpegede uhedsbelastede lokaliteter.²

3-3 Trafikplan 2020

Lokalforum Holbæk har udarbejdet en *Trafikplan 2020*³, hvori bl.a. 10 ruter er udpeget i forhold til at forbinde byen bedre sammen for dets cyklister. Desuden er der oplyst en række virkemidler, der kan gøre cykelrutenettet mere effektivt, sikkert og attraktivt.



Figur 5. De 10 vigtigste cykelruter i Holbæk, vurderet af Lokalforum Holbæk.³



Figur 6. Forslag til krydsudformning i planen.³

³ Trafikplan 2020, Cykelby Holbæk, Lokalforum Holbæk, 20. november 2020.

4

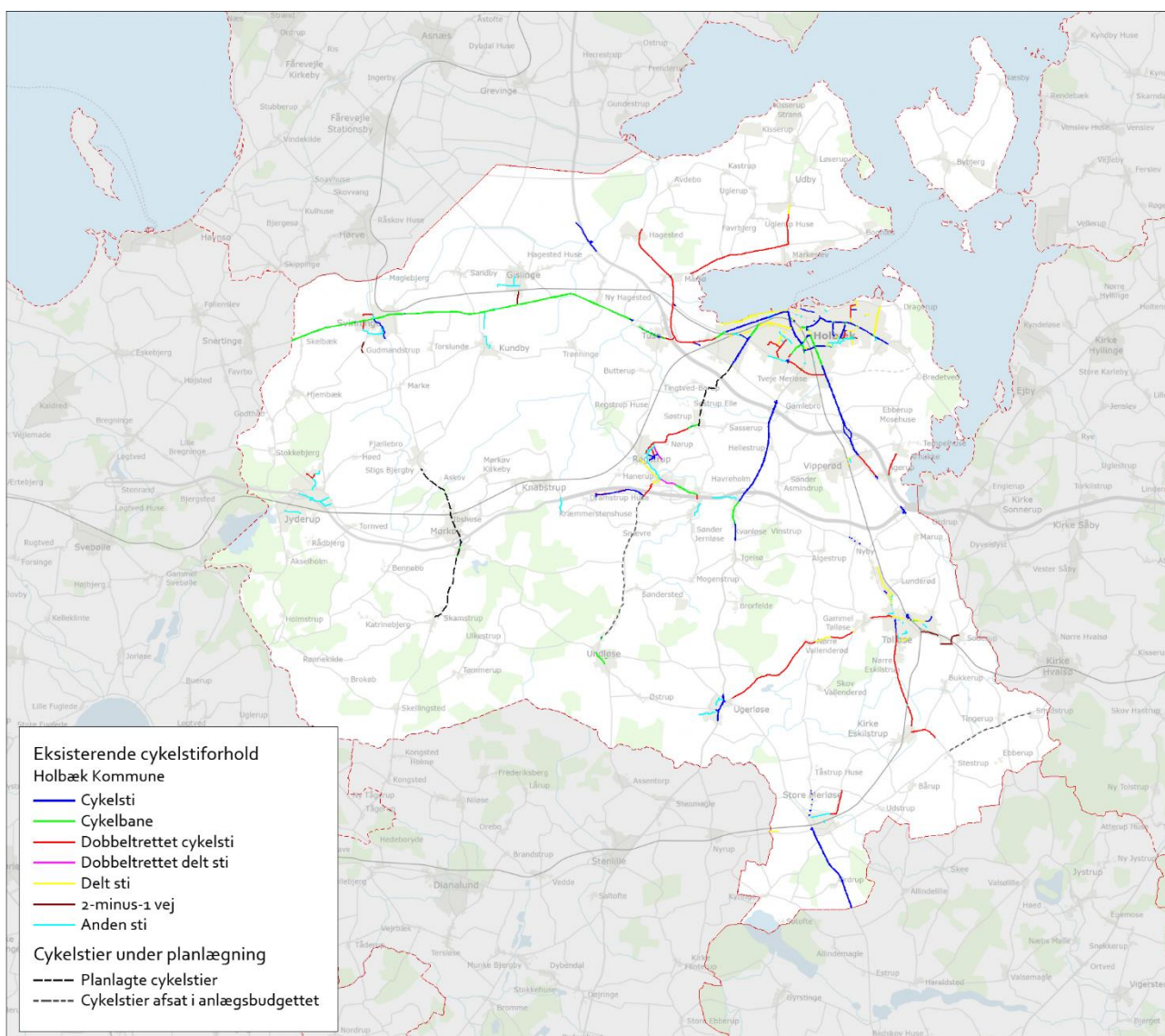
Nuværende forhold

4.1

De eksisterende cykelstiforbindelser

Det eksisterende cykelstinet i Holbæk Kommune består af en lang række forskellige stiløsninger herunder dobbeltrettet og enkeltrettet stier, fællesstier og delt stier samt cykelbaner og 2-minus-1 veje mv. Stiforbindelserne koncentrerer sig især om de bymæssige områder, hvor især Holbæk by, Svinninge, Tølløse og Regstrup/Nr. Jernløse har flere forbindelser. Desuden er der etableret cykelbaner på stort set hele strækningen på Landevejen i øst-vestgående korridor ml. Holbæk, Tuse, Gislinge, Svinninge og Snertinge (Kalundborg Kommune).

