



Trafikplan 2020

Lokalforum Holbæk
20. november 2020

Indhold

Indledning	3
Rapportens opbygning.....	4
Del 1: Her bør der sættes ind nu	5
Prioritering af anlægsopgaver.....	6
Prioritering af Driftsopgaver	7
Revurdering af Trafiksikkerhedsplanen	8
Del 2: De ti vigtigste cykelruter i byen	9
Oversigt over de vigtigste cykelruter i Holbæk	10
A 40a Havnestien	11
B 132 Højstien fra Munkholmvej til Harmskrydset.....	13
C 102 Ladegårdsstien (inkl Fjordhøjstien)	15
D 113 Taastrupstien.....	16
E 122 Vandtårnsstien.....	18
F 120 Absalonstien (inkl Lundestien).....	20
G Banestien.....	21
H Den grønne Parallelvej	22
I 136 Seminariestien	23
J Omfartsstien	24
X Indfaldsvejene.....	25
Y Bymidten.....	26
Del 3: Virkemidler og “bløde” løsninger	28
1 Sikkert kryds med hævet flade (20-50 km/t)	28
2 Fodgængerfelt.....	29
3 Cykelfelt	29
4 Cykelgade (30 km/t)	30
5 Gågade, Opholds- og legegade (15 km/t).....	30
6 Rundkørsel.....	31
7 Cykelsti i egen tracé (25km/t).....	31
8 Cykelsti langs gade og vej (25 km/t)	32
9 Cykelbane langs gade og vej.....	32
10 Fremskudt cykelstoplinie i kryds.....	33
11 Belægninger	33
12 Skiltning.....	34

Indledning

Vi ønsker en by, hvor borgerne i så høj grad som muligt kan vælge at gå og cykle i hverdagen.

Vi ønsker derfor at ændre udviklingen i trafikken i Holbæk By sådan, at det bliver mere attraktivt at cykle og gå indenfor "pedalzonen", der ligger i en radius af tre til fem kilometer fra stationen.

Det er i øvrigt beregnet, at hver cykelkilometer giver en samfundsgevinst på 8 kr, når alt er regnet med omkring sundhed. Og det kan jo blive til meget, hvis vi med hjælp af de kommunale trafikmidler gjorde det mere oplagt at vælge cyklen.

I denne Trafikplan 2020 viser vi, hvor der kan skabes forbindelser tværs gennem byen.

Planen viser de vigtigste ruter gennem byen, som vi ønsker skabt og/eller vedligeholdt, og som er:

- Gennemgående og med god komfort, så pendlere og andre hverdagscyklister naturligt vælger at bruge dem,
- Sikre, så flere skoleelever kan få lov til at cykle i skole,
- Sammenhængende i et rutenet på kryds og tværs af byen, så man let kan finde rundt, og
- Med gode direkte forbindelser ud af byen i alle retninger.

Gennemførelsen af Trafikplan 2020 kan gøre vores by fortjent til betegnelsen "Cykelby Holbæk", og det er lige præcis målet med planen.

Trafikplan 2020 for Cykelby Holbæk er udarbejdet over de seneste tre år med deltagelse af holbækkere fra alle byens dele, herunder repræsentanter fra de fleste af byens skoler. Planen er redigeret færdig i november 2020 af trafikgruppens to medlemmer i Lokalforum Holbæks bestyrelse, Jesper Christoffersen og Per Fynboe

"ER DER SÅ BYER DER FOR ALVOR ER GÅET I GANG MED AT SIGE: I DENNE BY VIL VI GØRE ALT, HVAD VI KAN FOR AT INVITERE BORGERNE TIL AT GÅ OG CYKLE SÅ MEGET SOM MULIGT I DAGLIGDAGEN"

ARKITEKT JAN GEHL, NOV 2019 KØBENHAVN, BUILDING GREEN

Rapportens opbygning

Her i Del 1 af Lokalforum Holbæks Trafikplan 2020 fortæller vi om baggrunden for planen, og om planens konklusion om hvor, det er vigtigst at sætte ind.

I Del 2 beskriver vi de ti vigtigste ruter, der kan forbinde byens cykelstier og veje i et sammenhængende rutenet.

I Del 3 oplister vi de vigtigste virkemidler, som kan tages i brug for at gøre cykelrutenettet effektivt, sikkert og attraktivt.



Højstien gennem Højen er måske den vigtigste cykelrute at forbedre.

Del 1: Her bør der sættes ind nu

Byplanlægningen har hidtil søgt at fremme en effektiv afvikling af biltrafikken, og i den sammenhæng er der fokuseret på mere "tryghed" og "sikkerhed" frem for fremkommelighed for de bløde trafikanter.

Bilen er derfor ofte stadig det oplagte valg, også til kortere ture. Dette, og en kommende byudvikling med ca. 1.000 ny boliger i Holbæks midte vil betyde en yderligere belastning af vejene i byen, og kræve store nye trafik anlæg i bymidten.

Stigende biltrafik øger forureningen med både støj og partikler fra motor og dæk. Afbrænding af diesel og benzin fører til dannelse af CO₂ og SO_x og dermed til yderligere belastning af det lokale og globale klima.

Kan vi lokke flere ud at røre sig på cykel eller ved gang, vil det også forbedre både den fysiske og psykiske sundhed for borgerne i byen.

Cykelruterne mangler sammenhæng

Holbæk har rigtig mange cykelstier, cykelruter og fortove. Men cykelruterne hænger ikke sammen alle steder, for eksempel hvor ruterne går gennem bymidten, eller skal krydse jernbanen eller skal krydse bilernes store indfaldsveje Roskildevej, Valdemar Sejrsvej, Kalundborgvej og Munkholmvej.

Nogle steder mangler der kun kortere stykker cykelsti, og mange steder afbrydes cykelstien af vigepligt for en massiv biltrafik.

Flere steder kan små villaveje med tydelig skiltning indgå i en cykelrute og blive til attraktive cykelgader.

Mange steder er bomme anvendt ved udkørsler til veje eller andre stier, og det reducerer cykelglæden og fremkommeligheden, og borgere med 3-hjulede cykler og anhængere forhindres i at bruge stien.

Det vil være nemmere for alle at finde rundt i byen hvis stierne kommer til at hænge sammen i et netværk, og det vil være et væsentligt løft af funktionaliteten, hvis der samtidigt blev skiltet tydeligt og med udgivelse af kort.



Krydsning af Roskildevej er en stor hindring på Taastrupstien

Prioritering af anlægsopgaver

Et rutenet for bløde trafikanter kan selvsagt ikke etableres over en nat. Derfor foreslår vi en prioritering af anlægsopgaverne.

Vi foreslår, at der i det kommunale budget sikres et passende beløb om året til at forbedre og etablere et sammenhængende cykelsti-netværk, der kan bringe cyklister nemt, sikkert, trygt og effektivt rundt i byen.

Vi er opmærksomme på sætter pris på, at der allerede er sat midler af til renovering af Dommerstibroen med tilhørende cykelramper, og til 2 cykelruter i det åbne land. Og vi sætter pris på, at skolevejen på Absalonstien forbi Realskolen nu bliver sikret.

Ud af trafikplanens ti vigtige ruter foreslår vi, at de seks sikres gennemført over de første fire år, og de fire resterende over de næste fire år.

De seks vigtigste cykelruter i Holbæk, som bør sikres nu:

- A Havnestien
- B Højstien
- C Ladegårdsstien (inkl Fjordhøjstien)
- D Taastrupstien
- E Vandtårnstien
- F Absalonstien (inkl Lundestien)

Af disse seks ruter, foreslår vi, at to ruter over to år gennemføres i deres helhed:

- A Havnestien (seks til syv delprojekter) og
- B Højstien (tretten til femten delprojekter).

Sammen med disse to ruter peger vi på, at følgende delprojekter også tages op i de to første år af budgetperioden:

- C Ladegårdsstien: delprojekt C4, C5, C6, C7,
- D Taastrupstien: delprojekt D3, D4, D5, D8, D11,
- E Vandtårnstien: delprojekt E3, E4, E5, E6, E7, E8,
- F Absalonstien: delprojekt F7, F9.

Resten af de seks ruter foreslås taget op i de to næstfølgende år i budgetperioden. Og de fire resterende ruter i næstfølgende budgetperiode, det drejer sig om følgende:

- G Banestien
- H Den Grønne Parallelvej
- I Seminariestien
- J Omfartsvejen

Prioritering af Driftsopgaver

Cyklister slider ikke meget på asfalten, hvorfor der går mange år før de "trænger" til nyt slidlag. Men kørsel med cykel på stien afslører ofte noget andet idet rødder og opgravninger ofte gør overfladen ujævn og bumpet og til stor gene.

Vi foreslår en opprioritering af stiers og fortoves vedligehold, om ikke andet så ved en omprioritering i forhold til vejvedligeholdet.

Det er vigtigt at hver en krone til infrastrukturens udvikling bliver anvendt med det bedste resultat for øje.

Vi foreslår derfor, at der sikres en pulje i anlægsbudgettet, så vedligeholdet af veje, stier og fortove ikke gennemføres, før det er overvejet, om der samtidig kan ske en forbedring af trafiknettet, så flere borgere vil vælge at gå og cykle i hverdagen.

Revurdering af Trafiksikkerhedsplanen

For at skaffe midler til Trafikplan 2020 foreslår vi, at vejprojekterne og projekterne i den vedtagne Trafiksikkerhedsplan tages op med henblik på en ændret prioritering, så den i højere grad tilgodeser de bløde trafikanters fremkommelighed.