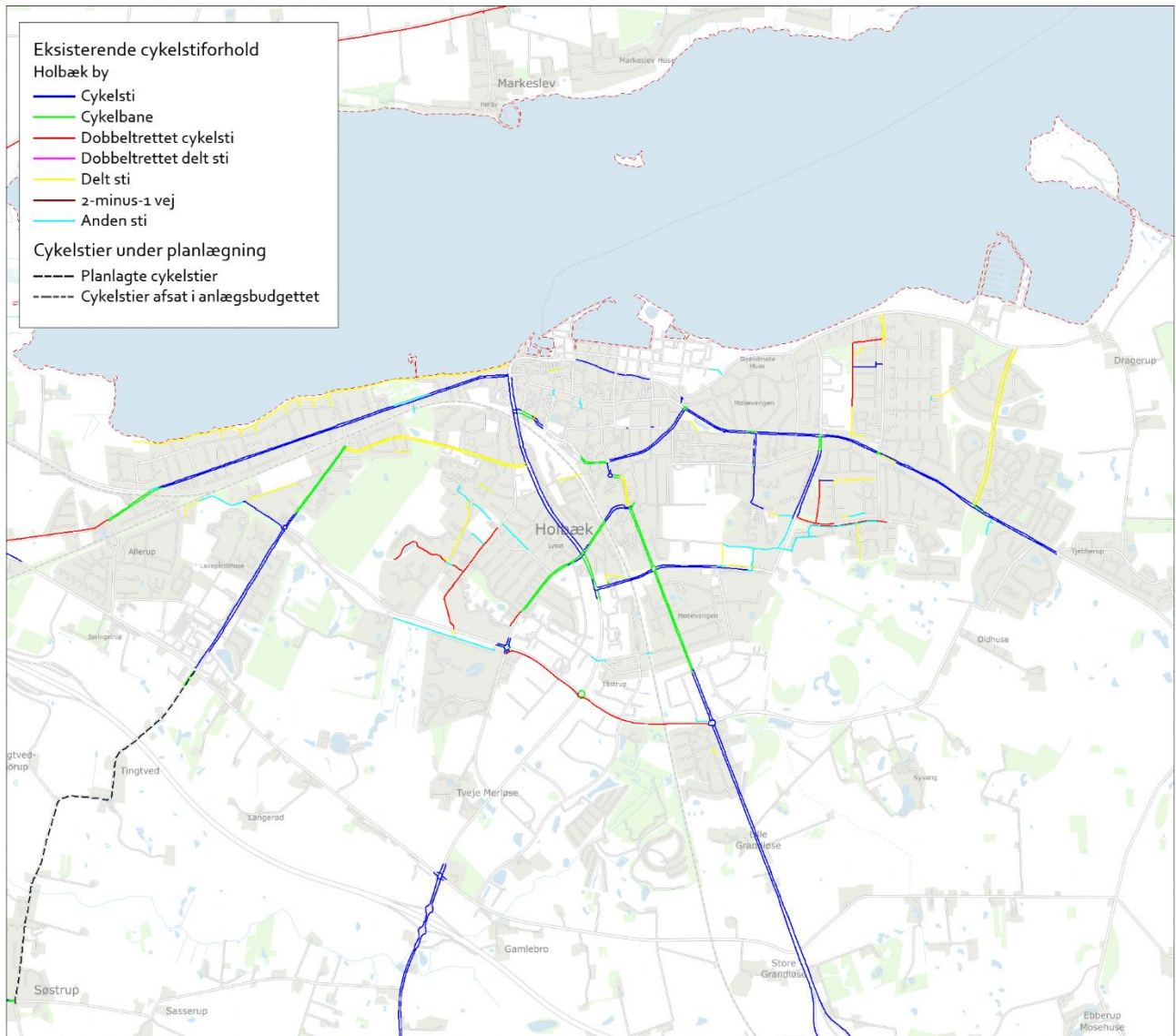
Se de eksisterende og planlagte cykelstiforbindelser på oversigtskortet på Figur 7.



Figur 7. Det eksisterende cykelstinet i Holbæk Kommune.

*Strækningerne Søstrup-Megacentret langs Søstrupvej samt Skamstrup-Mørkøv-Stigs Bjergby langs Skamstrupvej og Nykøbingvej er planlagte cykelstiprojekter.

**Strækningen Smidstrup-Stestrup langs Hvalsøvej er der afsat midler til i anlægsbudgettet i 2025 og for strækningen Unløse-Nr. Jernløse er der afsat midler til halvdelen af projektet (anden halvdel blev der forgæves søgt medfinansiering til igennem Vejdirektoratets Cykelpulje 2021).



Figur 8. Det eksisterende cykelstinet i Holbæk by.
*Strækningen Søstrup-Megacenteret langs Søstrupvej er planlagte cykelstiprojekt.

4.2

De eksisterende ruter

4.2.1

Nationale cykelruter

De nationale cykelruters mål er at føre cyklister på tværs af landsdele ad attraktive cykelveje med et godt serviceniveau og mange oplevelser undervejs. De nationale cykelruter er sjældent de mest direkte ruter, men forløber ofte i rekreative områder og ad mindre veje uden cykelsti eller cykelbane. Det er Vejdirektoratet, der administrerer de nationale cykelruter, og kommunerne skal søge Vejdirektoratet om lov til at ændre eller oprette nye nationale cykelruter. Der forløber i øjeblikket tre nationale cykelruter (nr. 4, 6 og 7) igennem Holbæk Kommune (dog passerer rute 6 kun lige nøjagtigt ind i Holbæk Kommune i det sydøstlige hjørne).

- *Rute 4 - Søndervig – København*
Skærer igennem kommunen i en øst-vestgående korridor ml. Tølløse i øst og syd for Jyderup/Skarresø i vest. Undervejs passerer ruten bl.a. forbi Ugerløse, Undløse og Skamstrup.



- *Rute 6 - Esbjerg – København*
Øst for kommunen forløber rute 6 og rute 4 ofte med samme linjeføring, men ved Hvalsø deler de sig, så rute 6 føres mod sydvest til Slagelse og Storebæltsbroen. Undervejs kommer ruten kort ind i Holbæk Kommune ved Bidstrup Skovene syd for Smidstrup.



- *Rute 7 - Sjællands Odde - Rødbyhavn*
Rute 7 forløber forholdsvis direkte igennem Holbæk Kommune i en nord/sydgående korridor. Undervejs passerer den bl.a. Gislinge, Kundby, Stigs Bjergby, Mørkøv og Skamstrup. Således krydser rute 4 og 7 hinanden i Skamstrup, hvor de løber oveni hinanden på et stykke af Skamstrupvej.



4.2.2

Rekreative ruter og stier

Foruden de nationale cykelruter, så forløber flere etaper af den rekreative turistvenlige cykelrute Istidsruten også igennem Holbæk Kommune.

- **Istidsrute**
Istidsruten er en kombineret cykel- og oplevelsesrute, hvor cyklister kan opleve og få viden om naturen og landskabets tilblivelse for mere end 20.000 år siden under den sidste istid. Cykelturen er sammenlagt 390 km. lang og opdelt på 5 etaper, der foruden Holbæk Kommune forløber i Odsherred, Kalundborg, Lejre og Sorø kommuner.



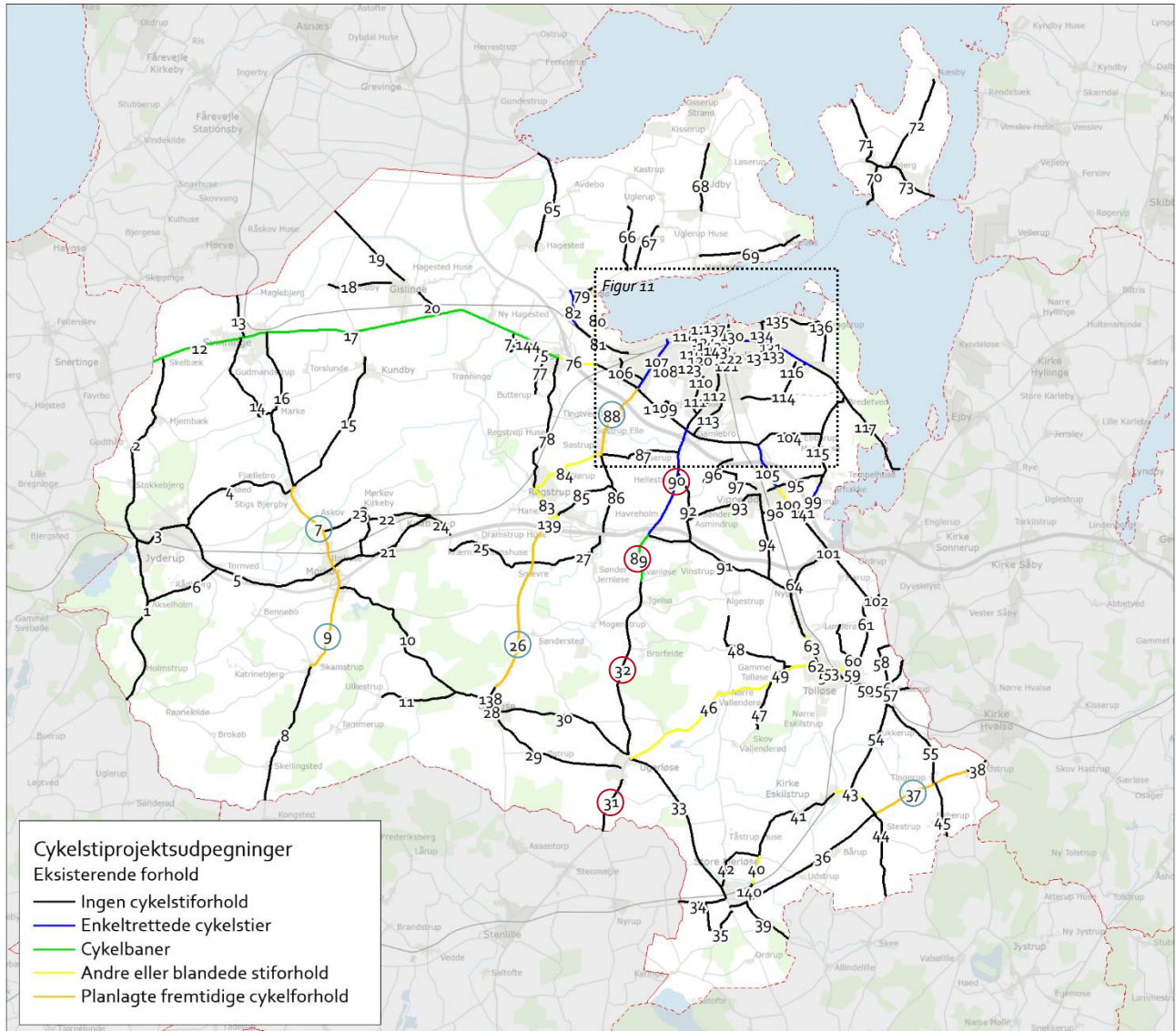
Udover istidsruten er der også etableret en række andre rekreative ruter og stier i Holbæk Kommune. Disse forløber også ad mindre veje ofte uden cykelstiforbindelser eller på asfalt-/grusstier i eget tracé. Således er det heller ikke alle de rekreative ruter, der indbyder til cykling, f.eks. i de tilfælde, hvor der ikke er en cykelvenlig fast belægning på stierne. Hverken de nationale eller de rekreative ruter ændres i forbindelse med stiplanen.



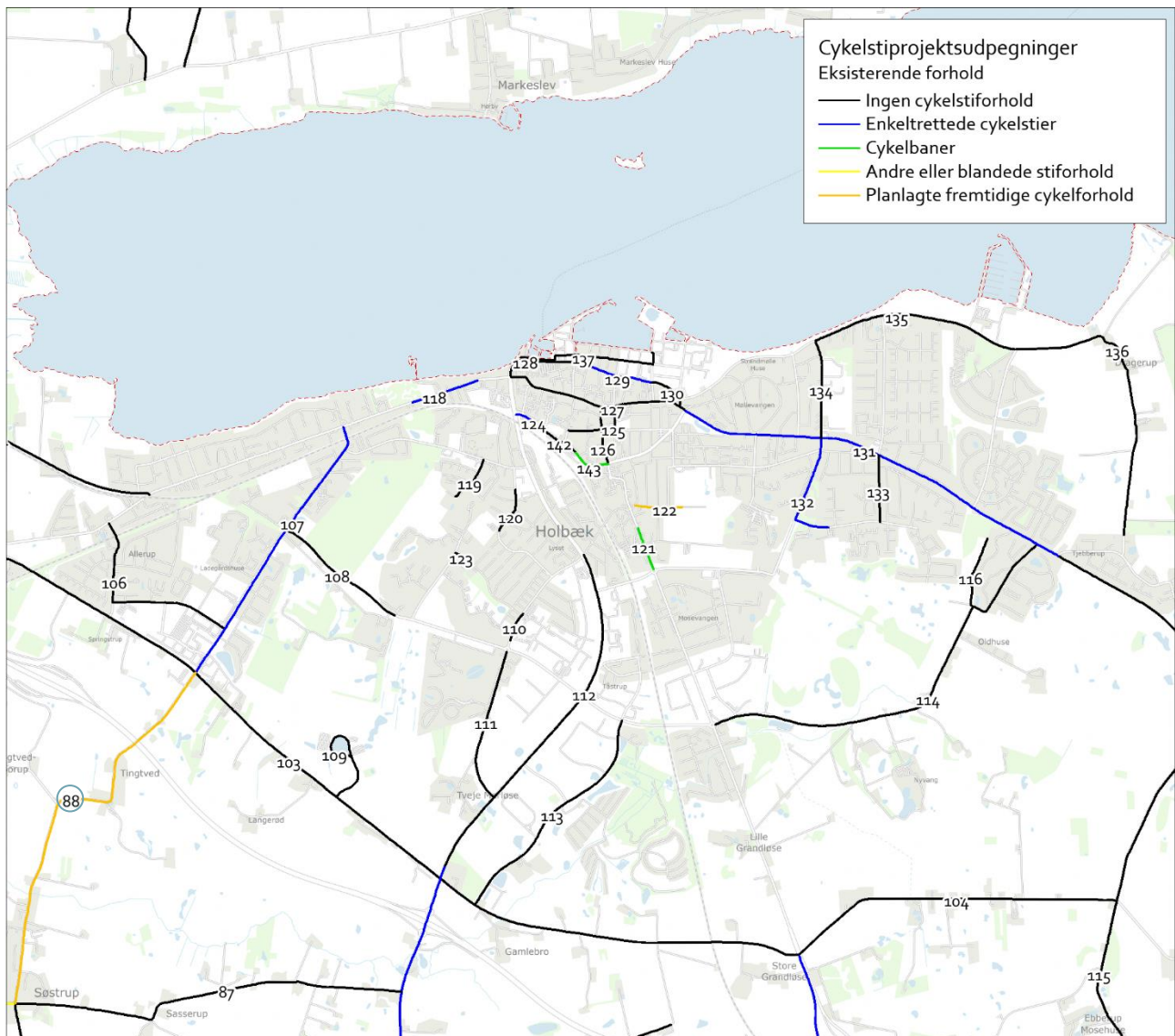
Figur 9. Oversigtskort over de eksisterende nationale og regionale ruter og stier.