Trafikplan 2020 overflødiggor for eksempel andre større stiprojekter:

- Cykelstier langs Valdemar Sejrsvej mellem LC Worsøesvej og Harmskrydset kan undværes, fordi "Højstien"s forlængelse ad GI Ringstedvej og Tveje Merløse bedre kan dække behovet.
- Cykelstier langs Havnevej kan stort set undværes, når "Havnestien" dækker behovet.
- Vandtårnsvejs nye forlængede cykelsti samt rundkørsel ved Skagerakvej kan undværes, når Vandtårnstien opgraderes, og flere skolebørn får lov til at cykle i skole.
- Andre større vejprojekter, for eksempel forlængelsen af Skagerakvej/Oldvejen ud til Munkholmvej kan udsættes, til stiprojekterne i trafikplan 2020 er gennemført. Det bør dog være en forudsætning, at Skagerakvejs forlængelse som en selvfølge får en medfølgende cykelsti.
- Den eksisterende cykelsti langs Samsøvej syd for Anders Larsensvej nedlægges, når den blinde ende af Samsøvej - mellem Ottetallet og Seminariet - omdannes til "Samsø Plads", hvor Højstien føres igennem, og når hastighedsbegrænsning (stillevej, 30 km/t) samtidig indføres for biler på Samsøvej syd for Anders Larsensvej og på Diget og Skrænten.
-



Del 2: De ti vigtigste cykelruter i byen

Vi har i Trafikplan 2020 valgt de ti ruter, som bedst kan få rutenettet til at hænge sammen.

Med udgangspunkt i eksisterende stier og veje, og med færrest mulige anlæg, har vi fået følgende helhed ud af det. Vi har taget udgangspunkt i Kommunens Stiplan 2009, som findes på Kommunens hjemmeside som Tillæg nr 7 til Holbæk Kommuneplan 2007-2018.

Her er flere stier beskrevet med de numre, som vi genanvender her.

I gruppe 1 har vi nævnt de seks ruter, som vi mener er vigtigst at gøre sammenhængende. I gruppe 2 har vi nævnt de fire resterende ruter, og samtidig samlet op på, hvad der er vigtigt at ændre på indfaldsvejene, så cyklister kan passere dem sikkert og effektivt.

Opgaverne, der skal gøre bymidten til et attraktivt mødested for fodgængere og cyklister er ikke nævnt her. Det vender vi tilbage til, når Byrumsplanen skal revideres.

For hver rute/sti har vi beskrevet vores ønsker om anlægsarbejder, der skal gøre ruterne trygge, sikre, fremkommelige, direkte og gennemgående, og dermed blive cyklisters foretrukne ruter gennem byen.

Projekterne, der forbedrer cykeltrafikken, medfører samtidig, at bilernes hastighed visse steder må reduceres, både i lokale kvarterer og visse steder på indfaldsvejene. Fordi det kort sagt er den enkleste og billigste måde at øge de bløde trafikanters sikkerhed og fremkommelighed på. Omvendt kan det også være med til at give det skub, der skal til for at vælge cyklen frem for bilen eller bussen på byturen.

Vi har med **fede typer** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang.

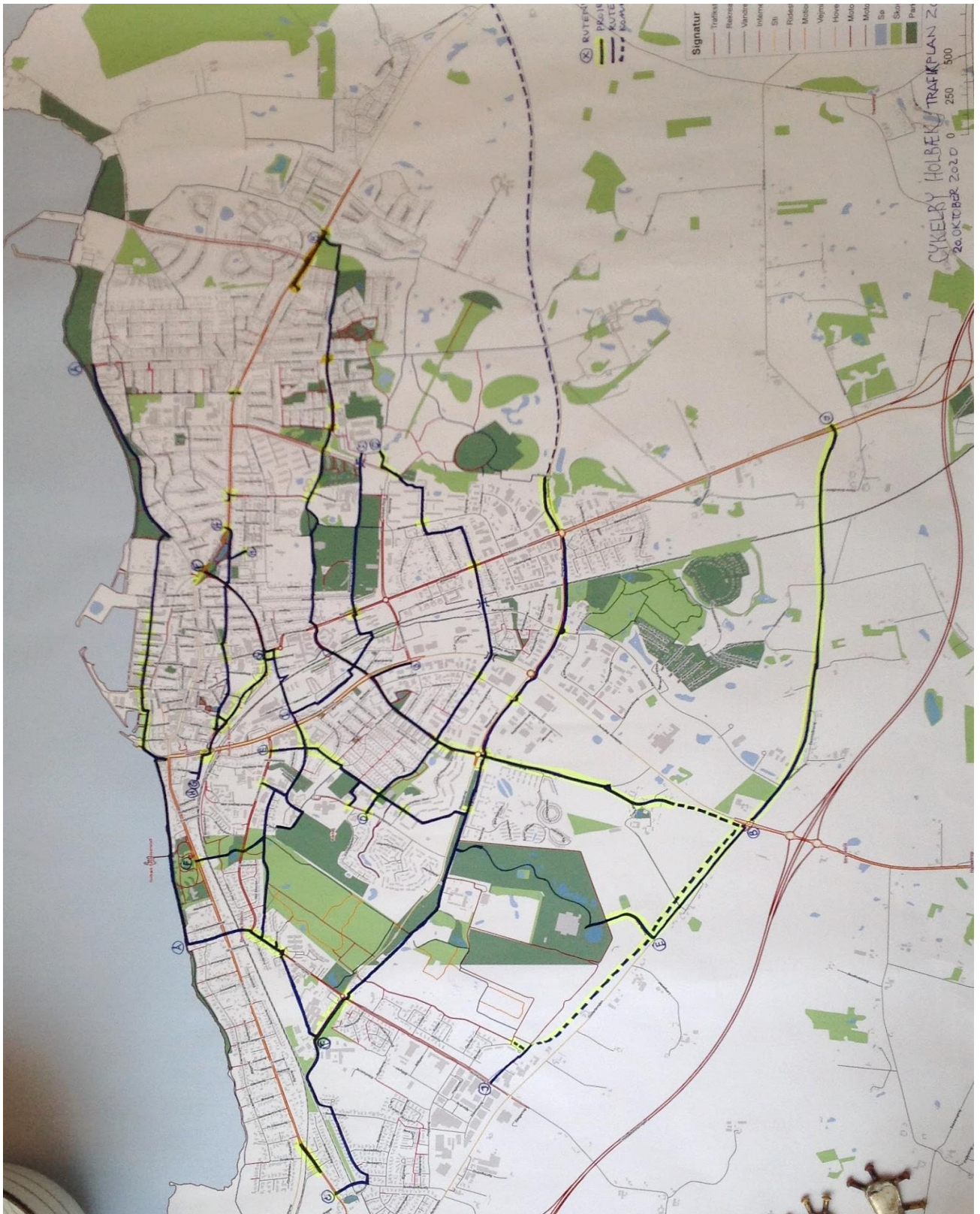
Gruppe 1 i prioriteret rækkefølge:

- A 40a Havnestien
- B 132 Højstien
- C 102 Ladegårdsstien (inkl Fjordhøjstien)
- D 113 Tåstrupstien
- E 122 Vandtårnsstien
- F 120 Absalonstien (inkl Lundestien)

Gruppe 2 i ikke prioriteret rækkefølge:

- G xxx Banestien
- H xxx Den grønne Parallelvej
- I 136 Seminariestien
- J xxx Omfartsvejen (Omfartsstien? Sportbystien)
- X xxx Indfaldsvejene Kalundborgvej, Valdemar Sejrsvej, Roskildevej, Munkholmvej
- Y xxx Bymidten





Oversigt over de vigtigste cykelruter i Holbæk

A 40a Havnestien

Havnestien er den direkte rute fra Fjordstien (Fjordvej) og Kalundborgvej i vest til Fjordstien og Strandmøllevej i øst.

Havnestien starter ved Havnekiosken/Kabyssen, og fortsætter ad den gamle havnepromenade, forbi Suri, Værftet og Maskinværkstedet, gennem Holbæk Havnebys smøge, og videre ad Isefjords Alle og Parallelvej til Fjordstien/Strandmøllevej.

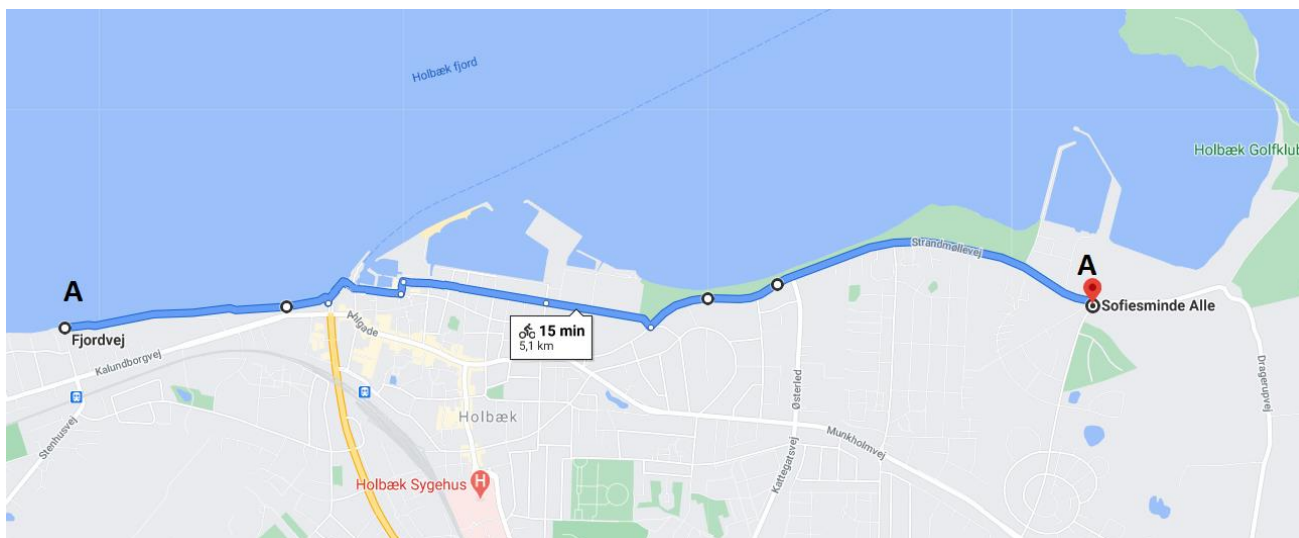
Det er en vigtig direkte rute på tværs af byen, med mange forbindelser op i midtbyen. Den benyttes dagligt af pendlere, herunder skoleelever, der skal op ad Stenhusvej, fordi den er direkte og helt ud til Fjordvej.