Cykelstiudpegninger

På baggrund af de tilkendegivet ønsker om forbedret cykelstiforhold i Holbæk Kommune (se evt. afsnit 2 *Proces og metode* på side 4) er der fremkommet en række cykelstiudpegninger af forskellig art. På Figur 10 og Figur 11 ses oversigtskort over disse udpegninger og hele projektlisten fremgår af Tabel 1. På nogle strækninger er der allerede eksisterende cykelstiforhold eller blandede forhold i dag, hvilket fremgår af kortene.



Figur 10. Oversigt over cykelstiudpegninger i Holbæk Kommune. Projekter på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed, er markeret med en rød cirkel. Strækninger, hvor der allerede er planlagt cykelsti er optegnet med orange og markeret med grøn cirkel.



Figur 11. Oversigt over cykelsttudpegninger i Holbæk by.

I bruttolisten over cykelsttudpegninger indgår der fem projekter (7, 9, 26, 37 og 88), der allerede er under planlægning. Det drejer sig om flg. strækninger;

- Skamstrupvej ml. Skamstrup og Mørkøv (nr. 7)
- Mørkøv – Stigs Bjergby (nr. 9)
- Holbækvej/Gl. Skovvej ml. Undløse og Nørre Jernløse (nr. 26)
- Hvalsøvej ml. Stestrup-Smidstrup (nr. 37)
- Søstrupvej ml. Søstrup og Holbæk (nr. 88)

Derudover indgår der også fire projekter i bruttolisten (31, 32, 89 og 90), der placeret på statsveje. Disse projekter er markeret med en rød cirkel på Figur 10. Vejdirektoratet er vejmyndighed på disse veje, hvorfor disse projekter ikke bliver behandlet yderligere i notatet. Der foregår løbende en dialog mellem Holbæk Kommune og Vejdirektoratet omkring koordinering af sti- og vejprojekter, for at sikre bedst mulig sammenhæng på trods af forskellige vejmyndigheder.

I Tabel 1 på næste side ses bruttolisten over cykelsttudpegninger.

Tabel 1. Oversigt over cykelstiudpegningerne i Holbæk Kommune (relateret til Figur 10 og Figur 11).

Projekt nr.	Projektnavn	Vejmyndighed	Længde [km]
1	Slagelsevej (Jyderup-Kalundborg Kommune)	Kommunevej	5,9
2	Slagelsevej/Amtsvejen (Jyderup-Svinninge)	Kommunevej	6,9
3	Skarridsøgade/Holbækvej (Jyderup)	Kommunevej	1,9
4	Høedvej (Jyderup-Stigs Bjergby)	Kommunevej	4,6
5	Holbækvej (Jyderup-Mørkøv)	Kommunevej	6,1
6	Cementvejen (Jyderup)	Kommunevej	2,7
7	Nykøbingvej (Mørkøv-Stigs Bjergby)	Kommunevej	3,3
8	Skamstrupvej (Skamstrup-Sorø Kommune)	Kommunevej	4,9
9	Skamstrupvej (Mørkøv-Skamstrup)	Kommunevej	3,7
10	Ringstedvej/Mørkøvvej (Mørkøv-Undløse)	Kommunevej	7,3
11	Tømmerupvej (Ulkestrup)	Kommunevej	2,6
12	Svinningevej (Svinninge-Kalundborg Kommune)	Kommunevej	3,2
13	Strandvejen (Svinninge-Odsherred Kommune)	Kommunevej	1,5
14	Ringstedvej/Nykøbingvej (Svinninge-Stigs Bjergby)	Kommunevej	6,2
15	Bjergbyvej/Ny Bjergbyvej (Stigs Bjergby-Kundby)	Kommunevej	5,3
16	Torslundevej/Æblemadevej/Kundbyvej (Svinninge-Marke)	Kommunevej	3,1
17	Holbækvej/Landevejen (Svinninge-Tuse)	Kommunevej	10,0
18	Sandbyvej (Sandby-Gislinge)	Kommunevej	2,2
19	Adelers Alle (Gislinge-Odsherred Kommune)	Kommunevej	3,3
20	Adelers Alle/Flægkær (Gislinge)	Kommunevej	1,0
21	Holbækvej (Mørkøv-Knabstrup)	Kommunevej	3,9
22	Ibs Huse/Skolevej (Ibshuse-Knabstrup)	Kommunevej	3,6
23	Mørkøv Kirkeby (Mørkøv Kirkeby)	Kommunevej	2,1
24	Holbækvej (Knabstrup)	Kommunevej	1,0
25	Knabstrupvej (Krøjerup)	Kommunevej	3,3
26	Holbækvej/Gl. Skovvej (Undløse-Nørre Jernløse)	Kommunevej	5,7
27	Knabstrupvej (Sønder Jernløse)	Kommunevej	2,8
28	Hovedgaden (Undløse)	Kommunevej	0,5
29	Østrupvej (Undløse-Ugerløse)	Kommunevej	4,8
30	Syvendskovvej/Brændholtvej (Undløse-Ugerløse)	Kommunevej	5,2
31	Sorøvej (Ugerløse-Sorø Kommune)	Statsvej	1,9
32	Ringstedvej/Holbæk Landevej (Ugerløse-Kvanløse)	Statsvej	6,2
33	Bonderupvej (Ugerløse-Store Merløse)	Kommunevej	6,0
34	Bagmarken (Store Merløse-Sorø Kommune)	Kommunevej	1,6
35	Stibjærgvej (Store Merløse)	Kommunevej	2,1
36	Hvalsøvej (Store Merløse-Stestrup)	Kommunevej	5,9
37	Hvalsøvej (Stestrup-Smidstrup)	Kommunevej	3,5
38	Hvalsøvej (Smidstrup-Lejre Kommune)	Kommunevej	0,8
39	Mølleskovvej (Store Merløse-Ringsted Kommune)	Kommunevej	1,9
40	Have Borupvej (nordøst for Store Merløse)	Kommunevej	0,9
41	Have Borupvej/Borgergade (Store Merløse-Kirke Eskilstrup)	Kommunevej	3,8
42	Tåstrupvej/Kirkegårdsvej (Store Merløse)	Kommunevej	2,2

Projekt nr.	Projekt navn	Vejmyndighed	Længde [km]
43	Stestrupvej (Kirke Eskilstrup)	Kommunevej	1,0
44	Stestrupvej (Kirke Eskilstrup-Ringsted Kommune)	Kommunevej	3,6
45	Skjoldenæsvej (Tingerup-Ringsted Kommune)	Kommunevej	1,9
46	Tølløsevej (Ugerløse-Tølløse)	Kommunevej	7,6
47	Nederskovvej (Gammel Tølløse)	Kommunevej	1,7
48	Tjørnedevej/Ingegårdsvej/Nybyvej (Gammel Tølløse)	Kommunevej	3,3
49	Møllegårdsvej/Nybyvej/Nordstjernevej (Gammel Tølløse)	Kommunevej	0,9
50	Jernbanevej/Gl. Højbjergvej/Bukkerupvej (Tølløse)	Kommunevej	2,2
51	Tølløsevej (Tølløse)	Kommunevej	0,5
52	Vestergade (Tølløse)	Kommunevej	0,6
53	Sejergårdsvej (Tølløse)	Kommunevej	0,2
54	Bukkerupvej (Bukkerup)	Kommunevej	3,7
55	Tingerupvej (Tingerup)	Kommunevej	3,4
56	Tadrevej (Soderup-Lejre Kommune)	Kommunevej	1,6
57	Soderup Kirkevej/Dumpedalvej (Soderup-Lejre Kommune)	Kommunevej	0,9
58	Aastrupvej (Soderup-Lejre Kommune)	Kommunevej	1,7
59	Kvarmløsevej (Tølløse)	Kommunevej	0,9
60	Peder Væversvej til Fristrupvej (Tølløse)	Kommunevej	1,7
61	Kvarmløsevej (Nord for Kvarmløse)	Kommunevej	2,5
62	Hjortholmvej (Tølløse)	Kommunevej	0,6
63	Hjortholmvej (Nord for Tølløse)	Kommunevej	0,6
64	Hjortholmvej til Roskildevej (Nord for Tølløse)	Kommunevej	3,6
65	Nykøbingvej (Hagedsted-Odsherred Kommune)	Kommunevej	3,7
66	Faurbjergvej (Favrbjerg)	Kommunevej	2,3
67	Uglerupvej (Uglerup Huse)	Kommunevej	1,7
68	Kisserupvej/Udbyvej (Udby-Kisserup)	Kommunevej	2,4
69	Bognæsvej/Tornehagen (Markeslev-Bognæs)	Kommunevej	3,6
70	Brøndevej/Bygaden (Orø Havn-Bybjerg)	Kommunevej	1,9
71	Bygaden/Nørrestængevej (Bybjerg-Nørre Stænge)	Kommunevej	2,7
72	Næsbyvej (Bybjerg-Næsby)	Kommunevej	3,4
73	Østre Færgevej (Gamløse)	Kommunevej	1,9
74	Søholmvej (Vest for Tuse)	Kommunevej	0,7
75	Tuse Byvej (Tuse)	Kommunevej	0,9
76	Tuse Byvej/Kalundborgvej (Tuse)	Kommunevej	1,4
77	Tuse Byvej til Butterup Byvej (Vest for Tuse)	Kommunevej	1,5
78	Butterupvej/Hovedgaden (Tuse-Regstrup)	Kommunevej	4,8
79	Gl. Tuse Næs Vej (Mårsø)	Kommunevej	0,8
80	Gl. Tuse Næs Vej til Nykøbingvej (Mårsø-Holbæk)	Kommunevej	1,8
81	Nykøbingvej (Vest for Holbæk)	Kommunevej	2,1
82	Nykøbingvej (Syd for Mårsø)	Kommunevej	1,2
83	Hovedgaden (Regstrup)	Kommunevej	1,3
84	Nørupvej (Regstrup-Søstrup)	Kommunevej	2,8
85	Holløsevej (Nørre Jernløse)	Kommunevej	2,2

Projekt nr.	Projekt navn	Vejmyndighed	Længde [km]
86	Søstrupvej (Syd for Søstrup)	Kommunevej	2,9
87	Sasserupvej (Øst for Søstrup)	Kommunevej	2,7
88	Søstrupvej (Søstrup-Holbæk)	Kommunevej	2,9
89	Ringstedvej (Kvanløse)	Statsvej	1,7
90	Ringstedvej (Nord for Kvanløse)	Statsvej	4,0
91	Gl. Skovvej (Kvanløse-Nyby)	Kommunevej	5,4
92	Hellestrupvej (Syd for Hellestrup)	Kommunevej	2,5
93	Asmindrupvej (Sønder Asmindrup-Vipperød)	Kommunevej	2,7
94	Nybyvej/Vipperødvej (Vipperød-Nyby)	Kommunevej	2,9
95	Vipperød Byvej/Sandbakkevej (Vipperød-Arnakke)	Kommunevej	2,0
96	Vallestrupvejen (Vallestrup)	Kommunevej	1,3
97	Vallestrupvejen til Vipperød Mark (Vallestrup-Vipperød)	Kommunevej	1,8
98	Nygårdsvej (Syd for Vipperød)	Kommunevej	1,0
99	Ågerupvej (Ågerup-Arnakke)	Kommunevej	0,8
100	Roskildevej (Vipperød-Ågerup)	Kommunevej	1,2
101	Roskildevej (Ågerup-Lejre Kommune)	Kommunevej	4,1
102	Everdamsvej (Roskildevej-Lejre Kommune)	Kommunevej	0,2
103	Omfartsvejen (Syd for Holbæk)	Kommunevej	6,4
104	Erikholmvej (Sydøst for Holbæk)	Kommunevej	2,3
105	Roskildevej (Nord for Vipperød)	Kommunevej	1,6
106	Springstrupvej/Frejasvej (Holbæk)	Kommunevej	1,4
107	Stenhusvej (Holbæk)	Kommunevej	2,0
108	Skagerakvej (Holbæk)	Kommunevej	0,9
109	Sports Allé (Sydvest for Holbæk)	Kommunevej	0,8
110	Gl. Ringstedvej (Holbæk)	Kommunevej	0,2
111	Gl. Ringstedvej (Holbæk-Tveje Merløse)	Kommunevej	1,1
112	Valdemar Sejrsvej (Holbæk)	Kommunevej	2,5
113	Rørvangsvej (Syd for Holbæk)	Kommunevej	1,7
114	Skagerakvej/Oldvejen (Sydøst for Holbæk)	Kommunevej	2,9
115	Ågerupvej (Arnakke-Bredetved)	Kommunevej	3,5
116	Oldvejen til Munkholmvej (Holbæk)	Kommunevej	0,5
117	Munkholmvej (Holbæk-Lejre Kommune)	Kommunevej	4,9
118	Kalundborgvej (Holbæk)	Kommunevej	0,5
119	Slotshaven (Holbæk)	Kommunevej	0,3
120	Peder Billesvej (Holbæk)	Kommunevej	0,3
121	Roskildevej (Holbæk)	Kommunevej	0,3
122	Højen (Holbæk)	Kommunevej	0,3
123	Vandtårnsvej (Holbæk)	Kommunevej	0,1
124	Jernbaneplads (Holbæk)	Kommunevej	0,2
125	Jernbanevej/Rosen/Markedsgade (Holbæk)	Kommunevej	0,5
126	Smedelundsgade (Holbæk)	Kommunevej	0,4
127	Ahlgade/Labæk (Holbæk)	Kommunevej	1,3
128	Havnevej vest (Holbæk)	Kommunevej	0,5