Ruten forløber parallelt med Havnevej, og den vil derfor være en god erstatning for cykelstier langs Havnevej.

Ruten er kun delvist sammenfaldende med Fjordstien. Den er mere direkte, og vil derfor være den foretrukne rute for pendlere og andre hverdagscyklister, og derfor har vi givet den sit eget navn: Havnestien.



Her er plads til, at Havnestien kan føres gennem Holbæk Havneby



Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Fjordstien fra havnen mod vest til Fjordvej udvides, så den kan rumme både cyklister og fodgængere.

2 Ændret belægning fra brosten til asfalt mellem- og langs skinnerne forbi det vestlige bassin i den gamle havn, og nedlæggelse af fem parkeringspladser.

3 Ny asfaltbelægning forbi Værftet, og eventuel opstrikning forbi parkeringspladsen.

4 Fjernelse af trappetrin og kantsten i Holbæk Havnebys smøge, så man kan fortsætte direkte til Isefjords Allé.

5 Indretning af Isefjords Allé som cykelgade (med tilladt biltrafik), hvilket forudsætter skiltning og delvist ændret belægning i krydsene, så cykler kan køre på jævne chaussésten/asfalt, og så de med belægning og skiltning får forkørselsret fra Parallelvej til Værftet tværs over stræderne.

6 Strandmøllevej: bilparkering flyttes til små pladser på strandengen overfor sidevejene. Ingen parkering på to-minus-en-vejen.

7 Havnevejs cykelsti forbedres samtidig således:

Cykelstien forlænges ad eksisterende fortov fra Kanalstræde forbi Holbæk Havneby til indkørslen ved Suri.

Cykelstien føres over Strandstræde som hævet flade i lighed med de andre stræder på strækningen langs Havnevej.

8 Øvrige cykelstier langs Havnevej aflyses/udsættes med ovenstående undtagelse (7). Alt i alt en væsentlig mærkbar anlægsbesparelse.

B 132 Højstien fra Munkholmvej til Harmskrydset

Højstien forløber som selvstændig sti fra Munkholmvej ved Sofiesminde Alle hhv Wegenersmindevej, langs Bispehøjen, ad Samsøvej og Højen til Roskildevej/Akacievej, hvorfra der er forbindelse til bymidten og stationen.

Højstien har vi også kaldt fortsættelsen af ruten langs GI Ringstedvej, ad Tveje Merløse og til Harmskrydset.

Højstien er en hovedrute gennem byen, parallelt med indfaldsvejene Munkholmvej og Valdemar Sejrsvej, og med tilslutning til mange øvrige hovedstier.

En forbedring af Højstien, og forlængelse af den til Harmskrydset, vil overflødiggøre cykelstier langs den sydlige del af Valdemar Sejrsvej (fra L C Worsøesvej), og det betyder en væsentlig besparelse på anlægsbudgettet.

Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Hævet flade med cykelfelt og fodgængerfelt over Munkholmvej på begge sider af Sofiesminde Alle.

2 Dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Munkholmvej fra Sofiesminde Allé mod vest til Blomsterhaven (Andreasskolen) og mod øst til Højstien (Bjergmarkskolen) og videre til Wegenersmindevej.

3 Bispehøjen øst for Østre Fælledvej og Blomsterkvarterets øvrige veje indrettes som stilleveje (30 km/t).

4 Hævet kryds Østre Fælledvej/Bispehøjen/Nyvangstien med cykel- og fodgængerfelter.

5 Bispehøjen ved Bjergmarkskolen: Hvor den dobbeltrettede cykelsti skifter fra den ene side til den anden side af Bispehøjen, er der behov for cykelfelter og fodgængerfelter i hævet flade på tværs af Bispehøjen, dels ved ved Provstehøjens udmunding, dels ved Degnestiens udmunding i Bispehøjen.

6 For enden af Bispehøjen etableres cykelfelt og fodgængerfelt i hævet flade over Kattegatvej. (dobbeltrettet cykelsti på Bispehøjen er allerede blevet lavet!!)

7 Den "blinde ende" af Samsøvej, mellem Ottetallet og Seminariet, omdannes til en plads (benævnes Samsø Plads eller Højstien) for at markere, at hovedstien Højstien føres igennem. Cykelstien på Samsøpladsen nedlægges og omdannes til rabat eller parkering for flextaxierne. Biler fra Samsøvej til Samsøpladsen har vigepligt ved overkørsel til pladsen.

8 Den eksisterende cykelsti langs Samsøvej syd for Anders Larsensvej kan nedlægges samtidig med at vejen og Skrænten og Dalen gøres til stillevejsområde.

9 Højstien asfalteres mellem Samsøvej og Højen, og det livsfarlige lave hegn ved overkørslen til Samsøpladsen fjernes.

10 Højen omdannes til stillevej/cykelvej, og biltrafikken begrænses til absolut minimum for at gøre plads til de mange bløde trafikanter. Det er afgørende vigtigt, at biler fra det kommende byggeri i Holbæk Haveby ledes til Holbæk Have og ikke ud til Højen.

11 Der er behov for en sikker cykelforbindelse ad Valdemar Sejrsvej forbi Nettobutikken mellem L C Worsøesvej og GI Ringstedvej. Dette gøres sikrest og enklest med en dobbeltrettet cykelsti langs vestsiden (Nettosiden) af Valdemar Sejrsvej mellem de to lyskryds. I østsiden anlægges også en cykelsti.

12 Længs GI Ringstedvej er der behov for forenkling og bedre markering af cykelbanerne, helst opgradering til cykelstier. Især mellem Tåstrup Møllevej og rundkørslen ved Skagerakvej (GI Ringstedvej er desværre lige blevet nyasfalteret uden de ønskede forbedringer).

13 Krydset GI Ringstedvej / Taastrup Møllevej udføres som hævet flade med markering af fodgænger- og cykelfelter. Det er her, Taastrupstien krydser GI Ringstedvej. (Se også anlæg D8)

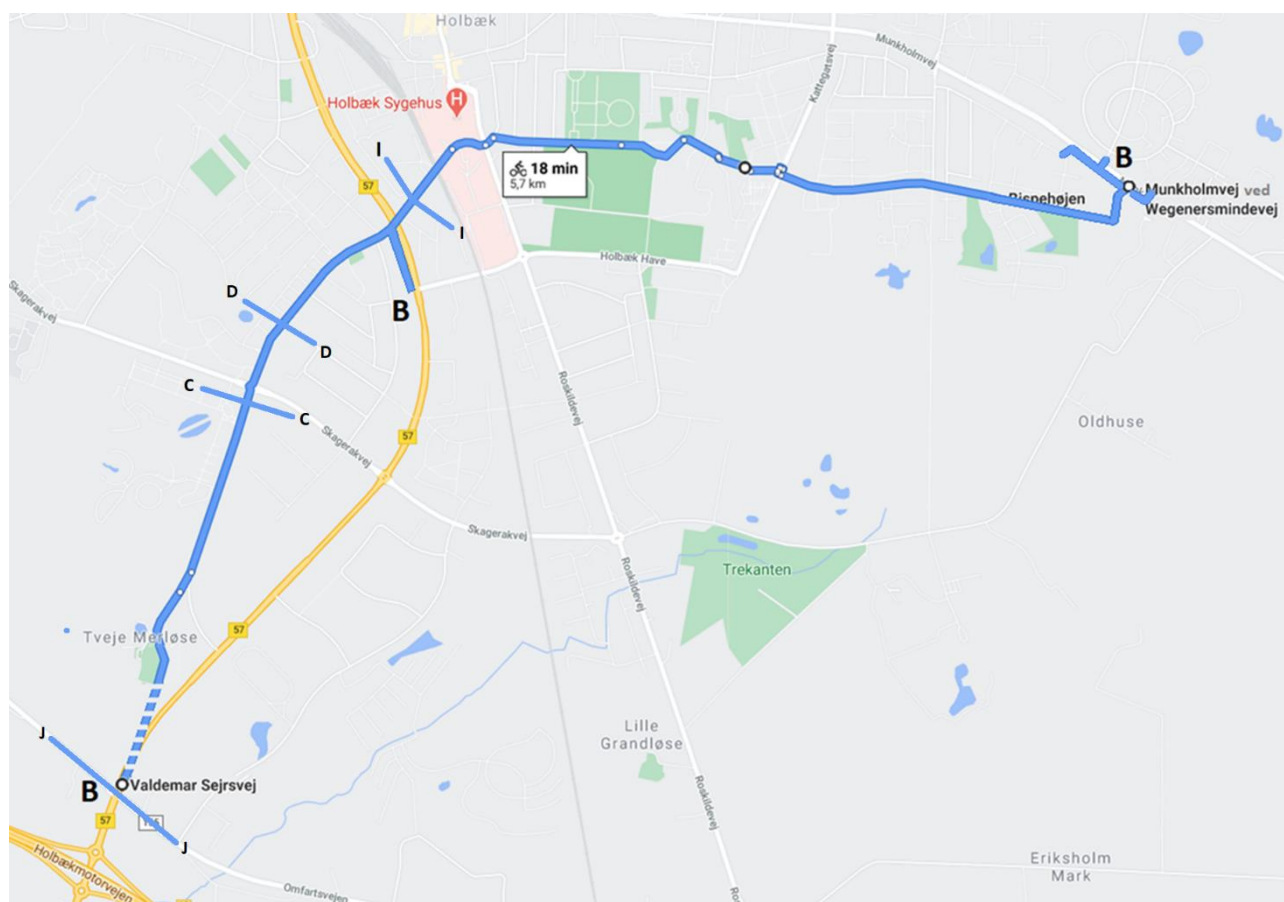
14 GI Ringstedvej, mellem Taastrup Møllevej, rundkørslen ved Skagerakvej og Ladegårdsvej, udføres som stillevej med cykelbaner/stier. Den sænkede max-hastighed på 30km/t på denne delstrækning er med til at flytte biltrafikken over på Skagerakvej.