Projekt nr.	Projekt navn	Vejmyndighed	Længde [km]
129	Havnevej (Holbæk)	Kommunevej	0,6
130	Havnevej øst (Holbæk)	Kommunevej	0,3
131	Munkholmvej (Holbæk)	Kommunevej	2,8
132	Kattegatsvej/Bispehøjen (Holbæk)	Kommunevej	0,8
133	Østre Fælledvej (Holbæk)	Kommunevej	0,5
134	Østerled (Holbæk)	Kommunevej	0,7
135	Strandmøllevej (Holbæk)	Kommunevej	1,4
136	Dragerupvej (Øst for Holbæk)	Kommunevej	2,0
137	Havnevej/Isefjords Allé (Holbæk)	Kommunevej	1,0
138	Holbækvej (Undløse)	Kommunevej	0,7
139	Holbækvej/Gl. Skovvej (Nørre Jernløse)	Kommunevej	0,8
140	Have Borupvej (Store Merløse)	Kommunevej	0,6
141	Ågerupvej (Ågerup)	Kommunevej	0,5
142	Dampmøllevej (Holbæk)	Kommunevej	0,3
143	Dampmøllevej/Kastanievej (Holbæk)	Kommunevej	0,3
144	Tuse Byvej (vest for Tuse)	Kommunevej	0,4

OBS. Projekterne 7, 9, 26, 37 og 88 er allerede under planlægning, og projekterne 31, 32, 89 og 90 er på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndigheden.

Målsætninger

Der findes mange positive afledte effekter, når cyklismen fremmes. Ved at fremme cykeltrafikken kan luftkvalitet forbedres, trængsel reduceres og befolkningens sundhed forbedres. Med denne plan fremsættes der dog også et særligt ønske om at rette fokus mod kommunens børn og unge. Dette fokus knytter sig til en erkendelse af, at en blivende forandring først kan realiseres, når der skabes nye vaner og vanerne rodfæster sig. Med fokuset på børn og unge ligger der et ønske om at skabe en cykelinfrastruktur i Holbæk Kommune, der på sigt kan understøtte at kommunens børn og unge danner sunde og gode vaner omkring cykling til og fra skole og i hverdagen generelt – vaner, der kan følge dem videre op i deres voksenliv.

På baggrund af borgerhøringen med over 1.300 besvarelser af spørgeskemaet, diskussioner i Udvalget for Klima og Miljø samt en workshop med deltagere fra størstedelen af kommunens lokalfora er der fremkommet en række aktuelle hovedemner, som denne stiplans målsætninger tager udgangspunkt i.

Hovedemner

1. **SKOLEVEJE**
Flere børn og unge skal bruge cyklen og føle sig trygge på deres vej til og fra skole. Sikre skoleveje skal medvirke til at skabe gode cykel-vaner blandt børn og unge.
2. **TRAFIKSIKKERHED**
Cykelinfrastrukturen skal blive mere tryk og sikker, da det er en forudsætning for øget cyklisme i Holbæk Kommune, at veje og stier også er indrettet efter cyklisternes behov.
3. **SAMMENHÆNGENDE STINET**
Udbygningen af cykelinfrastrukturen i Holbæk Kommune skal ske med øje for sammenhæng mellem eksisterende og nye anlæg. Sammenhæng kan dog også ses i en lokal kontekst i forhold til bedre sammenhæng mellem f.eks. skole og stiforbindelser ud i skoledistriktet.

Hovedemnerne fungerer som pejlemærker og skal hjælpe med at udstikke en klar kurs for udviklingen af cykelinfrastrukturen i Holbæk Kommune. Hovedemnerne fungerer ikke som målbare målsætninger. Det er i stedet hensigten at sikre en fælles forståelse for det overordnede ønske – både blandt borgere og blandt politikere – om at sikre en udbygning af kommunens cykelinfrastruktur.

7

Indsatsområder

For at opfylde målsætningerne er der udpeget en række indsatsområder. Udbygning af kommunens cykelstinet er dog det helt primære område hvorfor område 2, 3 og 4 skal ses som supplerende indsatsområder for at opnå en helhedsorienteret indsats i Holbæk Kommune.

1. Udbygning af kommunens cykelstinet
2. Opgradering af eksisterende stiforbindelser
3. Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter
4. Information og kampagner

7.1

Udbygning af kommunens cykelstinet

Ved etablering ny cykelinfrastruktur – særligt omkring kommunens folkeskoler – forbedres mulighederne for at **overflytte skolerelaterede bilture til cykel**. Dette drejer sig dog også helt generelt om korte bilture med et lokalt formål som f.eks. indkøb og fritidsaktiviteter.

I takt med at lokal cykelinfrastruktur bliver udbygget **forbedres muligheder for at pendle** til og fra arbejde med cykel. Der er dog en klar erkendelse af at en prioritering af lokale ruter skal tilgodeses først inden pendling over længere afstande i kommunen tilgodeses. De lokale ruter omkring skoler, indkøbsmuligheder og fritidsaktiviteter skal være på plads inden det bliver relevant at se på langdistancependlingen på cykel.

Ved udbygning af cykelinfrastrukturen er der et ønske om at skabe sikre og trygge løsninger i høj kvalitet. Det peger i det fleste tilfælde på etablering af enkeltrettede cykelsti med kantstensafgrænsning mod biltrafikken. Det skal dog være muligt at differentiere løsninger ud fra en pragmatisk tilgang, der bundet i lokale ønsker om at se en synlig og mærkbar udbygning af cykelinfrastruktur inden for en overskuelig tidshorisont.

I spørgeskemaundersøgelsen peger ca. 80 % af de deltagende borgere på, at flere cykelstier i kommunen ville kunne motivere til øget cykling.

Tiltag

Det overordnede indsatsområde er **etablering af nye cykelstiforbindelser** i form af bl.a. cykelstier, cykelbaner eller lignende tiltag, hvor der er størst behov for det (se afsnit 8 *Prioriteringsmodel*).

7.2

Opgradering af eksisterende stiforbindelser

I spørgeskemaundersøgelsen er der sket flere udpegninger af strækninger med ønske om ny cykelinfrastruktur, hvor der imidlertid allerede i dag findes f.eks. cykelbane. Det kan være et udtryk for at ruter, hvor der tidligere har været mulighed for at etablere cykelinfrastruktur i dag, kræver en opgradering til en mere robust og af højere kvalitet, som f.eks. kantstensafgrænset cykelsti.

Indsatsen omkring opgradering af eksisterende stiforbindelser bør ikke overskygge behovet for at udbygge cykelinfrastruktur, hvor der i dag ikke findes nogen løsning for cyklisterne.

Tiltag

Det overordnede indsatsområde er opgradering af **cykelstiforbindelser** i form af cykelstier.

7.3

Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter

Større tryghed vil få flere til at cykle mere. Ca. 55 % af borgerne, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen, udtrykte at mere sikkerhed for cyklister kan motivere dem til at cykle mere. Forbedres trafikikkerheden og cyklisternes tryghed er det sandsynligt at det vil **øge cykeltrafikken** i kommunen.