15 GI Ringstedvej mellem Ladegårdsalleen og Tveje Merløse udføres eventuelt som to-minus-en vej, idet 50km/t zonen forlænges helt til Tveje Merløse.

16 På marken og ud langs Valdemar Sejrsvej fra Tveje Merløse til Harmskrydset etableres dobbeltrettet cykelsti.

17 Hittidige planer om selvstændige cykelstier langs Valdemar Sejrsvej på strækningen L C Worsøesvej-Harmskrydset overflødiggøres, når ruten ad GI Ringstedvej og forlængelsen af ruten til Tveje Merløse og Harmskrydset gennemføres som beskrevet under punkterne B9 til B14.

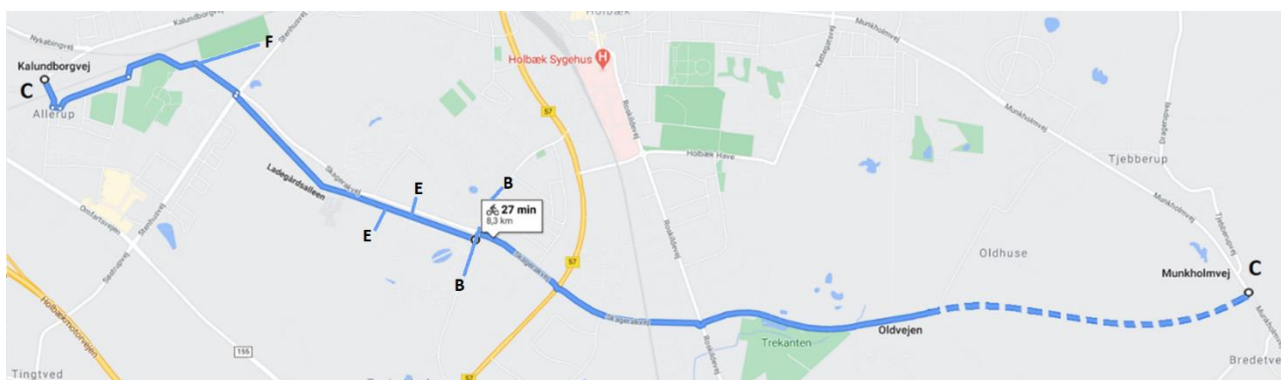
En væsentlig anlægsbesparelse.



C 102 Ladegårdsstien (inkl Fjordhøjstien)

Ladegårdsstien vil tage imod udenbys cyklister og guide dem uden om bymidten og videre ud i landet eller omvendt guide dem til de vigtige steder i byen. Stien er samtidig en vigtig skolesti til Lilleskolen og Stenhuskolerne og med forbindelse til Sportsbyen.

Stien starter på Kalundborgvej, hvor den dobbelttredede cykelsti fra Tuse ophører, og der kræves sideskift for indadkørende cyklister. Cykelsti over jernbanen til indkørsel til Thorsvej, videre af Fjordhøjstien til Lilleskolen. Videre ad cykelsti på Stenhusvej frem til rundkørsel og over Stenhusvej til Ladegårdsalleen og videre til Gl. Ringstedvej ad cykelsti langs sydsiden af Skagerakvej, gennem rundkørsel på Valdemar Sejrsvej og rundkørsel på Roskildevej og videre langs nordsiden ad (kommende) cykelsti til Arenavej. Og på sigt helt til Munkholmvej, stadig som dobbelttredet cykelsti på nordsiden af Skagerakvejs forlængelse.



Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Cykel- og fodgængerfelt over Kalundborgvej v. Springstrupvej.

2 Dobbelttredet cykelsti og fortov i østsiden af broen over jernbanen frem til sti på Thorsvej. Kun en vejbane.

3 Cykelfelter ved kryds af Heimdalsvej.

4 Dobbelttredet cykelsti på Stenhusvej anlægges på sydsiden hele vejen fra Ladegårdsalleen til Lilleskolen, og der anlægges hævede cykelfelter på tværs over til Stenhuskolerne.

5 Krydsning af Stenhusvej v. rundkørsel. Cykel- og fodgængerfelt med tydelig vigepligt for bilister. Rykkes en smule længere væk fra rundkørslen for at give plads til holdende biler efter rundkørsel.

6 To stk. indkørsler til Kløverstien: Vigepligten skal vendes således at cykler får forkørselsret.

7 Krydsning Gl. Ringstedvej / Tåstrup Møllevej (Højstien): hævet Cykel- fodgængerfelt

8 Krydsning af Spånebak Cykel- fodgængerfelt trukket op ad Spånebak for at give plads til ventende biler.

9 Rundkørsel Valdemar Sejrsvej: etablering af hævet felt med tydelig vigepligt for biler. evt. tilbagetrækning mod syd for at give plads til ventende biler.

10 Krydsning Rørvangsvej: Cykel- fodgængerfelt trukket op ad Rørvangsvej for at give plads til ventende biler.

11 Tydeligt cykelfelt gennem rundkørsel v. Roskildevej m. normal vigepligt.

12 Dobbelttredet Cykelsti anlægges videre på nordsiden af Skagerakvej mellem Roskildevej og Højvang og Arenavej.

13 På sigt forlænges den dobbelttredede cykelsti til Nyvangstien/Nyvangs Allé og helt til Munkholmvej samtidig med, at Oldvejen/Skagerakvej forlænges til Munkholmvej. Forlængelsen af Oldvejen/Skagerakvej bør dog ikke udføres, før der er sikre cykelruter i Holbæk by, jævnfør denne Trafikplan.

D 113 Taastrupstien

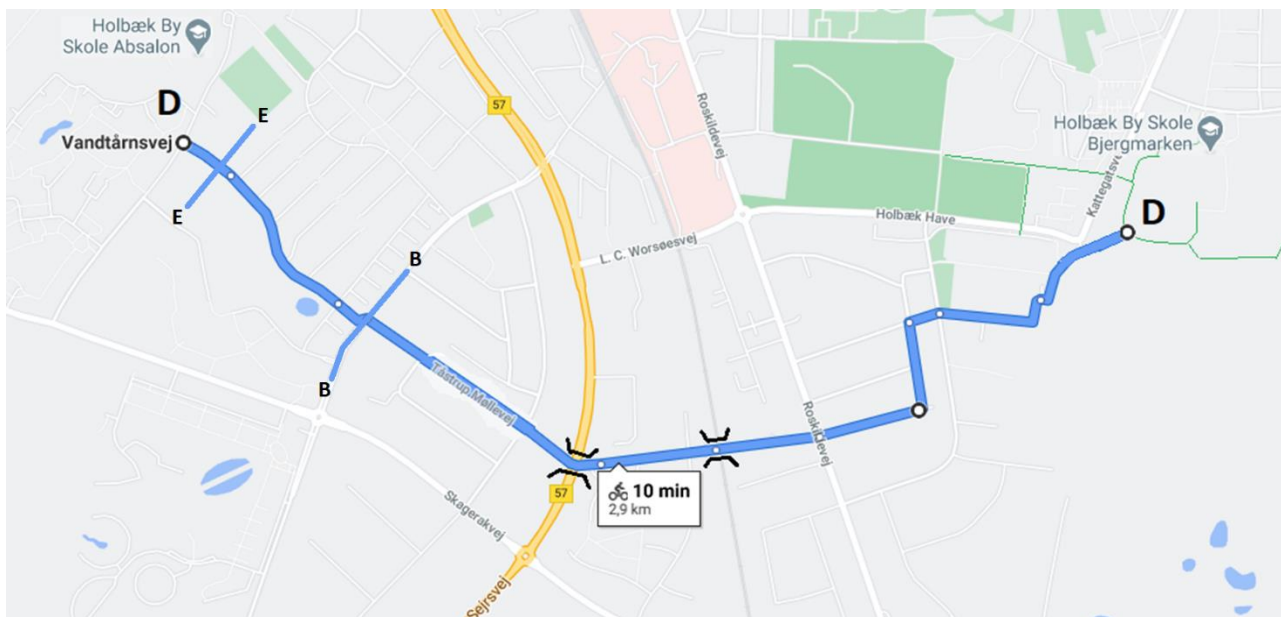
Taastrupstien er en god direkte forbindelse mellem Bjergmarkskolen og Absalonskolen, og den er samtidig Østbyens cykelsti til Sportsbyen.

Alene den meget sikre krydsning ad eksisterende cykelbroer over jernbanen og Valdemar Sejrsvej gør det oplagt at opgradere ruten med sikre kryds ved Roskildevej og Gl Ringstedvej.

Fra Bjergmarkskolen og Fælledstien går stien direkte til og igennem Vangkvarteret og krydser Mellemvang til Østervang. Ad Østervang til Tårnvang, krydser Roskildevej til Ny Taastrupvej, eksisterende bro over jernbanen til Tåstrup Byvej og eksisterende bro over Valdemar Sejrsvej, ad Tåstrup Møllevej frem til overkørsel over Gl. Ringstedvej og videre ad Claus Norbysvej til Barsebæk og frem til Vandtårnstien og Absalonskolen.



Krydsning af Roskildevej er en stor hindring på Taastrupstien



Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Sti fra Fælledstien på nordsiden af daginstitutionen (hhv Bjergmarkskolen) til Agervang anlægges og asfalteres.

2 Krydsning af Mellemvang til Østervang på hævet cykel- og fodgængerfelt.

3 Vejbomme mellem Østervang og Tårnvang erstattes med en stele.

4 Krydsning af Roskildevej til Ny Tåstrupvej: Hævet kryds med markering af cykel- og fodgængerfelter

5 Betonklodser ved udkørsel fra jernbanebro til Tåstrup Byvej erstattes af steler.

6 Forbedret belægning ved udkørsel fra broen.

7 Hævede cykelfelter ved overkørsel af Spånebæk (vigepligten vendes).

8 Krydset Gl. Ringstedvej/Taastrup Møllevej/Claus Nordbyvej: Hævet kryds med cykel- og fodgængerfelt til Claus Norbysvej (Se beskrivelse B13).

9 Indkørsel til Claus Norbysvej, bomme fjernes og erstattes af steler og advarsel om krydsning af vej (fra Claus Norbysvej).

10 Barsebæk bliver stillevejsområde.

11 Forbindelsen til Absalonskolen sker dels forbi den gamle svømmehal og dels forbi Cirkus Kæphøj, dels ved den gamle badmintonhal, i to tilfælde som hævede cykelfelter over Vandtårnsvej.

12 Forbedret lys i tunnel under Vandtårnsvej.

E 122 Vandtårnsstien

Vandtårnsstien tager udgangspunkt i Lundemarksvejs cykelstier og går ad Riffelhavevej, Peder Billesvej, til den oprindelige Vandtårnssti, med forbindelse til Ladegårdsalleen, og til Sportsbyen.

Vandtårnsstien bliver en central forbindelse fra byen og Absalonskolen til Sportsbyen. Gode muligheder for at skifte til andre ruter undervejs.

Opgradering af Vandtårnstien vil overflødiggøre det planlagte projekt langs Vandtårnsvej og rundkørsel Vandtårnsvej/Skagerakvej (som et trafiksikkerhedsprojekt)

Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Hævet kryds ved Lundemarksvej/Riffelhavevej

2 Cykelbaner på Riffelhavevej og parkeringsforbud.

3 Hævet kryds ved Riffelhavevej/Absalonsvej/Peder Billesvej.

4 Peder Billesvej omdannes til stillevej mellem Absalonsvej og Vandtårnstien.

5 Markerede cykel og gangfelter ved stiudmundinger til Peder Billesvej fra Vandtårnsstien og Lensstien.

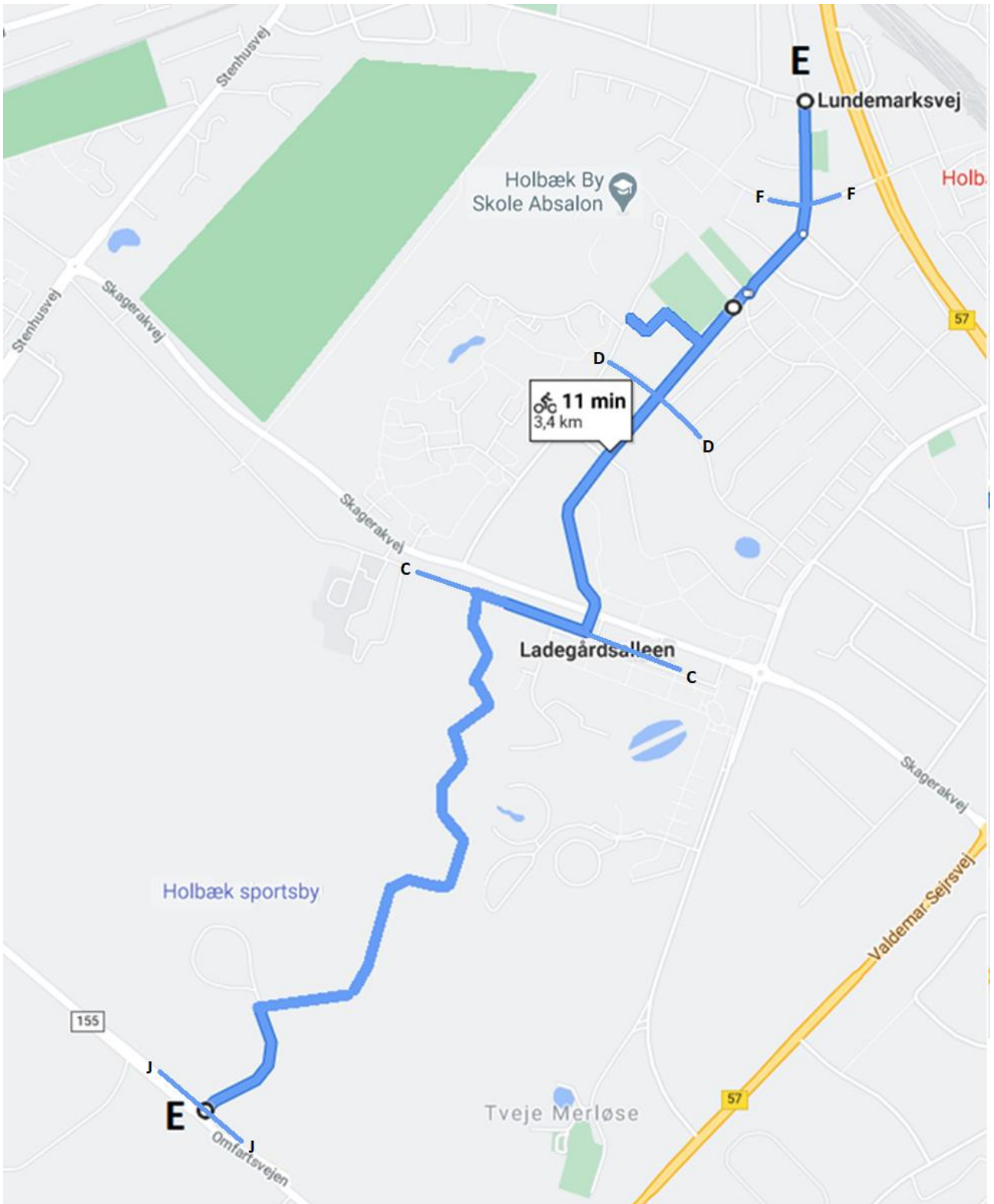
6 Vending af vigepligt ved Svømmehallen, så Vandtårnstien prioriteres.

7 Hævet Cykel- og fodgængerfelt ved krydsning af Ladegårdsparken Vest.

8 Ekstra lys i tunnelen og tydelig opstregning af baner under Skagerakvej. (pga. dårlige udsigtsforhold før og efter tunnelen)

9 Ved Sportsbyen føres cykelstien hele vejen videre til Omfartsvejen.

10 Forbedringen af Vandtårnsstien og Taastrupstien og forbindelserne over Vandtårnsvej til Absalonskolen, jævnfør anlæg D11, overflødiggør det 10 mio kr dyre projekt med Vandtårnsvejs rundkørsel og dobbeltrettet cykelsti til Skagerakvej.

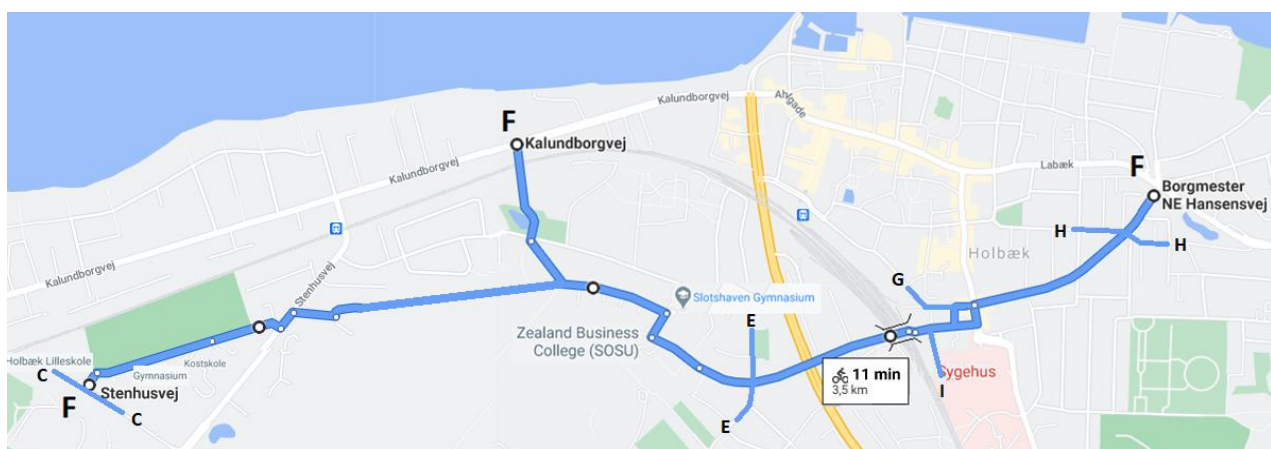


F 120 Absalonstien (inkl Lundestien)

Absalonstien løber fra Lilleskolen, sti langs med hal og boldbaner, Stenhusvej, Knudsskoven eller Lundemarksvej, Slotshaven, Absalonsvej, Dommerstien, Smedelundsgade eller Amtmandsvej-Kastanievej, Borgmester N E Hansensvej frem til Munkholmvej.

Med tilslutning af den nuværende Lundestien er der god forbindelse til Kalundborgvej ved Strandparken.

Absalonstien er en attraktiv skolevej til skolerne langs Stenhusvej og skolerne ved Absalonsvej. En god forbindelse for borgere fra villakvartererne og ind til midtbyen. Absalonstiens forbindelse over jernbanen ved Dommerstien er en vigtig forbindelse uden om det uheldsbelastede kryds Jernbanestads/Valdemar Sejrsvej.



Anlægsopgaver (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

1 Stenhusvej indrettes som stillevej (max 30 km/t) på hævet flade fra krydset med Lundemarksvej, forbi Skovhusvejs udmundning til stien ind mod Lilleskolen og Stenhuskolerne, med optegnelse af gang- og cykelfelter på tværs af Stenhusvej de tre nævnte steder.

2 Krydsning af Slotshaven/Lundemarksvej, gang og cykelfelt.

3 På Slotshaven etableres cykelstier op til SOSU skolen.

4 Forbindelse til Absalonskolen: Dobbeltrettet cykelsti fra SOSU og langs bygningen.

5 "Sidesti fra Kalundborgvej": Lundestien krydser Kalundborgvej på hævet gang og cykelfelt.

6 Forbedret lys i tunnel under jernbanen.

7 Grussti gennem skoven hæves, så den ikke oversvømmes i våde perioder.

8 krydset Absalonsvej/Riffelhavevej/Peder Billesvej på hævet flade (nævnt under Vandtårnstien delprojekt E3).

9 Flytning af parkeringspladser og cykelsti langs Absalonsvej på strækningen mod Valdemar Sejrsvej (er med i aktuelle trafikikkerhedsplan).

10 Gang og cykelfelt ved krydsning af Vølundsvej.

11 Der skal etableres køreramper på begge sider af broen, dette projekt er allerede i budgettet

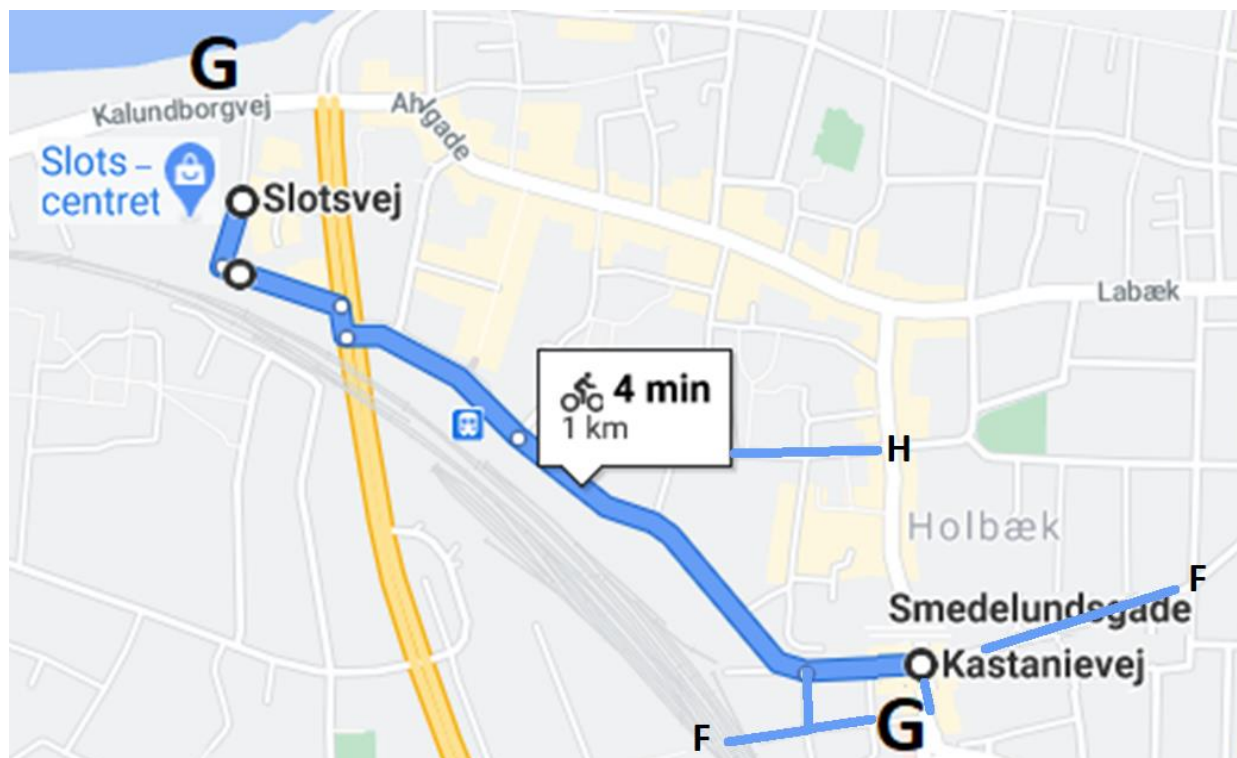
12 Amtmandsvej markeres med cykelbane frem til Kastanievej

13 Dommerstien, der er ensrettet for bilister fra Amtmandsvej til Smedelundsgade, gøres dobbeltrettet for cyklister

G Banestien

Fra Smedelundsgade ad Kastanievej, Dampmøllevej, og Jernbaneplassen og Valdemar Sejrsvej til Ndr Banevej og Slotsvej.

En vigtig forbindelse til stationen og Slotscentret.



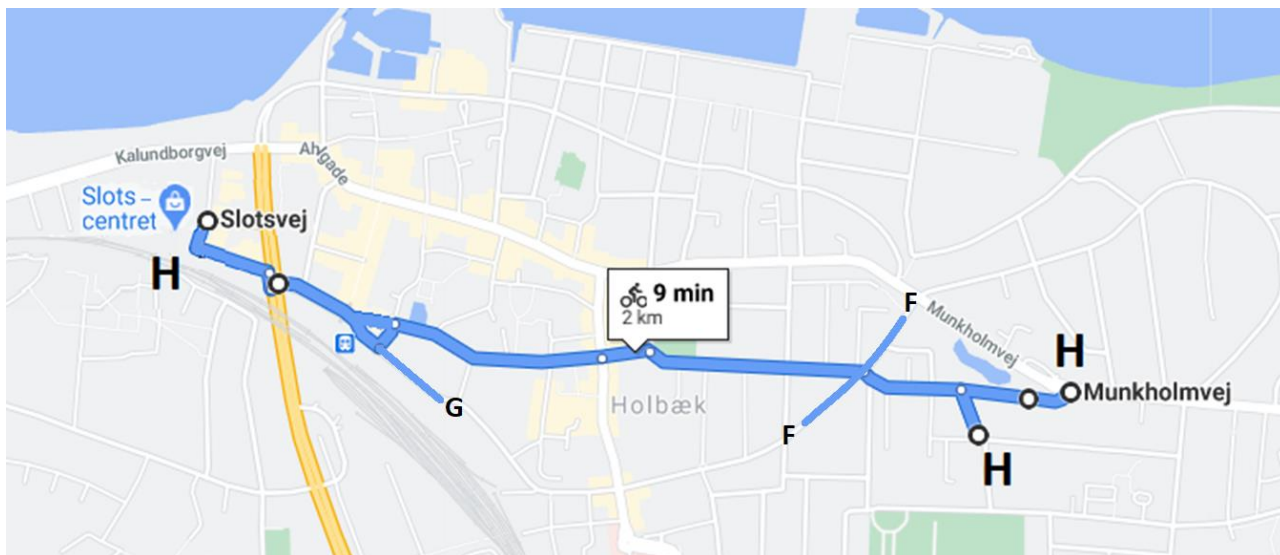
Anlægsarbejder:

- 1 Cykelstier langs Dampmøllevej - forudsætter vejudvidelse.
- 2 Dobbeltrettet cykelsti på vestsiden af Valdemar Sejrsvej mellem Jernbaneplassen og Nordre Banevej (cykeladgang til Slotscenteret)
- 3 Jernbaneplassen revurderes, så cyklister og gående kan komme på tværs af pladsen mellem stationen og Nygade.
- 4 Fodgængertunnel nedlægges og erstattes således af cykel- og fodgængerfelt i niveau over Jernbaneplassen.

H Den grønne Parallevej

Jernbaneplassen, Jernbanevej, Rosen, Tidemandsvej, Kasernevej, til Munkholmvej hhv Steenstrup Alle.

Direkte rute mellem Munkholmvej og Stationen/Slotscentret.



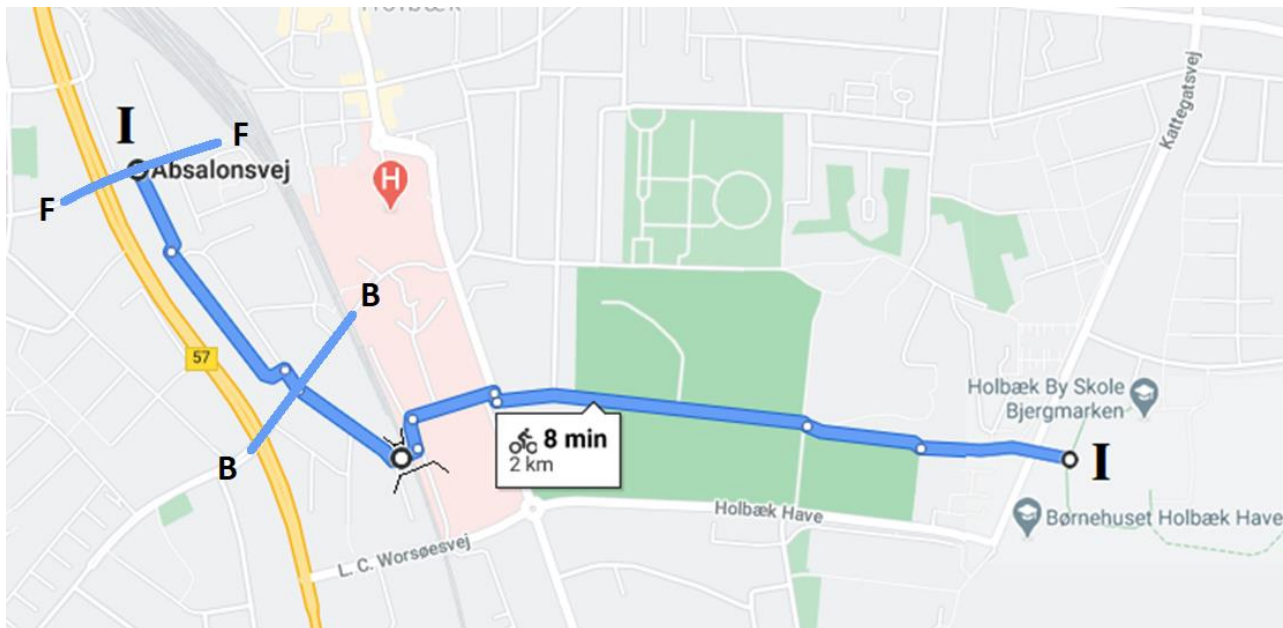
Anlægsarbejder:

- 1 Sikker krydsning af Jernbaneplassen til Jernbanevej, se G3
- 2 Cykelbaner genskabes på Jernbanevej og Rosen.
- 3 Fremskudte cykelstandsefter i Smedelundsgadekrydset.
- 4 Cykelsymboler i Rosenrundkørslen.
- 5 Tidemandsvej indrettes som cykelgade/busgade (30 km/t).
- 6 Tidemandsvejs sidegader i kvarteret mellem Labæk og Borgmester NE Hansensvej får samtidig status af stillevej (30 km/t),
- 7 Sikker krydsning af Borgmester N E Hansensvej.
- 8 Der skabes åbning for cyklister ved overkørsel til Steenstrup Alle og videre til P C Müller Have.
- 9 Sikker krydsning ved Kasernevejs udmunding i Munkholmvej.

I 136 Seminariestien

Skiltet cykelrute fra Fælledstien, ad Seminariestien, Borgmestergårdsvej, Birkevænget, Rosenvænget, over GI Ringstedvej ad Hasselvænget til Absalonsvej.

Denne routes vigtighed vil blive forstærket, når det nye boligkvarter ved Holbæk Have etableres. Ruten bør derfor sikres.



Anlægsarbejder:

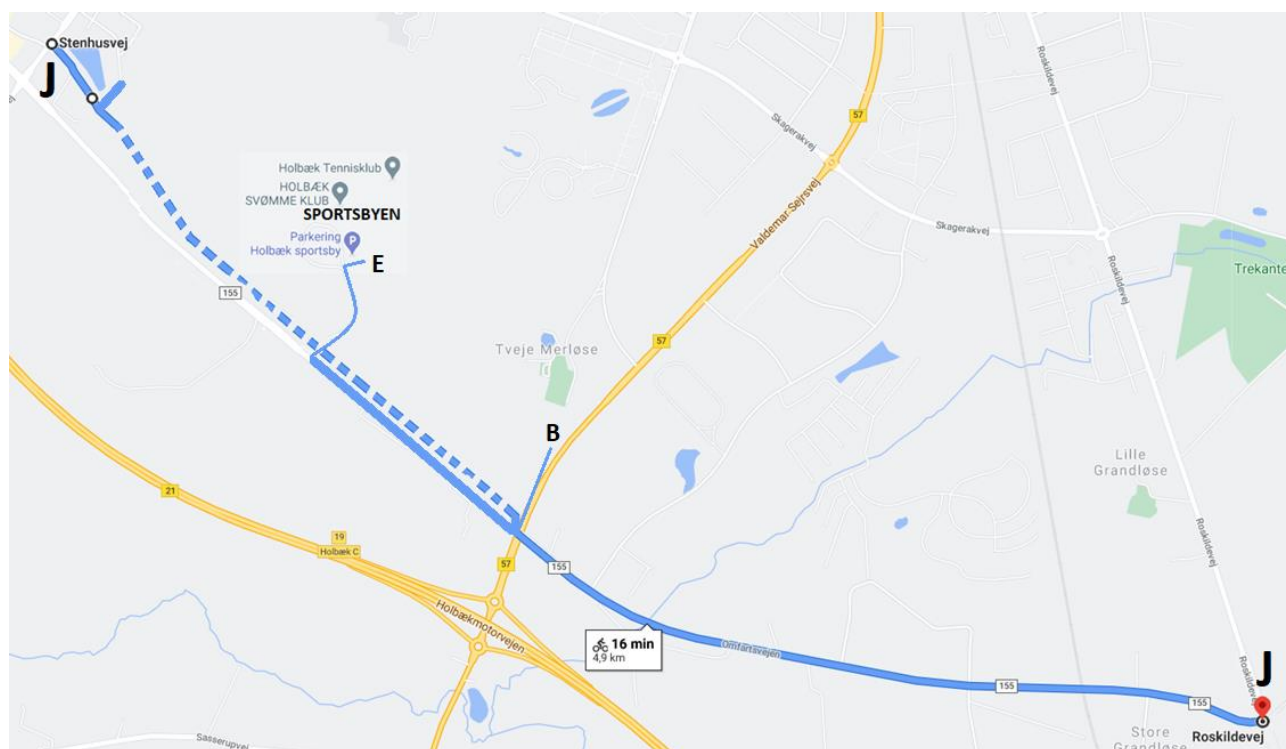
- 1 Fælledstiens tunnel under Kattegatsvej repareres og oplyses.
- 2 Hævet kryds med cykelfelt og fodgængerfelt over Roskildevej mellem Borgmestergårdsvej og Birkevænget.
- 3 Cykelbroen over jernbanen mellem Birkevænget og Rosenvænget bør bevares og renoveres. Det midterste felt hæves, så der er plads til at eltog kan underføres.

J Omfartsstien

Omfartsstien løber ad- eller parallelt med Omfartsvejen fra Stenhusvej, over Sportsbyen til Harms krydset, og videre til Roskildevej.

En del af Omfartsstien udvikles til rekreativ cykelsti i eget tracé mellem Stenhusvej og Harmskrydset, og sammen med stier og veje i Knudsskoven vil det vil give gode træningsbetingelser for både idrætsudøvere og andre på tur.

Med cykelstien fra Søstrup vil stien give borgere fra de omkringliggende byer mulighed for at cykle sikkert til sportsbyen.



Anlægsarbejder:

- 1 Etablering af sti fra vejen bag planteskolen, langs ridestien til sportsbyen og til Harmskrydset (på nordsiden af Omfartsvejen).
- 2 Krydser indkørsel til Sportsbyen med hævet cykel- og fodgængerfelt.
- 3 Forlængelse af grusstien fra Ladegårdsalleen mod Omfartsvejen skaber sammenhæng til Knudsskovens stier.
- 4 Der etableres bredere cykelbaner og smallere bilbaner langs Omfartsvejen på hele strækningen mellem Roskildevej og Harmskrydset. Samtidig etableres hastighedsgrænse 70 km/t på denne strækning.
- 5 Stien afsluttes ved mødet med Roskildevej, og hvor krydsningen sikres for cyklisterne.

X Indfaldsvejene

Indfaldsvejene

Hovedruten gennem byen fra øst til vest er på de største strækninger forsynet med gode cykelstier.

Det er især aktuelt at forbedre mulighederne for at komme på tværs af Roskildevej, Kalundborgvej og Munkholmvej,

Behovet er de fleste steder beskrevet, hvor andre ruter møder Roskildevej, Munkholmvej og Kalundborgvej.

Anlægsarbejder (Vi har med **fed skrifttype** fremhævet de delprojekter, vi ønsker prioriteret i første omgang):

Munkholmvej:

1 Max 50 km/t på strækningen mellem Tjebberup og Stormøllevej/Østre Fælledvej.

2 Cykelfelt og fodgængerfelt ved Sofiesminde Alle og Wegenersmindevej (B1).

3 Dobbeltrettet cykelsti på sydsiden mellem Wegenersmindevej, Højstien, Sofiesminde Allé og stihullet ind til Blomsterhaven (B2).

4 Cykelsti/cykelbaner fra Tjebberup til lyskrydset i Hornsherred (øst for Munkholmbroen i samarbejde med Lejre kommune).

5 Cykelfelt og fodgængerfelt ved Kirsebærstien.

6 Cykelfelt og fodgængerfelt krydset ved Nørreled/Samsøvej/Bakkekammen.

7 Cykelfelt og fodgængerfelt ved Kasernevej (H9).

8 I krydset Labæk/Havnevej/Borgmester N E Hansensvej/Munkholmvej markeres cykelbaner langs Munkholmvej-Labæk.

Kalundborgvej:

1 Max hastighed 40 km/t for biler på strækningen Rema1000-Nykøbingvej,

2 Cykelfelt og fodgængerfelt ved Rema1000.

3 Cykelfelt og fodgængerfelt ved Knudskovstien (skiltet som Lundestien) /Strandparken (F5).

Valdemar Sejrsvej

1 Dobbeltrettet cykelsti på vestsiden mellem Jernbaneplassen og Nordre Banevej (G2 / H1).

2 Dobbeltrettet cykelsti på vestsiden mellem L C Worsøesvej og GI Ringstedvej, inkl sikring af overkørslen ved lyskrydset (B10).

3 Dobbeltrettet cykelsti fra Tveje Merløse til Harmskrydset (B15).

Roskildevej

1 Hævet kryds ved Tårnvang/Ny Taastrupvej (D4).

2 Hævet kryds ved Borgmestergårdsvej/Birkevænget (I2).

Y Bymidten

Bymidten er et kapitel for sig.

Bymidten er ikke bare Ahlgade, Nygade og Smedelundsgade. Det er alle stræder og pladser omkring de tre vigtige handelssgader - og havnen! Bymidten er under forvandling til et bedre mødested for byens og oplandets borgere.

Bilister handler i centre. Cyklister handler lokalt!

Behandlingen af Bymidten afventer det forestående arbejde omkring Byrumsplanen, og vi ser frem til, at der bliver plads til stier og ruter uden brosten, med cykelstativer (overdækkede?), cykelpumper med mere til fremme af indkøb på cykel. Undersøgelser viser at handlende på cykel besøger flere butikker i bymidter end bilister, og at fodgængere og cyklister til sammen handler for lige så meget som bilister i bymidter.



I bymidten er der behov for cykelparkeringssteder

Mulige kommende anlægsopgaver:

1 Ændrede belægninger og skiltning, der giver flere muligheder for cyklister og gående.

2 Mødepladser med cykelstativer mm.

3 Ahlgade skiltes som stillevej eller gågade med tilladt biltrafik (30 km zone eller 15 km zone).

4 Cykelbaner med en meter bred jævn belægning i de ni østligste felter på Ahlgade, der endnu ikke er renoveret.

5 Fremrykkede cykelstop i krydset ved Labæk/Markedsgade/Brogade.

6 Cykelbaner i krydset Havnevej/Borgmester N E Hansensvej.

7 Fremskudt cykelstop ved Smedelundsgade/Borgmester N E Hansensvej (F).

8 fremskudt cykelstop i krydset Rosen/Jernbanevej/Smedelundsgade (H3).

9 Dobbeltrettede cykelruter i stræderne.

10 nye fodgængerfelter over Havnevej til gl havn, for eksempel ved Piratstræde og Bagstrædes forlængelse.

11 Cykel og fodgængerfelt over Havnevej ved Havnegade.



Del 3: Virkemidler og “bløde” løsninger

I det følgende beskrives eksempler på løsninger, der fremmer sikkerhed og tryghed for de bløde trafikanter, og som kan skabe gennemgående og direkte ruter.

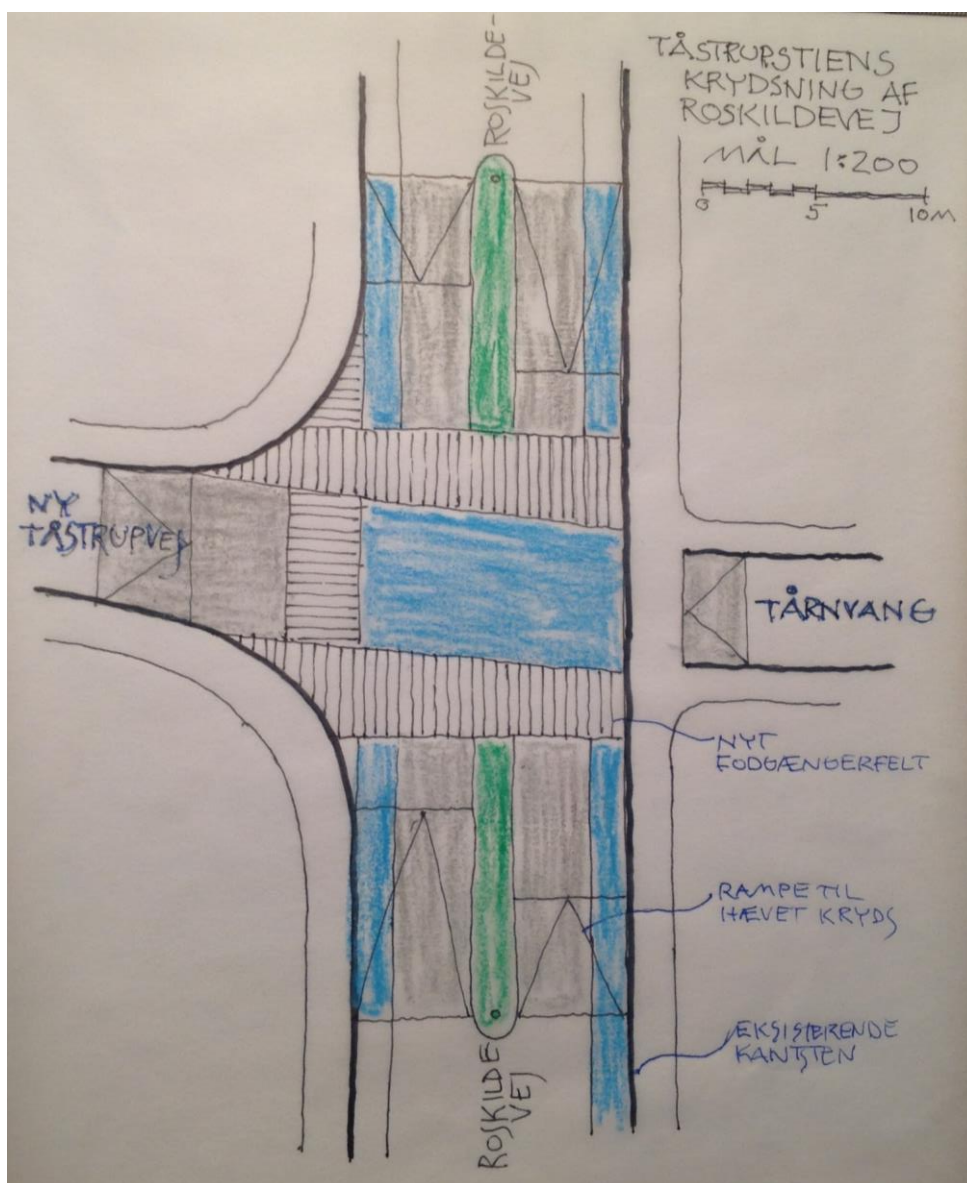
Vores løsninger forudsætter gennemgående, at både biler og cyklister sænker hastigheden, for det får flere til at cykle, og cykle mere.

Hvis kun cyklisterne skal stoppe op og vente på fri bane - især steder uden lyskryds - kan disse stop blive temmelig længevarende for cyklisten, og det dur ikke.

1 Sikkert kryds med hævet flade (20-50 km/t)

Hævet flade betyder, at alle trafikanter er opmærksomme og passer på hinanden.

Ramperne kan indrettes, så de markerer om max hastighed i krydset er 15, 30 eller 50 km/t



Forslag til Tåstrupstiens krydsning af Roskildevej ved Tårnvang.

2 Fodgængerfelt

Fodgængerfelt opstribes og markeres med skilt, der ikke bare anviser fodgængerne. Skiltene bør være så store, at bilister opdager dem i tide.

Der er behov for flere fodgængerfelter og færre såkaldte "opmærksomhedsfelter", hvor bilister ikke behøver tage hensyn til fodgængere.

Fodgængerfelterne skal være oplyste for at sikre at personer kan ses, når der er modkørende biler med kraftigt lys.



Fodgængerfelt fra Stenhusvej med tydelig skiltning og lys

3 Cykelfelt

Cykelfelt anlægges ved siden af et fodgængerfelt. Markeret med eget cykelfeltskilt under fodgængerskiltet. Eller markeres med "trekantpåspidsen" med undertavle "cykler fra begge sider".

Cykelfelt anlægges, hvor det er muligt på hævet flade sammen med fodgængerfeltet, og viser dermed, at bilister har vigepligt.



Billede fra Ångelholm i Sverige, bemærk hævet cykel- og gangfelt med både fodgænger- og cykelskilt.

4 Cykelgade (30 km/t)

Cykelgade er en stillevej med max 30 km/t. Stilleveje kan indrettes i boligbebyggelser og kvarterer.

Når en stillevej samtidig rummer en hovedcykelrute, kan man benævne dem cykelgader for at understrege, at biltrafikken sker på cyklisternes præmisser.



Cykelgade fra Næstved

5 Gågade, Opholds- og legegade (15 km/t)

Gågader kan, ligesom Lege- og opholdsgader rumme hensynstagende kørende trafik.



6 Rundkørsel

En rundkørsel indrettes sikrest med cykelbanen markeret som blå felt hele vejen rundt eller med cykelsti, der kører hele vejen rundt på hævet trace, så bilisten er opmærksom på sin vigepligt.

Dette gælder også, når cykelstien er trukket længere væk fra selve rundkørslen.



Tydelig rundkørsel Roskildevej-Worsøesvej, -dog mangler det hævet trace her.

7 Cykelsti i egen tracé (25km/t)

- er absolut at foretrække i det åbne land, hvor biltrafikken er hurtig og dermed støjende og generende vind mæssigt.

Cykelstier skal være så brede, at cyklisterne kan passere hinanden, også de trehjulede og dem med cykeltrailere.



Ladegårdsalleen og stien til Sportsbyen er begge gode brede stier

8 Cykelsti langs gade og vej (25 km/t)

- indrettes, så cykeltrafik kan gennemføres ubesværet med 25 km/t, og så man kan passere hinanden.

Ramper ved kryds anlægges uden sidehældning, så trehjulede cykler ikke kæntrer.



Stejl og med sidehældning! Nedkørsel fra cykelsti på Kalundborgvej

9 Cykelbane langs gade og vej

- bør anvendes som nødløsning, da tryghed og sikkerhed er lille. Minimums bredde så 3-hjulede cykler og cykelanhænger har god plads. Cykelbanens afslutning mod rabat markeres med 10 cm hvid stribe for synlighed i mørke. Der skal sikres plads til sne depot på bagsiden af cykelbanen.

Er pladsen begrænset så cykelbane og vej presses sammen, må der ske en reduktion af bilernes vognbane og hastighed i det åbne land til 60-70 km/t - i byer til mindre end 30-40 km/t.



Nyopstribet cykelbane på Omfartsvejen. Bredden varierer fra 80 til 140 cm. Det vil være godt med en smal højre stribe til mørkekørsel.

10 Fremskudt cykelstoplinie i kryds

En enkel og sikker måde at afvikle trafik i lyskryds.



11 Belægninger

Både asfalt og grus kan accepteres under forudsætning af rimelig vedligeholdelse. Det samme kan chaussessten og brosten, hvis de er skårne og ikke huggede. Særlig opmærksomhed efter reparationer, så stien bevarer en høj komfort. En standard for jævnhed tilpasset cykler ønskes. Speciel opmærksomhed på håndtering af regn, dels glatheden og afløbsmuligheder.

Vintervedligehold med plads til ryddet sne! undgå grus med flint!



Chaussessten bør være jævne, dvs. skårne.



Grussti i Knudsskoven. God til cykling.

12 Skiltning

Udføres i farve tilknyttet den enkelte sti. Størrelse og placering, så de er læsbare fra cykel i fart.

Oversigtskort placeres strategiske steder, hvor stier krydser, og ved indgang til bymidten. Rutekort kan trykkes og distribueres i forbindelse med en kampagne for øget brug af cyklen til nærtransport.



Skilte med ønsket størrelse og placering



At cykle er at leve



"At leve er som at cykle: man må holde sig i gang for ikke at miste balancen. Held og lykke!"