Tiltag

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

7.4

Information og kampagner

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

Tiltag

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

8 Prioriteringsmodel

8.1 Metode

Cykelprojektudpegningerne er alle prioriteret efter tre hovedemner;

- Skoleveje (50 %)
- Trafiksikkerhed (25 %)
- Sammenhængende stinet (25 %)

Hvert hovedemne består af underemner, der er mål- eller kvantificerbare. Vurderingen af en strækning score indenfor hvert underemne er beskrevet nedenfor.

Hovedemner	Score (0-100)	Vægtning
Skoleveje		
Potentielle elever (skoleruter)	Antal potentielle elever ift. de enkelte skolers elevruter	20 %
Skoleafstand	Afstand til nærmeste folkeskole	20 %
Fritidsrute for børn	Strækningens relevans ift. fritidsaktiviteter	10 %
Trafiksikkerhed		
Tryghed	Antal respondenter, der mener strækningen er utryg	15 %
Skiltet hastighed	Hastighedsbegrænsning	5 %
Trafikmængde (køretøjer)	Trafiktællinger	5 %
Sammenhængende stinet		
Eksisterende cykelstiforhold	Tilstedeværelsen af cykelstiforhold	15 %
Lokale missing links	Forbindelse mellem eksisterende cykelstiforbindelser	5 %
Alternative cykelruter	Alternative nærtliggende cykelruter	5 %

8.1.1 Skoleveje

Potentielle elever

På baggrund af information om skoleelevernes adresser og deres tilhørende skole er elevernes korteste potentielle rute til og fra skole beregnet. De strækninger, der potentielt vil blive benyttet af flest skolebørn, vil score højere end strækninger, der ikke fungerer som skoleveje.

Potentielle elever (skoleruter)	Point
Mere end 50 elever	100
Mellem 25 og 49 elever	50
Mellem 5 og 24 elever	25
4 eller færre elever	0

Skoleafstand

Jo tættere på en skole strækningen er placeret desto vigtigere, er det, at cykelstiforholdene er gode. Scoren i denne kategori baserer sig på den korteste afstand fra den pågældende strækning til den nærmeste folkeskole. Ligger strækningen tæt på en folkeskole, hvormed flere skolebørn antages at vil kunne benytte strækningen, scorer strækningen højt. Afstanden udmåles efter den reelle kørte cykelafstand og ikke i fugleflugtslinje.

Afstand til nærmeste folkeskole	Point
0-1 km	100
1-2 km	50
2-3 km	25
3+ km	0

Fritidsrute for børn

Det er ikke kun på skoleveje, hvor det er vigtigt, at skabe gode cykelstiforhold for børn, men også på deres ture til og fra diverse fritidsaktiviteter. Er strækningen central i forhold til diverse fritidsaktiviteter score den højt i denne kategori. Der er taget udgangspunkt i lokaliteterne for kategorierne bibliotek, svømmebassin, haller og idrætspladser under 'Fritidsaktiviteter' og 'Kultur og Fritid' på Holbæk Kommunes tilgængelige digitale GIS-kort.

Fritidsrute for børn	Point
Strækningen går direkte forbi en fritidsaktivitet	100
Strækningen støder op til en direkte forbindelse til fritidsaktiviteter	50
Strækningen ligger væk fra fritidsaktiviteter	0

8.1.2

Trafiksikkerhed

Tryghed

Scoren i denne kategori afhænger af antallet af respondenter i spørgeskemaundersøgelsen, der har udpeget strækningen til at være utryg. Hvis der er mange, der er utrygge ved at færdes på en strækning vil projektet score højt (det præcise antal afhænger af det samlede antal respondenter i spørgeskemaundersøgelsen). Folks oplevelse af tryghed afhænger ofte af stitypen, trafikmængderne og de kørte hastigheder, herudover kan andre faktorer som nedsat oversigtsforhold, dårlig belysning eller ringe belægning mm. også påvirke tryghedsfølelsen. At få skabt større tryghed, vil få flere børn og voksne ud på cykelstierne.

Utryghed	Point
Meget utrygt (16+ udpegninger)	100
Utrygt (9-15 udpegninger)	50
Mindre utrygt (3-8 udpegninger)	25
Trygt (0-2 udpegninger)	0

Skiltet hastighed

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

Hastighedsbegrænsning (km/t)	Point
60+	100
41-59	50
31-40	25
0-30	0

Trafikmængde (køretøjer)

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

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

8.1.3

Sammenhængende stinet

Eksisterende cykelstiforhold

Det vil i høj grad give mening at anlægge cykelstiforbindelser, hvor der ikke allerede er nogle cykelforhold i dag. Dog kan der være strækninger, hvor de eksisterende forhold kan opgraderes til mere trygge stiløsninger eller hvor det f.eks. kun er i den ene retning, at der mangler cykelstiforhold. Denne parameter vægter strækninger uden eksisterende cykelstiforhold højere end strækninger med cykelstiforhold.

Eksisterende cykelstiforhold	Point
Ingen cykelstiforhold	100
Manglende cykelstiforhold i den ene side af vejen	50
Eksisterende cykelbaner, 2-minus-1 veje samt grusstier i eget tracé	25
Cykelstiforhold i begge retninger adskilt af kantstensopspring eller skillerabat samt asfaltstier i eget tracé	0

Forbindelse ml. cykelstiforbindelser

Scoren i denne kategori afhænger af, i hvor høj grad at projektet forbinder eksisterende eller planlagte 'blinde cykelstier', er en kobling mellem to andre cykelstiforbindelser eller blot skaber en cykelstiløsning, der vil 'stå alene'.

Forbindelse ml. cykelstiforbindelser	Point
Forbinder to eksisterende cykelstiforbindelser der ender blindt	100
Kobling på tværs af eksisterende cykelstiforbindelser	50
Forlængelse af/udstikker fra én eksisterende cykelstiforbindelse	25
En ny cykelstiløsning, der ender blindt i begge ender	0

Alternative cykelruter

En strækning scorer lavt i denne kategori, hvis der findes attraktive alternative cykelstiforbindelser i nærheden af den pågældende strækning. Scoren er i nogen grad baseret på et skøn.

Alternative ruter med cykelstiforhold	Point
Nej	100
I nogen grad	50
Ja	0

9

Prioriteringsliste

Nedenfor ses den prioriterede liste over cykelstiprojekter i Holbæk Kommune.

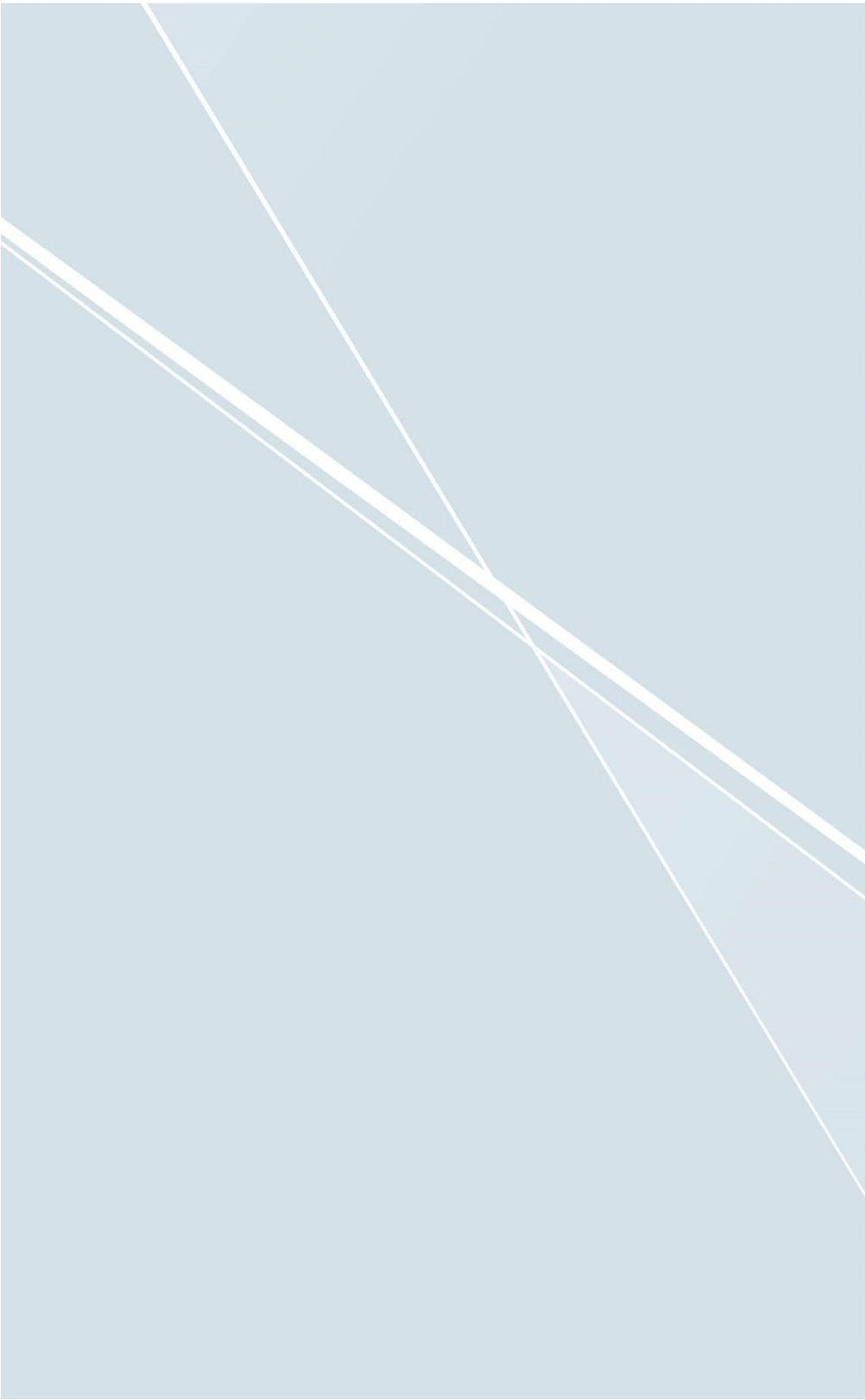
Tabel 2. Prioriteringsliste med top-30 over prioriterede cykelstiprojekter i Holbæk Kommune.

Prioritet	Projekt nr.	Projektnavn	Point Skoleveje	Point Trafik-sikkerhed	Point Sammen-hængende stinet	Samlet antal point
1	7	Nykøbingvej (Mørkøv-Stigs Bjergby)	50	22,5	21,25	93,75
2	78	Butterupvej/Hovedgaden (Tuse-Regstrup)	40	21,25	25	86,25
3	9	Skamstrupvej (Mørkøv-Skamstrup)	50	13,75	21,25	85
4	26	Holbækvej/Gl. Skovvej (Undløse-Nørre Jernløse)	40	22,5	21,25	83,75
5	3	Skarridsøgade/Holbækvej (Jyderup)	50	11,25	17,5	78,75
5	14	Ringstedvej/Nykøbingvej (Svinninge-Stigs Bjergby)	40	13,75	25	78,75
5	70	Brøndevvej/Bygaden (Orø Havn-Bybjerg)	40	18,75	20	78,75
5	138	Holbækvej (Undløse)	35	18,75	25	78,75
9	33	Bonderupvej (Ugerløse-Store Merløse)	30	22,5	25	77,5
9	36	Hvalsøvej (Store Merløse-Stestrup)	30	22,5	25	77,5
9	51	Tølløsevej (Tølløse)	45	18,75	13,75	77,5
12	29	Østrupvej (Undløse-Ugerløse)	30	21,25	25	76,25
13	32	Ringstedvej/Holbæk Landevej (Ugerløse-Kvanløse)	25	25	25	75
13	103	Omfartsvejen (Syd for Holbæk)	25	25	25	75
15	76	Tuse Byvej/Kalundborgvej (Tuse)	50	17,5	6,25	73,75
15	144	Tuse Byvej (vest for Tuse)	35	13,75	25	73,75
17	37	Hvalsøvej (Stestrup-Smidstrup)	30	22,5	20	72,5
17	120	Peder Billesvej (Holbæk)	50	3,75	18,75	72,5
17	133	Østre Fælledvej (Holbæk)	45	7,5	20	72,5
20	28	Hovedgaden (Undløse)	50	11,25	10	71,25
20	139	Holbækvej/Gl. Skovvej (Nørre Jernløse)	45	20	6,25	71,25
22	21	Holbækvej (Mørkøv-Knabstrup)	35	13,75	21,25	70
22	68	Kisserupvej/Udbyvej (Udby-Kisserup)	35	13,75	21,25	70
22	112	Valdemar Sejrsvej (Holbæk)	20	25	25	70
25	13	Strandvejen (Svinninge-Odsherred Kommune)	25	22,5	21,25	68,75
25	30	Syvendeskovvej/Brændholtvej (Undløse-Ugerløse)	30	13,75	25	68,75
25	31	Sorøvej (Ugerløse-Sorø Kommune)	30	17,5	21,25	68,75
25	49	Møllegårdsvej/Nybyvej/Nordstjernevej (Gammel Tølløse)	40	3,75	25	68,75
25	93	Asmindrupvej (Sønder Asmindrup-Vipperød)	35	13,75	20	68,75
25	141	Ågerupvej (Ågerup)	40	3,75	25	68,75

Bemærk at flere projekter score samme antal point, hvorfor de får samme prioritet.

Projekter markeret med *grønt* er allerede under planlægning i kommunen.

Projekter markeret med *rødt* er på statsveje, hvor Vejdirektoratet har vejmyndigheden.



Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk