

Cykelstrategi og handleplan

Sorø Kommune 2015



Tak

*Udarbejdelsen af cykelstistrategi og hand-
leplan for Sorø Kommune er foretaget i
samarbejde med en fokusgruppe og Sorø
Lokale Trafiksikkerhedsråd.*



Indhold

Tak	1
Forord	3
Indledning	4
Cykelstrategi	6
Hvad får borgerne i Sorø Kommune til at cykle?.....	6
Kortlægning af cykelforholdene i Sorø Kommune.....	7
Skolevejsundersøgelsen	9
Kortlægningen af de 6 områder	10
Området omkring Ruds Vedby.....	10
Området omkring Dianalund.....	12
Området omkring Stenlille.....	15
Området omkring Pedersborg.....	18
Området omkring Sorø.....	21
Området omkring Frederiksberg.....	23
Opsummering af kortlægningen	27
Virkemidler til at forbedre forholdene for cyklisterne	28
Handleplan.....	29
Første fase - År 2015.....	29
Anden fase	30
Planlagte cykelstiprojekter	30

Forord

Vi arbejder i Sorø Kommune for at skabe sundhed og trivsel for kommunens borgere. En af vejene er at få flere til at cykle. Vi har derfor i Teknik og Miljøudvalget udarbejdet dette forslag til en cykelstistrategi og handleplan for Sorø Kommune. Forslaget er udarbejdet i forlængelse af "Vision og Planstrategi 2018".

Strategien skal skabe grundlaget for at synliggøre de velfungerende cykelruter, der er i kommunen. Samtidig skal strategien danne udgangspunkt for en fremtidig prioritering af forbedringer til gavn for cyklisterne.

Strategien skal desuden skabe opmærksomhed omkring den kulturarv og de naturoplevelser, man kan opleve som cyklist i kommunen. Dette skal gerne få flere borgere og cy-

kelturister til at cykle i Sorø Kommune.

Da flere borgere tænker bedre sammen, vil jeg gerne invitere alle borgere, foreninger, organisationer og erhvervsliv til at kommentere dette strategiforslag i høringsperioden, der løber fra d. 19. januar til d. 13. februar 2015. Herefter vil Teknik og Miljøudvalget tage endelig stilling til strategiforslaget.

Venlig hilsen

Jens Nygaard

Formand for Teknik og Miljøudvalget



Indledning

9 % af borgerne i Sorø Kommune anvender cyklen som hovedtransportmiddel. Dermed har Sorø Kommune en lav placering på Transportvaneundersøgelsens liste over cykelaktiviteten i danske kommuner.

Storbykommuner som København, Odense og Århus har selvfølgelig et helt andet grundlag for cykeltrafik end en landkommune som Sorø med et bakket terræn og en langstrakt geografi. Men undersøgelsen viser, at flere landkommuner – med en demografi og geografi der minder om Sorø – har langt flere cyklister. Det viser, at der er et uudnyttet potentiale for at få flere folk i Sorø Kommune til at cykle i hverdagen¹.

Formålet med denne strategi og handlingsplan er at forbedre cykelforholdene i Sorø Kommune, så flere vælger at cykle i hverdagen.

I strategien er der udarbejdet en kortlægning af de cykelegnede veje og stier og indhentet viden om nuværende og potentielle cyklisters ønsker og behov. Strategien bygger desuden videre på "Skolevejsundersøgelse" fra 2010, "Stiplan" fra 2009, "Cykelstiprioritering 2009", "Sorø Kommuneplan 2013-2025" og "Vision og Planstrategi 2018".

Cykelstiprioriteringen fra 2009 er i dag med til at danne rammen for den måde, der bliver arbejdet med cykelstier i Sorø Kommune.

Denne strategi skal danne grundlag for en ny prioritering.

Cykelegnede veje og stier – definition i denne strategi

Med "cykelegnede veje og stier" menes:

- Egentlige cykelstier adskilt fra kørebanelen.
- Cykelbaner markeret i kørebanelens side og adskilt med en ubrudt kantlinje. Efter vejreglerne skal en cykelbane have en mindstebredde på 1,5 m, men i denne strategi kan baner med en mindre bredde også forekomme.
- De mindre befærdede veje hvis placering, beskaffenhed og benyttelse gør, at cyklister kan køre på vejen.

Der vil højst sandsynligt være delte meninger om, hvorvidt nogle af de mindre befærdede veje er cykelegnede eller ej – og især for skolebørn. De veje, som i strategien er kortlagt som cykelegnede, benyttes især uden for myldretiden i mindre omfang af hårde trafikanter. Det er derfor i strategien vurderet, at større skolebørn kan cykle på dem selv, og at de mindre børn kan cykle på dem i følge med en voksen.

På alle typer cykelegnede veje og stier vil der være risiko for, at nogle cyklister kan opleve dem som utrygge, da der er mange både objektive og subjektive forhold, der påvirker, hvordan veje eller stier opleves.

¹ jf. Transportvaneundersøgelsen 2009-2012

Denne strategi indeholder ikke en prioritering af de problematiske strækninger. Strategien udmøntes derimod i en handlingsplan i to faser. *Første fase* i 2015 skal nogle af de attraktive cykelruter synliggøres. I *anden fase* skal der så prioriteres mellem de utrygge strækninger, der er kortlagt i strategien. Prioriteringen skal ske ud fra, hvor forbedringerne kan give størst effekt i forhold til at skabe flere attraktive og sammenhængende cykelruter, der muliggør at flere kan cykle i hverdagen.

Med denne strategi er der ikke afsat penge til *anden fase* og det efterfølgende anlægsarbejde.

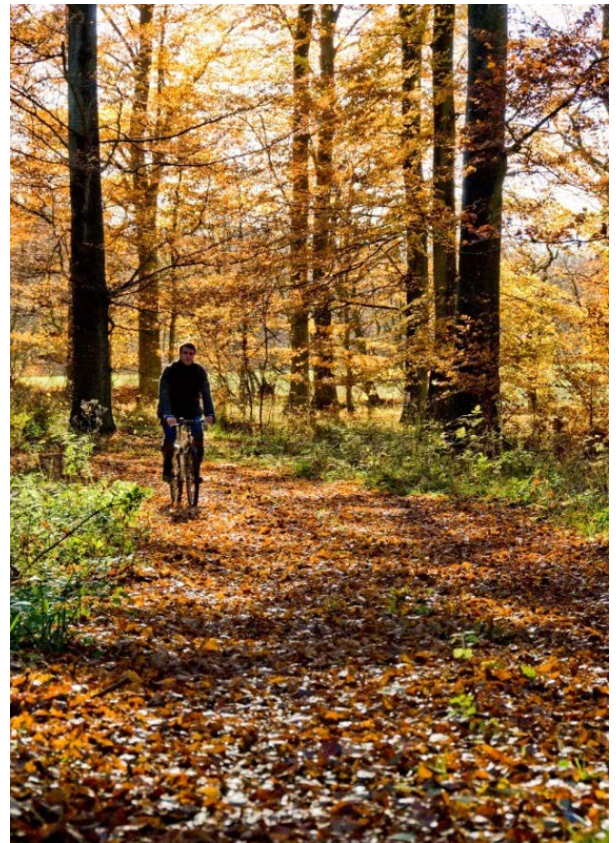


Foto: Cyklist i skov

Cykelstrategi

Visionen for cykelstrategien er, at:

1. Det skal være let og trygt at være cyklist i Sorø Kommune
2. Det skal være synligt, hvad man kan opleve som cyklist i Sorø Kommune.
3. Andelen af hverdagscyklister i Sorø Kommune skal være mindst på niveau med sammenlignelige kommuner.

Fokusgruppen

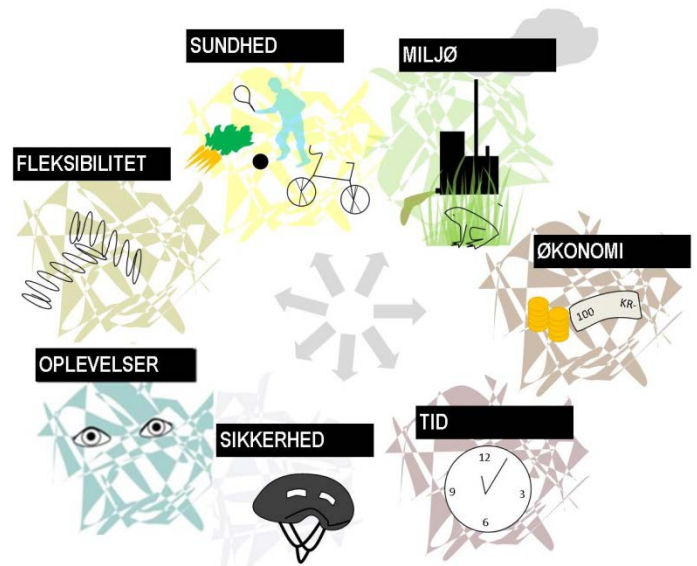
I juni 2014 afholdte Sorø Kommune et fokusgruppemøde, hvor institutioner, skoler, virksomheder og organisationer var inviteret til at komme med inputs til strategien. Til mødet var der 10 deltagere inklusiv to repræsentanter fra Sorø Kommune.

Alle mødedeltagerne cyklede selv i et eller andet omfang, men flere af dem ville gerne cykle mere.

Fokusgruppemedtagerne havde en klar mening om, hvor i kommunen der er godt at cykle, og hvor der er mindre godt. Der var enighed i fokusgruppen om, at hvis de mindre gode strækninger forbedres, er der potentiale for at få nuværende cyklister til at cykle mere og potentielle cyklister til i højere grad at vælge cyklen.

Hvad får borgerne i Sorø Kommune til at cykle?

Deltagerne i fokusgruppen tillagde følgende 7 faktorer betydning for, om de vælger at cykle:



Fokusgruppen vægtede faktorerne *sundhed*, *sikkerhed*, *miljø* og *fleksibilitet* højest og *tid* og *økonomi* lavest.

Foruden de syv nævnte faktorer, pegede fokusgruppen på, at "lyst" også er en væsentlig faktor, der for nogle er afgørende for valget af transportmiddel.

I handlingsplanens anden fase, hvor der skal prioriteres imellem forskellige forbedringer på utrygge strækninger, er det værd at have fokusgruppens prioritering af cyklisternes sundhed, sikkerhed, miljø og fleksibilitet for øje.

I forhold til fleksibilitet og miljø kan der tænkes i at fremme muligheden for at kombinere offentlig transport og cyklisme.

Da fokusgruppen vægter sikkerhed højere end tid, kan en synliggørelse af de sikre cykelegnede veje og stier være med til at få flere til at cykle, også selvom ruten bliver længere end ved at følge mere trafikerede veje.

Kortlægning af cykelforholdene i Sorø Kommune

Kommunens geografi er blevet undersøgt for at skabe et overblik over de muligheder og udfordringer, som cyklisterne i Sorø Kommune står overfor. Undersøgelsen er udarbejdet i samarbejde med fokusgruppen, det lokale trafiksikkerhedsråd samt ved brug af kortmateriale, eksisterende strategier og feltture.

Skoleveje prioriteres højt, da skolebørnene er udsatte trafikanter. Kortlægningen af de cykelregnede veje og stier tager derfor udgangspunkt i kommunens seks skoledistrikter:

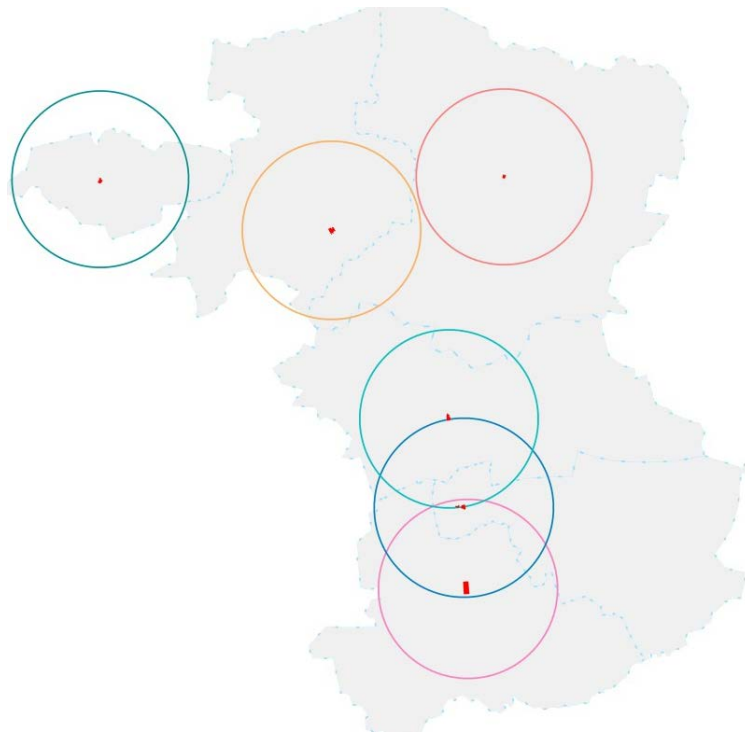
1. Ruds Vedby skoles skoledistrikt
2. Holbergskolens skoledistrikt
3. Stenlille skoles skoledistrikt
4. Pedersborg skoles skoledistrikt
5. Borgerskolens skoledistrikt
6. Frederikbergs skoles skoledistrikt

I cykelstiprioriteringen fra 2009 blev der foretaget en prioritering af forbedringer ud fra ønsket om at binde kommunen sammen i hele sin geografiske udstrækning.

I undersøgelsen "Bystruktur og cyklisme" har Københavns Universitet fundet, at udbuddet af skoler indenfor 3 km og arbejdssteder indenfor

4 km af folks bopæl har en positiv effekt på antallet, der vælger cyklen².

Derfor fokuserer strategien på cykelegnede veje og stier i kommunens lokalområder - i særdeleshed omkring kommunens folkeskoler.



Billede: Kort over skoledistrikter med cirkler med 3 km radius omkring folkeskolerne.

I handleplanens anden fase vil de strækninger, der ligger inden for 3 km radius af folkeskolerne, være særligt relevante at prioritere, således at flere børn får en sikker vej til skole.

I områderne omkring folkeskolerne kortlægges de cykelegnede veje og stier samt utrygge strækninger. Desuden kortlægges seværdigheder som eksempelvis kulturhistoriske steder

2 Jf. Bystruktur og cyklisme, IGN Rapport Marts 2014

og værdifulde landskaber, der kan være med til at lokke folk til at cykle. Kortlægningen viser hvilke strækninger, der er bedst at cykle på i dag.



Skolevejsundersøgelsen

I skolevejsundersøgelsen fra 2010 er det undersøgt, hvordan folkeskoleeleverne i kommunen kommer til og fra skole, og hvor eleverne finder skolevejen utryg. Undersøgelsen er foretaget før den nye skolestruktur i 2011, hvor antallet af folkeskoler blev reduceret fra 11 til 7 (6 folkeskoler og Sorø Privatskole). I 2010 cyklede 51 % af respondenterne. De primære grunde til, at de resterende elever ikke cyklede, var: "Mor og far siger der er for farligt", "For langt" og "Andet". I dag formodes der at være færre børn, der cykler til skole, da flere børn har fået længere til skole efter den nye skolestruktur.

Respondenterne har i undersøgelsen udpeget utrygge vejstrækninger. Den primære begrundelse for, at strækningerne blev udpeget som utrygge var, at "Bilerne kører stærkt".

På flere af de vejstrækninger, der blev udpeget som utrygge i skolevejsundersøgelsen, har Sorø Kommune siden undersøgelsen forbedret forholdene for cyklisterne:

- På Rudsgade i Ruds Vedby har Sorø Kommune anlagt hastighedssænkende foranstaltninger: Forbudstavler med 40 km/t, røde hævede felter og visuelle indsnævringer på vejen med rød belægning.
- I Dianalund er der planlagt anlæggelse af cykelsti på Per Degns Vej. Desuden er der ønsker om at gøre Fasanvej mellem Dianalund og Tersløse til en stillevej, hvor trafikken ledes udenom Tersløse via en omfartsvej.
- I Stenlille er der blevet anlagt cykelsti langs en del af Hovedgaden.
- Der er blevet anlagt cykelstier langs Kalundborgvej.
- I Pedersborg er der etableret en bro til cyklister ved Rustkammervej over motorvejen, og der er etableret krydsningsmulighed ved Kalundborgvej og Rustkammervej.
- I Sorø på Alleen er der blevet etableret et fodgængerfelt på en hævet flade, hvilket har gjort færdslen mellem Privatskolen og Borgerskolen mere sikker. Hvor Kongebrovej/Hauchsvej møder Alleen, er der etableret et hævet fortov, der muliggør at fodgængere lettere kan gå til Privatskolen og Borgerskolen.

De vejstrækninger, der er kortlagt som skoleveje i Skolevejsundersøgelse 2010, er pga. den ændrede skolestruktur ikke 100 % retvisende for, hvor de primære skoleveje ligger i dag. Men kortlægningen i skolevejsundersøgelsen giver et billede af, hvilke veje skolebørnene færdes på, da de fleste skoler og beboelseskvarterer ligger samme sted i dag som i 2010.

Sorø Kommune har udpeget en række veje som særligt farlige skoleveje. Hvis skolebørnene bor i områder, der gør at de er nødsaget til at færdes på disse veje for at komme i skole, sørger kommunen for, at børnene kan komme med bussen i skole i stedet.

Kortlægningen af de 6 områder

I de følgende afsnit kortlægges folkeskoler, skoleveje, cykelegnede veje og stier, utrygge strækninger samt offentlige transportmuligheder og seværdigheder for hvert af de seks skoledistrikter.

For hvert område kategoriseres de vejstrækninger, der kan blive brugt som skoleveje, efter

en smileyordning. Desuden opstilles forbedringsforslag for alle utrygge strækninger.

Omkostningerne ved forbedringsforslagene er estimeret ud fra, at 1 m dobbeltrettet cykelsti i asfalt eller grus anslås til at koste ca. 4000 kr., at 1 m cykelbane (udvidelse af vejsiderne) anslås til ca. 800 kr., og at 1 m reetablering af grussti anslås til ca. 300 kr.

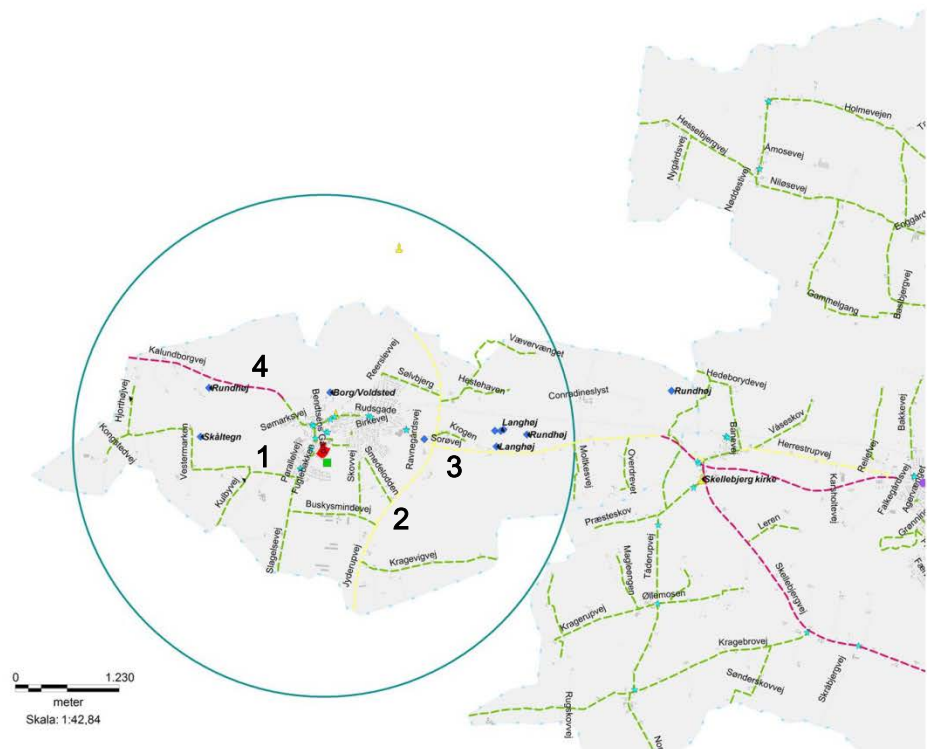
Området omkring Ruds Vedby

Ruds Vedby ligger i et kuperet terræn tilgrænset af flere moser og gamle lergrave, der er tilholdssted for et rigt fugleliv. Der er generelt fine cykelforhold i Ruds Vedby by.

Fokusgruppen lagde vægt på, at der i området skal være fokus på skolebørnenes sikkerhed.

Oversigtskort:

Signatur	
Cykelegnet vej/sti	
Nogenlunde cykelegnet vej/sti	
Utrygge strækninger	
Togstation	
Busstoppesteder	
Folkeskole	
Erhverv	
Kirke	
Haller	
Kulturhistorie	
Skoledistrikter	



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje



1. Over Vestermarken er der flere mindre befærdede veje, som cyklister kan bruge til Ruds Vedby skole.



2. Jyderupvej (225) er stærkt trafikeret, men der er markeret en cykelbane i kørebanens sider, hvilket gør cykelforholdene nogenlunde.



3. Sorøvej (219) er stærkt trafikeret og langs vejen er der markeret en smal cykelbane i kørebanens sider. Der er sparsomt bebygget langs vejen, og derfor forventes vejen kun i begrænset udstrækning at blive anvendt som skolevej.

Forbedringsforslag: At udvide cykelbanerne langs vejen.

Omfang og økonomi: Ca. 3050 m hvilket anslås til ca. 2.440.000 kr.

Seværdigheder langs vejen: Langhøj (fortidsminde) og Vedbygård, som er en tidligere herregård og fungerer nu som rekonvalescenthjem. (Omkring Vedbygård er en park, der er åben ved forudgående aftale.)



4. Kalundborgvej (255) er en stærkt trafikeret og gennemgående vej uden cykelstier eller cykelbane, vejen er uegnet for cyklister. Der er sparsomt bebygget langs vejen, og vejen er ikke kortlagt som en skolevej til Ruds Vedby skole (iht. Skolevejsundersøgelse 2010).

Forbedringsforslag: 1) Synliggøre andre mere trafiksikre cykelruter. 2) Etablering af dobbeltrettet cykelsti langs Kalundborgvej mellem Snarebanken/Hjorthøjvej og Ruds Vedby.

Omfang og økonomi: 1) Kan blive en del af synliggørelsen, der beskrives som første fase i handleplanen. 2) Ca. 2000 m hvilket anslås til ca. 8.000.000 kr.

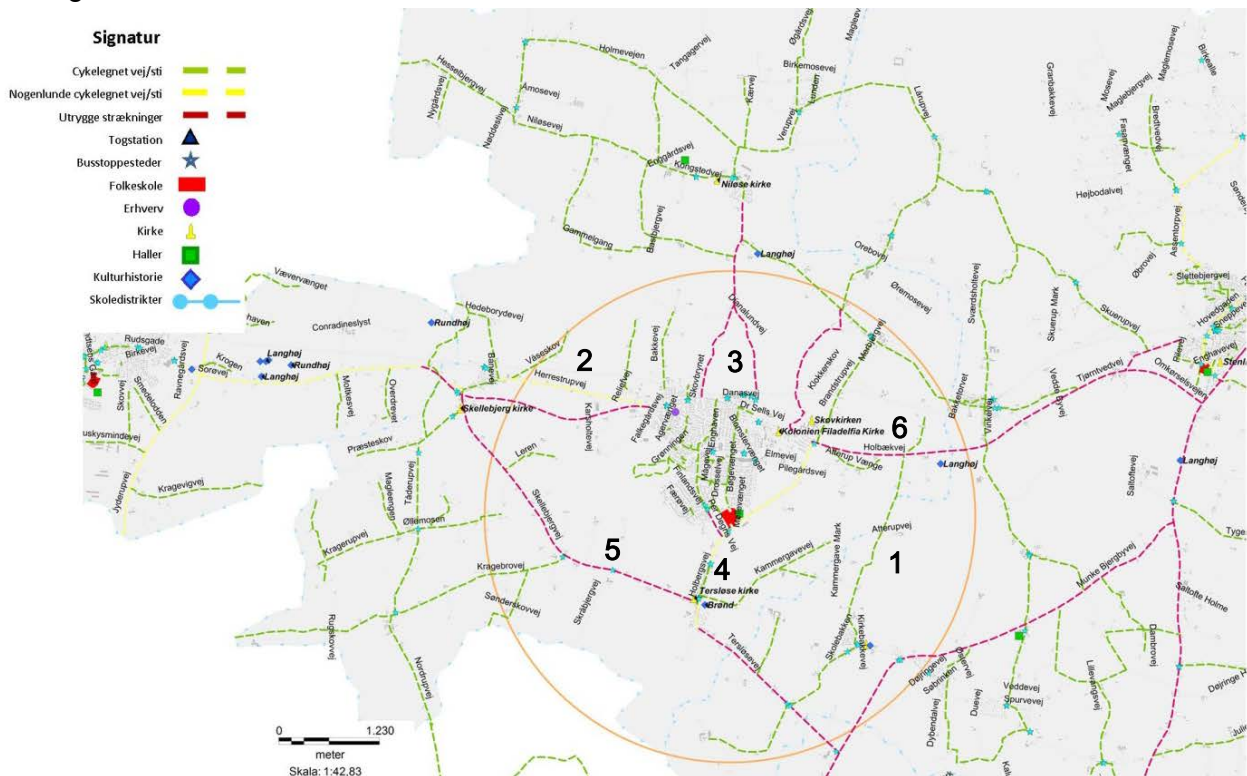
Seværdigheder langs vejen: Flere fortidsminder bl.a. Rundhøj og værdifulde landskaber.

Området omkring Dianalund

Dianalund området er kendt for Filadelfia hospital og koloni, der bl.a. indeholder et parkagtigt område med mange fine bevarelsesværdige bygninger. I Dianalunds nærområde findes Naturpark Åmosen.

Der er generelt fine cykelforhold i Dianalund by, men de store veje er en barriere for at cykle trygt til Dianalund fra de mindre bysamfund omkring byen.

Oversigtskort:



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje



1. Der er flere mindre befærdede veje med fine cykelforhold i området omkring Dianalund, det kan dog være besværligt at komme fra byen ud til de mindre befærdede veje.



2. Mellem Skellebjerg og Dianalund kører børnene ad Herrestrupvej. Vejen er utryk, da der er en del biltrafik.

Forbedringsforslag: Evt. kan trafikken reguleres ved chikaner eller hastighedsbegrænsninger på Herrestrupvej, så bilerne kører ad Karsholtevej (255). Det vil gøre Herrestrupvej til en bedre cykelvej. Karsholtevej er stærkt trafikeret og ikke egnet for cyklister.

Omfang og økonomi: 3 vejebump hvilket anslås til ca. 75.000 kr.



3. Dianalundvej igennem Tersløse Bøgeskov er meget utryk at cykle på, fordi bilerne kører meget stærkt, og vejen er smal og bugter sig, så der er dårligt udsyn. De fleste af stierne i skoven er grusstier, og der er ikke lys på dem. Det betyder, at vejr og mangel på dagslys kan afholde folk fra at benytte dem. Stierne ejes af Stiftelsen Sorø Akademi.

Forbedringsforslag: 1) Anlæggelse af cykelsti fra Niløse By til Dianalund langs Dianalundvej. 2) Gamle stier i skoven kan reetableres, så cyklerne kan køre der (især om sommeren). 3) Alternativt er Bakkevej en udmærket cykelvej på strækningen syd for Karsholte Huse, og hvis den nordlige del af Bakkevej blev koblet på Bastbjergvej, vil forbindelsen mellem Niløse og Dianalund blive forbedret.

Omfang og økonomi: 1) Arealerhvervelse og anlæggelse af ca. 2600 m. dobbeltrettet cykelsti langs Dianalundvej, hvilket anslås til ca. 8.500.000 kr. 1) Lodsejeraftaler omkring brugen af stierne i skoven og reetablering af stier i en længde på ca. 1500 m, hvilket anslås til ca. 6.000.000 kr. 2) Arealerhvervelse og dobbeltrettet cykelsti mellem Bakkevej og Bastbjergvej på ca. 1000 m, hvilket anslås til ca. 4.000.000 kr.

Seværdigheder langs vejen: Langhøj (fortidsminde) og Tersløse Bøgeskov.



4. Det er utryk at cykle mellem Tersløse og Dianalund (Holbergsvej og Per Degns Vej).

Forbedringsforslag: Etablering af dobbeltrettet cykelsti mellem Tersløse og Dianalund.

Omfang og økonomi: Ca. 700 m hvilket anslås til ca. 2.800.000 kr.



5. Skellebjergvej (219) er vejen er utryk at færdes på for cyklister, da den er stærkt trafikeret og uden cykelstier eller cykelbaner.

Forbedringsforslag: Vejen kan forbedres ved at blive udvidet med cykelbaner, primært på strækningen fra Kragebrovej til Tersløse.

Omfang og økonomi: Ca. 1700 m hvilket anslås til ca. 1.360.000 kr.



6. Holbækvej (255) er stærkt trafikeret med meget smalle cykelbaner, men da eleverne fra Munke Bjergby hører til Stenlille skoledistrikt vil det formentlig ik-

ke komme mange elever til gavn, hvis der etableres cykelsti mellem Pilegårdsvej og Tangedårdsvej. Derimod kan cyklister fra Vedde få gavn af bredere cykelbaner til Dianalund.

Forbedringsforslag: Vejen kan blive forsynet med bredere cykelbaner over Atterup Vænge.

Omfang og økonomi: Ca. 1200 m hvilket anslås til ca. 960.000 kr.

Seværdigheder langs vejen: Langhøj (fortidsminde).

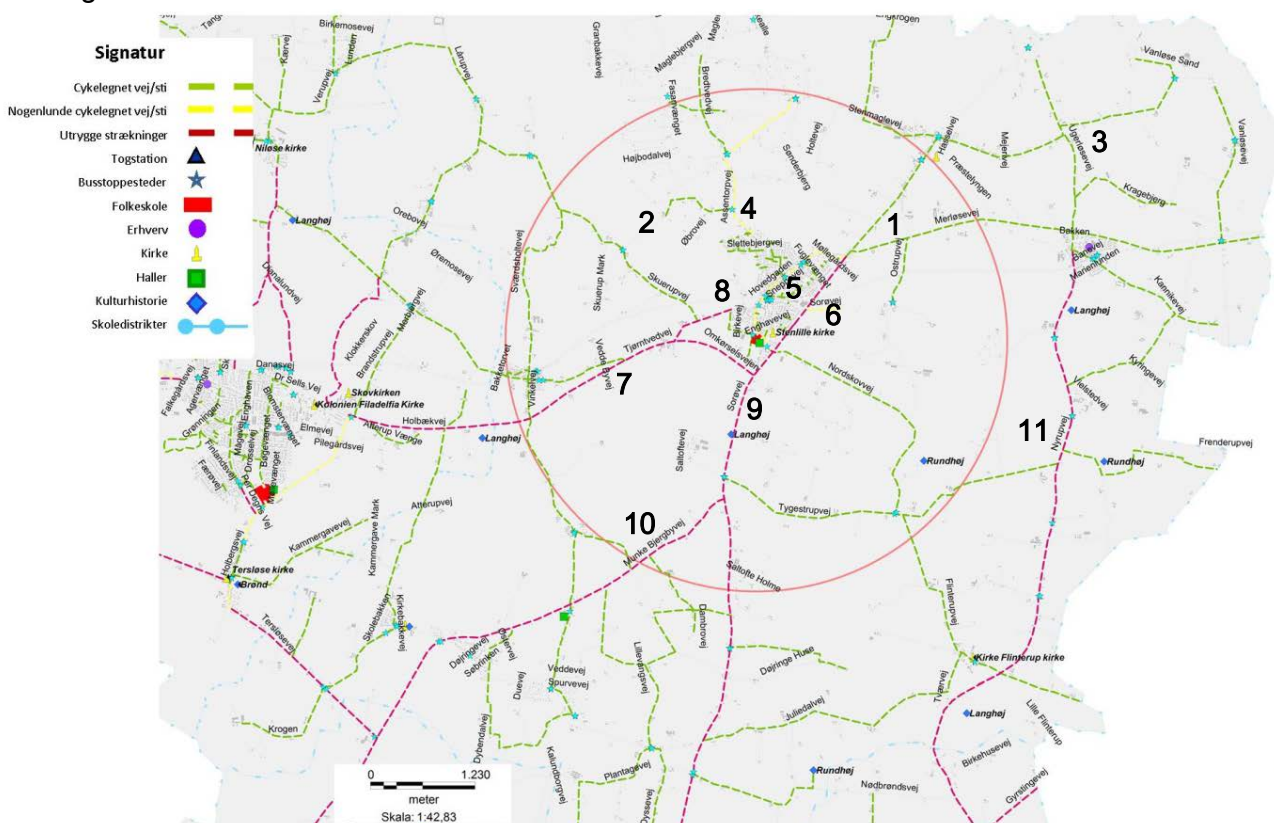
Området omkring Stenlille

Stenlille ligger på det let kuperede terræn mellem Sandlyng å, Galtebjerggrøften og hovedlandevejen, der går øst om byen. En markant bakke, Galtebjerg, rejser sig i den nordlige del af byen, og herfra er der en fin udsigt. Stenlille er primært omgivet af marker,

men ikke langt fra byen findes løvskov og Naturpark Åmosen med rekreative muligheder.

Det er svært at krydse Sorøvej som cyklist. Der er generelt fine cykelforhold i Stenlille by.

Oversigtskort:



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje



1. Der er gode cykelforhold ad Merløsevej.

Seværdigheder langs vejen: Galtebjerg-bakke rejser sig i den nordlige del af byen. Herfra er en fin udsigt.



2. Landsbyerne og de bebyggelser, der ligger nordvest for Stenlille, er forbundet til Stenlille med mindre befærdede veje. Disse veje kan cyklister bruge til Stenlille skole.



3. Nord for Nyrup er flere mindre befærdede veje. Disse veje kan cyklister bruge til Stenlille skole.

Seværdigheder langs vejen: Stenmagle er en af egnens ældste landsbyer. Den antages at have været en samlet bebyggelse siden omkring 400 f.Kr. I byen er der spor, der vidner om Stenmagles storhedstid i århundrederne før udskiftningen i slutningen af 1700-tallet.



4. Det er utrygt at cykle på Assentorpvej.



5. Bilerne kører med meget høj hastighed ad Hovedgaden.

Forbedringsforslag: Kommunen har et projekt vedr. forbedring af Hovedgaden og i den forbindelse vil cykelbanerne blive bredere.

Omfang og økonomi: Forslaget er indeholdt i projektet med forbedring af Hovedgaden.



6. Mellem Stenlille og Ostrup stopper vejen, Sorøvej, ved gaslageret.

Forbedringsforslag: At etablere forbindelse for cyklisterne langs læhegnet ved gaslageret.

Omfang og økonomi: Ca. 730 m hvilket anslås til ca. 2.920.000 kr.



7. Mellem Vedde og Stenlille kan cyklister køre - under nogenlunde forhold - ad Vedde Byvej til Omkørselsvejen (255) til Tjørntvedvej, men stykket ad Omkørselsvejen er utrygt at cykle på. Cyklister fra Munke Bjergby vil muligvis også vælge Omkørselsvejen og Tjørntvedvej til Stenlille skole.

Forbedringsforslag: Der kan etableres cykelbaner fra Tangegårdsvej til Veddevej og igen fra Vedde Byvej til Tjørntvedvej. Dette vil komme cyklister fra Vedde og Munke Bjergby til gavn.

Omfang og økonomi: Ca. 1640 m hvilket anslås til ca. 1.312.000 kr.



8. Tjørntvedvej mellem Hovedgaden og Omkørselsvej er ikke optimal at cykle på, da vejen er forholdsvis stærkt trafikeret.

Forbedringsforslag: Chikaner eller cykelbane.

Omfang og økonomi: 3 vejbumpe til ca. 75.000 kr. eller ca. 830 m cykelbane som anslås til ca. 664.000 kr.



9. Sorøvej (57) er stærkt trafikeret uden cykelstier eller cykelbaner. Dog er der cykelsti langs Sorøvej på stykket mellem Stenlille og Stenmagle. Det er svært at krydse Sorøvej, når cyklister skal mellem Hovedgaden og Nordskovvej. På Sorøvej mellem Nordskovvej og Merløsevej bør cyklister ikke køre. Da Sorøvej er en statsvej, er Vejdirektoratet vejmyndighed og har muligheden for at ændre på vejen.

Forbedringsforslag: *Sorø Kommune* kan synliggøre andre mere sikre ruter.

Vejdirektoratet kan etablere krydsningsmulighed over Sorøvej mellem Hovedgaden og Nordskovvej. Desuden kan den eksisterende cykelsti videreføres til Ugerløse og til Sorø som led i en udbygning af det overordnede cykelstinet.

Omfang og økonomi: Synliggørelsen kan blive gennemført som en del af *første fase* i handleplanen.

Seværdigheder langs vejen: Langhøj (fortidsminde).



10. Munke Bjergbyvej er stærkt trafikeret uden cykelstier eller cykelbaner på en stor del af strækningen. Dog er der cykelsti mellem Østervej (Munke Bjergby) og Veddevej.

Forbedringsforslag: Etablering af cykelbaner hen til Sorøvej på strækningen fra Veddevej til Sorøvej.

Omfang og økonomi: Ca. 2250 m, hvilket anslås til ca. 1.800.000 kr.



11. Nyrupvej er stærkt trafikeret uden cykelstier eller cykelbaner. Det formodes, at der ikke er særlig mange som benytter Nyrupvej til at komme til Stenlille skole, da der er flere mindre veje, der kan udgøre alternativer til Nyrupvej.

Forbedringsforslag: Synliggørelse af mere sikre cykelruter.

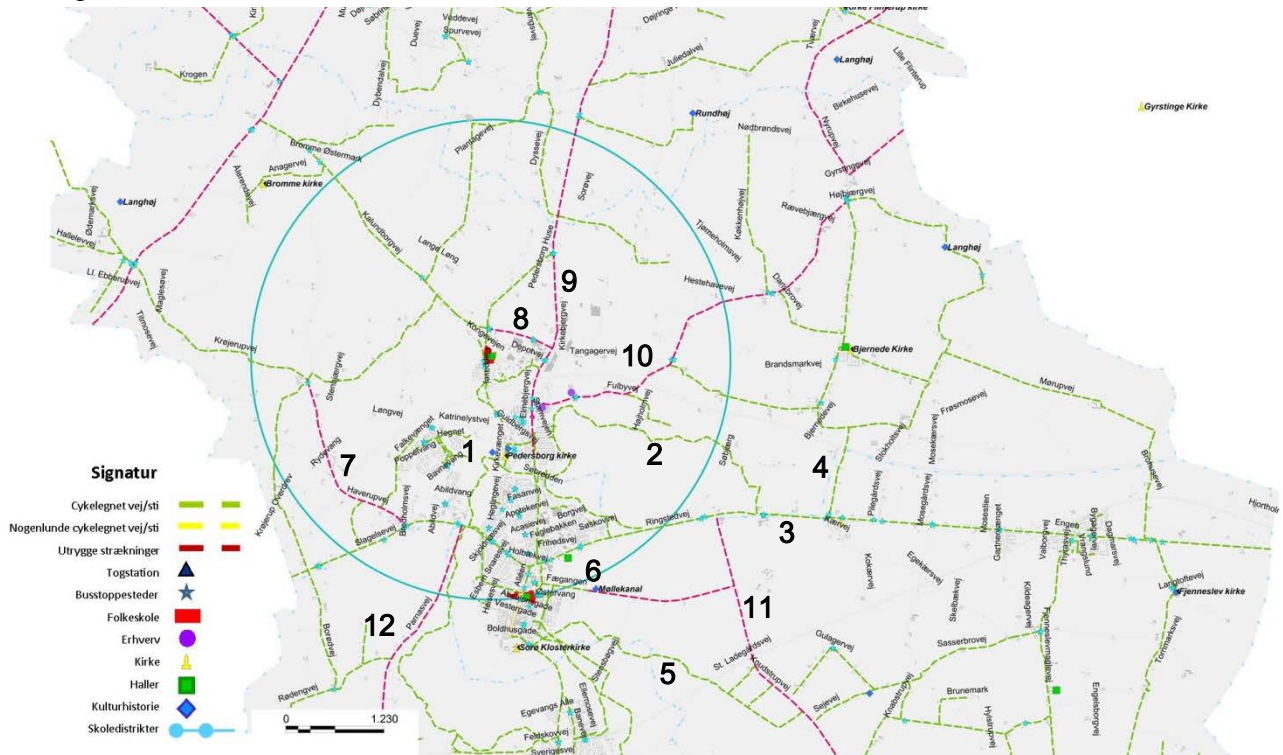
Omfang og økonomi: Kan blive en del af synliggørelsen, der beskrives som *første fase* i handleplanen.

Området omkring Pedersborg

Området omkring Pedersborg er store områder med værdifulde landskabstræk og naturområder, bl.a. området omkring Heglinge Å.

Forældre kørsel til og fra skolen skaber ofte nogle farlige situationer. Der er generelt fine cykelforhold i Pedersborg by.

Oversigtskort:



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje



1. Områderne ved Haverup, Pedersborg Mark, Krøjerup, Bromme, Pedersborg og Sorø har fine forbindelser til Pedersborg skole via cykelstier og mindre befærdede veje.

Seværdigheder langs vejen: I Pedersborg omkring kirken kan den gamle landsbykerne opleves. Området er udnævnt til at indeholde kulturhistoriske kvaliteter.



2. Søstien er en god cykelvej, men da stien er grusstier, og der er ikke lys på dem, kan vejr og mangel på dagslys afholde folk fra at benytte dem. Stierne ejes af Stiftelsen Sorø Akademi.



3. Ringstedvej og Slagelsevej (150) er stærkt trafikerede, men der er cykelstier langs vejen. De er derfor kortlagt som cykelegnede veje.



4. Bjernedevej er mindre befærdet men smal, og alt i alt en nogenlunde cykelvej, der forbinder området ved Bjernede med cykelstierne på Ringstedvej og dermed Sorø by.



5. De store stier gennem Sorø Sønderkov (under viadukten) giver en fin forbindelse for cyklisterne, der skal mellem områderne omkring Sasserbro, Brunemark og Hylstrup og til Sorø. De fleste af stierne er grusstier, og der er ikke lys på dem. Det betyder, at vejr og mangel på dagslys kan afholde folk fra at benytte dem. Stierne ejes af Stiftelsen Sorø Akademi.



6. Fægangen er stærkt trafikeret men har både en tryk og en utryk strækning. Tættest på Sorø er der en grussti langs boldbanerne, som cyklister tryk kan bruge. Strækningen ud til St. Ladegårdsvej er derimod en utryk vejstrækning uden cykelstier eller cykelbaner.

Egetræerne langs vejen er fredede, og derfor vil det være svært at udvide veje og anlægge cykelstier eller cykelbaner på resten af vejen, med mindre cykelstien kan etableres på den anden side af egetræerne.

Forbedringsforslag: Andre mere sikre cykelruter igennem skovene kan blive synliggjorte. Alternativt kan en dobbeltrettet cykelsti på den anden side af egetræerne blive etableret imellem Filsofgangen/De gule porte og St. Ladegårdsvej (239).

Omfang og økonomi: Synliggørelsen af andre cykelruter kan blive en del af den synliggørelse, der beskrives som *første fase* i handleplanen. Alternativt ca. 1.770 m dobbeltrettet cykelsti hvilket anslås til ca. 7.080.000 kr.

Seværdigheder langs vejen: Møllekanal (fortidsminde) og fredet ege allé.



7. Haverupvej er trafikeret, og der er ikke cykelstier eller cykelbaner langs vejen.

Forbedringsforslag: Etablering af cykelsti mellem Katrinelyst og Haverup By og videre til Rydevang ad Haverupvej.

Omfang og økonomi: Ca. 750 m dobbeltrettet cykelsti hvilket anslås til ca. 3.000.000 kr.



8. Kalundborgvej mellem Rustkammervej og Elmebjergvej er meget trafikeret, og der er ikke cykelbaner eller cykelstier. Derfor er strækningen utryk at cykle på. Til gengæld er der ikke mange cyklister, der har behov for at komme fra Rustkammervej til Elmebjergvej. Derimod kan en bedre forbindelse på Kalundborgvej til Pedersborg Huse muligvis komme flere cyklister til gavn.

Forbedringsforslag: Etablering af cykelsti mellem den eksisterende cykelsti på Kalundborgvej og Pedersborg Huse.

Omfang og økonomi: Ca. 230 m. hvilket anslås til ca. 920.000 kr.



9. Sorøvej/Elmebjergvej (57) (Se beskrivelse under Stenlille området).



10. Fulbyvej er stærkt trafikeret uden cykelstier eller cykelbaner. Vejen er smal, og der er en del rønnetræer, der begrænser mulighederne for at undvige. Det antages, at de fleste cyklister fra Bjernede-området vælger denne vej i stedet for at køre omvejen ned til cykelstien langs Ringstedvej (150).

Forbedringsforslag: At etablere cykelsti langs Fulbyvej mellem St. Ebberup og Pedersborg og rykke/plante nye rønnetræer længere fra vejen. Hvis Fulbyvej gøres mere sikker for cyklister, så kan Fulbyvej i kombination med Brandsmarkvej måske udgøre en kortere skolevej for skoleelver fra Bjernedeområdet samt fra området langs Bjernedevej syd for motorvejen

Omfang og økonomi: Ca. 5150 m og køb eller genplantning af 40-50 rønnetræer, hvilket anslås til ca. 20.800.000 kr.



11. St. Ladegårdsvej/Knudstrupvej (239) er en utryk strækning, da vejen er stærkt trafikeret uden cykelbaner eller cykelstier.

Forbedringsforslag: At anlægge cykelbaner langs vejbanerne.

Omfang og økonomi: Ca. 4470 m hvilket anslås til ca. 3.576.000 kr.



12. Parnasvej er stærkt trafikeret, og der er ingen cykelstier eller cykelbaner langs vejen. Vejen er svær at krydse og meget utryk at cykle på.

Forbedringsforslag: At muliggøre en sikker cykelforbindelse ved at forbinde eksisterende mindre befærdede veje med dobbeltrettede cykelstier og at synliggøre denne strækning. Strækningen kunne eventuelt række helt ned til Kongskilde.

Omfang og økonomi: Samlet pris for denne forbindelse anslås til 19.500.000 kr., men det vil være muligt at etablere strækningen i etaper: 1)

Fra Frederiksberg Skole til Parnasvej anslås til ca. 5.360.000 kr. 2) Skolestien imellem Smedevej og Sognefogedvej anslås til ca. 1.300.000 kr. 3) Imellem Sognefogedvej og Lundhøjvej anslås til ca. 3.920.000 kr. 4) Imellem Suserupvej og Tystrupvej anslås til ca. 6.480.000 kr. 5) Imellem Lynge Byvej og Slettevej anslås til ca. 2.440.000 kr.

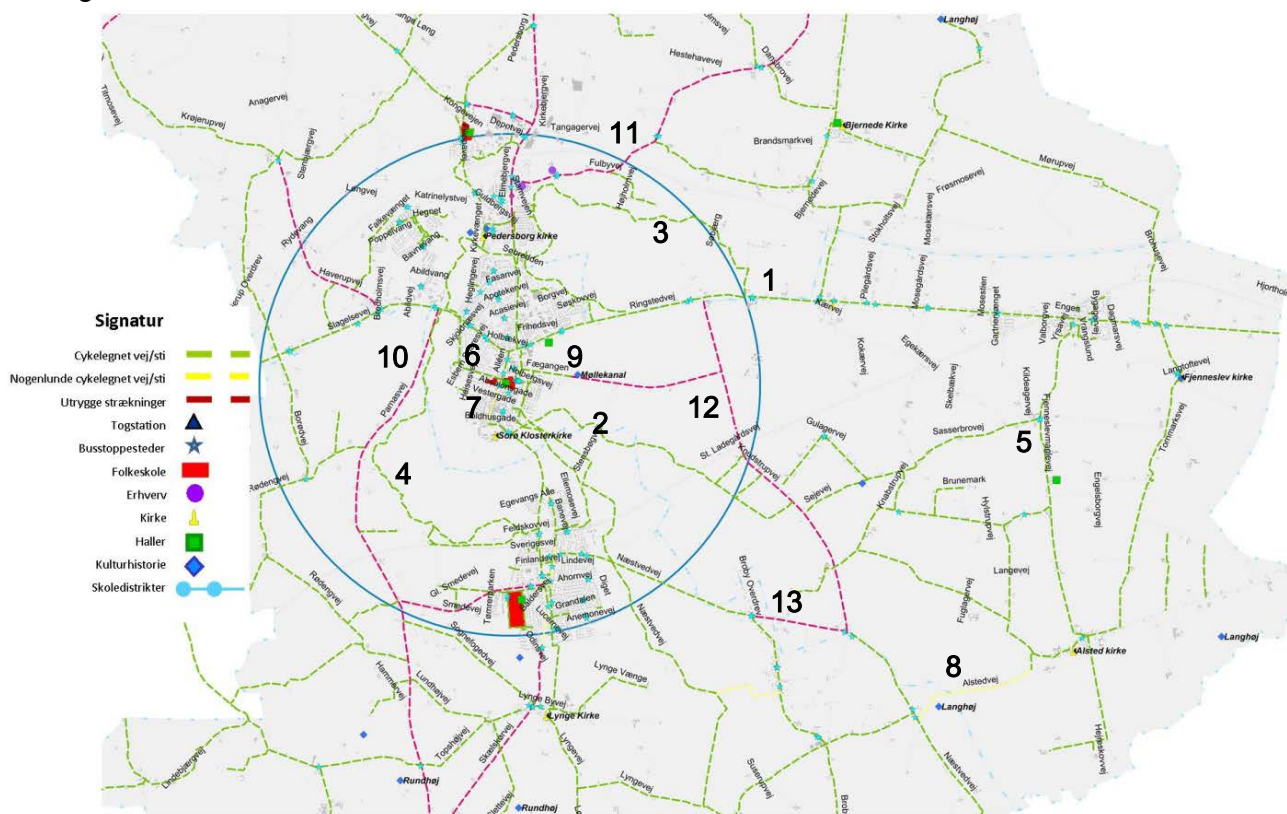
Seværdigheder langs vejen: Strækningen vil forbinde de naturskønne områder ved Tyrstrup Sø med Sorø by.

Området omkring Sorø

Bymidten rummer mange byhuse og villaer af høj arkitektonisk kvalitet. Bl.a. Sorø Klosterkirke og Sorø Akademi har stor kulturhistorisk fortællerværdi, som giver bymidten en helt særlig atmosfære. Sorø by omkranses af tre

søer og grænser op til skove mod både øst og vest, hvilket gør det let at kombinere transport til og fra Sorø by med naturoplevelser. Der er generelt fine cykelforhold i Sorø by.

Oversigtskort:



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje

- ☺ 1. Ringstedvej og Slagelsevej (150) (Se beskrivelse under Pedersborg området).
- ☺ 2. De store stier gennem Sorø Sønderkov (Se beskrivelse under Pedersborg området).
- ☺ 3. Søstien (Se beskrivelse under Pedersborg området).
- ☺ 4. "Søvej" (stien ved Sorø sø) er en udmærket cykelvej.



5. Fjenneslevmaglevej mellem Fjenneslev og Alsted er en god cykelvej, da der er cykelstier langs vejen. Elever fra Alsted og Alsted Mark vil dog næppe cykle omkring Fjenneslev på vej til Borgerskolen, da de har langt til skole.



6. De parkerede biler på Storgade rager ud på vejbanen og generer cyklisterne.
Seværdigheder langs vejen: Bymidten rummer mange byhuse og villaer, der har stor kulturhistorisk fortællerværdi.



7. På nogle tidspunkter af dagen kan det være svært at krydse Boldhusgade (ved Videnscenteret).



8. Alstedvej er smal, uden faciliteter for cyklisterne, men til gengæld er det trafikale tryk begrænset. Hvis der blev anlagt cykelbaner langs Alstedvej fra Næstvedvej (239) til Alsted, vil der blive skabt forbindelse mellem eksisterende cykelstier. Det er dog de færreste skolebørn, der vil cykle fra Alsted til Sorø, da det er en lang vej.



9. Fægangen (Se beskrivelse under Pedersborg området).



10. Parnasvej (Se beskrivelse under Pedersborg området).



11. Fulbyvej (Se beskrivelse under Pedersborg området).



12. St. Ladegårdsvej/Knudstrupvej (239) (Se beskrivelse under Pedersborg området).



13. Mellem Sorø Sønderskov og rundkørslen ved Alsted Skov er der ingen cykelbaner langs Næstvedvej, og derfor er vejen utryk at cykle på.

Forbedringsforslag: At etablere cykelbaner langs Næstvedvej til Alsted Skov.

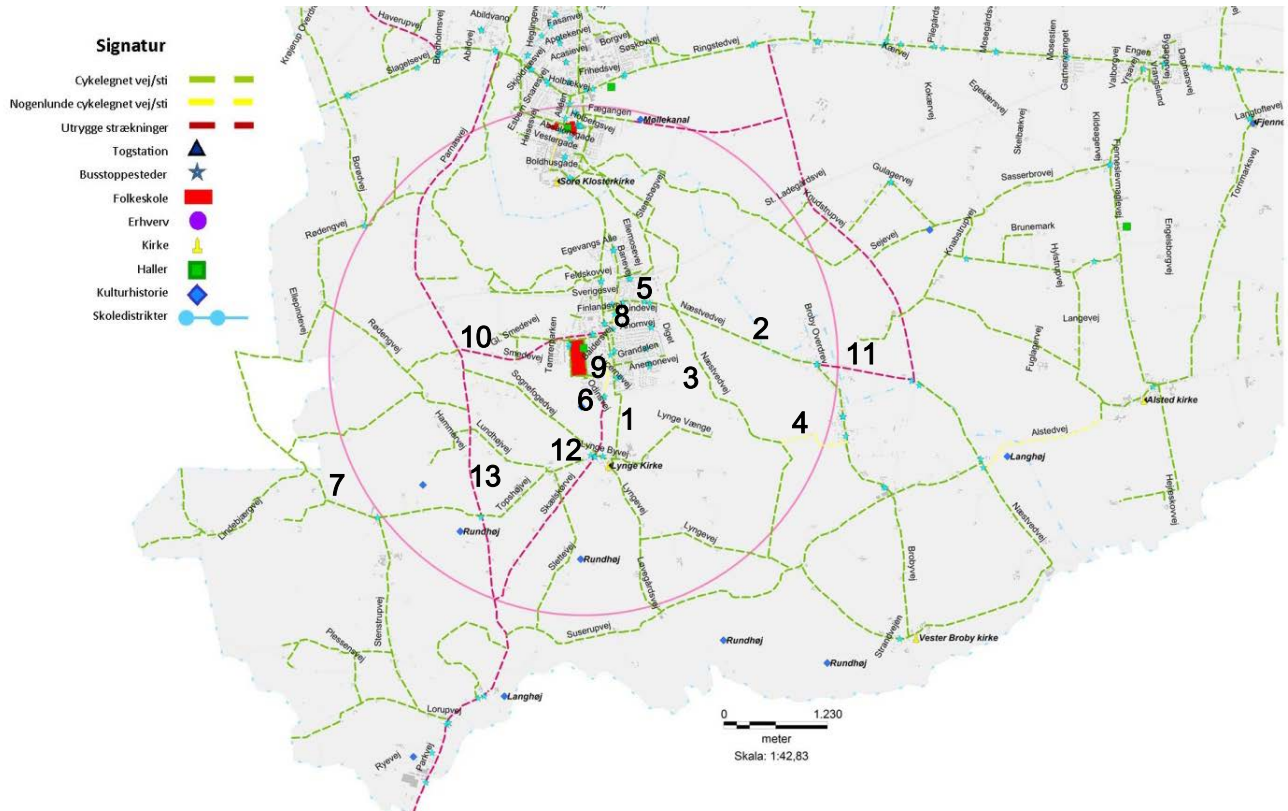
Omfang og økonomi: Ca. 1150 m hvilket anslås til ca. 920.000 kr.

Området omkring Frederiksberg

Frederiksberg er omkranset af sø, skove og marker, og derfor kan transporten til og fra Frederiksberg let kombineres med naturoplevelser. Der er generelt fine cykelforhold i Fre-

deriksberg by. Stibommene på Frederiksberg generer cyklisterne, og dette kunne forbedres, hvis nogle af stibommene blev skiftet ud med alternative løsninger evt. stibump.

Oversigtskort:



Vurdering af veje der kan blive brugt som skoleveje



1. Der er god forbindelse mellem Lyngby og Frederiksberg via cykelstier og mindre befærdede veje.



2. Fra Broby Overdrev mod Frederiksberg er der cykelbaner langs vejbanerne på Næstvedvej. Derfor er Næstvedvej kortlagt som cykelegnet vej. Dog er Næstvedvej stærkt trafikeret, og derfor er der nogle cyklister, der mener, at det er utrygt at cykle langs vejen.



3. Næstvedvej (skovsti) igennem Sønderkov er cykelegnet. De fleste af stierne er grusstier, og der er ikke lys på dem. Det betyder, at vejr og mangel på

dagslys kan afholde folk fra at benytte dem. Stierne ejes af Stiftelsen Sorø Akademi.



4. Der mangler en forbindelse mellem skovstien Næstvedvej igennem Sønder-skov og Brobyvej. De fleste af stierne er grusstier, og der er ikke lys på dem. Det betyder, at vejr og mangel på dagslys kan afholde folk fra at benytte dem. Stierne ejes af Stiftelsen Sorø Akademi.

Forbedringsforslag: Etablering af cykelsti på stykket mellem skovstien Næstvedvej og Brobyvej og indgåelse af lodsejeraftaler omkring etableringen af det nye stykke samt benyttelsen af de eksisterende stier.

Omfang og økonomi: Ca. 1400 m hvilket anslås til ca. 5.600.000 kr.



5. Der mangler overdækkede cykelparkeringspladser på den nordlige side af Sorø station. (Aflåst cykelparkering kunne være attraktiv.)



6. Der er cykelstier langs størstedelen af Skælskørvej på Frederiksberg, men det kan være svært for cyklisterne at krydse vejen og komme over til Frederiksberg Skole. Ved krydset Skælskørvej-Næstvedvej er der dårlige oversigtsforhold, og der er ingen cykelsti langs Skælskørvej mellem Liselund og Odinsvej. Fodgængerovergangen på Skælskørvej ved Krongårdsvej er utryg at bruge. Men der er etableret både helle- og torontoanlæg, så derfor er der foretaget de trafiksikkerhedsforanstaltninger, der bør øge trafiksikkerheden i fodgængerovergangen.



7. Via Rødengvej og Horsebøg Skov (mindre og knap så trafikerede veje) kan elever fra Borød Holme, Borød, Borød-Filnterup, Rødeng og området syd for Grydebjerg Skov komme via Smedevej til Frederiksbergskole. Smedevej er imidlertid utryg at cykle på og Parnasvej er svær at krydse. Derfor er vejen alt i alt ikke optimal.



8. Strækningen på Frederiksbergvej fra tunnellen ved Smedeparken til tunnellen under jernbanen bruges til cyklister fra Frederiksberg Skole til SFO 2 på Bannevej, men cyklisterne kører mellem parkerede biler, og der er ikke markeringer på vejen. Vejen er ikke bred nok til, at der kan markeres cykelbaner i vej-siderne.



9. Cyklister kører gennem rundkørslen ved Liselund, men nogle biler passerer rundkørslen med høj hastighed i nordgående retning. I 2014 blev der foretaget hastighedssænkende foranstaltninger i rundkørslen.



10. Smedevej er utryk at cykle på, fordi vejen er smal og stærkt trafikeret. I skolevejsundersøgelsen fra 2010 blev Smedevej ligeledes udpeget som utryk. Langs Smedeparken mellem Skælskørvej og Tømreparken løber en fin sti, som kan bruges til Frederiksberg skole.

Forbedringsforslag: Det kunne forbedre børnenes mulighed for at cykle til skole, hvis der blev etableret cykelbaner langs den vestlige del af Smedevej.

Omfang og økonomi: Ca. 1200 m hvilket anslås til ca. 960.000 kr.



11. Næstvedvej mellem Sorø Sønderkov og rundkørslen ved Alsted Skov (Se beskrivelse under Sorø området).



12. Det er svært at krydse Skælskørvej i Lyngø.

Forbedringsforslag: Det kan undersøges, om der er mulighed for at etablere et helleanlæg i Lyngø ved Skælskørvej.

Omfang og økonomi: Anslås til ca. 500.000 kr.



13. Parnasvej (Se beskrivelse under Pedersborg området).

Opsummering af kortlægningen

Kortlægningen viser, at der er en række utrygge strækninger omkring kommunens folkeskoler. De utrygge strækninger kan udgøre en barriere for, at nogle elever cykler til skole.

Samtidig viser kortlægningen, at der er cykel-egnede veje og stier, der udgør et godt alternativ som transportvej til og fra skolerne. Det tyder på, at der er et potentiale i at få flere til at cykle ved at synliggøre de ruter, der bedst udnytter de cykelegnede veje og stier til at komme fra A til B. Ved at fokusere på mulighederne for at skolebørnene kan cykle, skabes der forudsætninger for en cykelkultur blandt børn og unge. Omkring skolerne ligger børnenes fritidsaktiviteter, så hvis børnene er cyklet i skole, har børnene ofte også mulighed for at cykle til fritidsaktiviteterne.

Hvis det er muligt at cykle til alle kommunens folkeskoler, vil det også være muliggjort at cykle til en lang række af kommunens erhverv, da en stor del af kommunens erhverv ligger i forbindelse med kommunens større byer, hvor også kommunens folkeskoler ligger.

Potentiale for cykelturisme

Kortlægningen viser også, at der er en række fine landskabsmæssige og kulturelle seværdigheder i kommunen. En undersøgelse viser, at cykelturister i højere grad vælger deres ruter efter naturoplevelser, fremfor hvor vejen har den bedste beskaffenhed. Derfor kan en synliggørelse af cykelruter – med fo-

kus på formidling af natur- og kulturoplevelser langs vejen – være med til at tiltrække flere cykelturister til Sorø Kommune. Det kan styrke det lokale erhvervsliv, da langt de fleste cykelturister bor lokalt og tager på dagsture i lokalområdet³.



Foto: Område som cyklister kan se på cykelturen

Mulighed for at kombinere offentlig transport med cyklisme

Kortlægningen viser, at cyklisterne har mulighed for at kombinere cyklen med andre

3 Jf. Danmark – En destination for international cykelturisme, november 2014

transportmidler, eksempelvis tog og busser. Det er dog kun på togstationerne, at der er parkeringsfaciliteter til cyklisterne. Ved de busstoppesteder på landet, hvor der er cyklister, der tager bussen videre, er der potentiale for at etablere cykelparkering og lignende faciliteter, der kan forbedre mulighederne for at kombinere cykel og bus.

Virkemidler til at forbedre forholdene for cyklisterne

Kortlægningen indeholder en meget omfattende oversigt over forbedringsforslag på utrygge strækninger. Det vil ikke være muligt at gennemføre samtlige forbedringsforslag, da de samlet beløber sig til ca. 78.000.000 kr. Sorø Kommune er derfor nødt til at prioritere, hvilke af forslagene som skal gennemføres og i hvilken rækkefølge. Niveauet for forbedringer af de utrygge strækninger sættes i takt med politiske beslutninger. De virkemidler som Sorø Kommune på lang og kort sigt vil bruge til at forbedre forholdene er at:

- Løbende forbedre og vedligeholde bærelaget på eksisterende ruter, anlægge ny cykelsti eller etablere cykelbaner langs kørebaner samt sammen tænke cyklisme med lokalplanlægning. Da Sorø Kommune har en funktionskontrakt, vil bærelaget på alle kommunens asfalterede stier få en høj standart inden udgangen af 2015.
- Synliggøre cykelegnede strækninger ved skiltning og på digitale platforme.

- Prioritere forbedringer af utrygge strækninger.
- Indtænke muligheder for at etablere bedre faciliteter for cyklisterne (cykel-pumper, parkering, oplyste ruter mv.) i fremtidige projekter.

Der er desværre flere steder, hvor cyklisterne vil være nød til at krydse eller køre langs en vejstrækning med et højt trafikalt tryk og dårlige pladsforhold. På disse steder anbefales skolebørnene at køre med bussen til og fra skole - indtil forholdene eventuelt er forbedret.



Foto: Område som cyklister kan se på cykelturen

Handleplan

Resultaterne fra strategiarbejdet er omsat til en handlingsplan i to faser.

Første fase - År 2015

I første fase vil nogle af de cykelegnede veje og stier, der er kortlagt i strategien, blive synliggjort i form af tematiserede ruter. Der er opnået medfinansiering fra Cykelpuljen 2014 til dette arbejde.

Ved at synliggøre de ruter, som bedst muligt udnytter de cykelegnede veje og stier til at komme fra A til B, skal flere få øjnene op for de attraktive og sikre muligheder, der er for at cykle i kommunen. I synliggørelsen af ruterne skal seværdighederne, der kan opleves på ruten beskrives og fremhæves, da de kan være med til at lokke folk til at tage cyklen eller cykle en lidt længere, smukkere og mere trafikssikker vej. Fremfor at køre i bil eller cykle den mest direkte vej, som ikke er nær så cykelegnet.

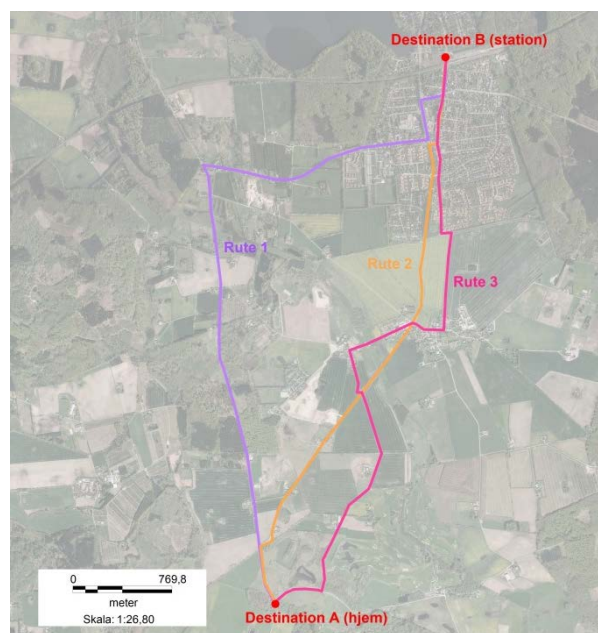
Synliggørelsen skal foregå både i det fysiske rum og online. I det fysiske rum vil synliggørelsen være i form af skiltning langs ruterne. Online skal ruterne synliggøres på den digitale platform "Friluftsguiden.dk", hvor beskrivelsen af seværdigheder langs ruterne også skal optræde.

Tematiserede ruter

For at illustrere konceptet med tematiserede ruter, er der på nedenstående kort vist et eksempel med to destinationer, der har 3 forskellige forbindelsesveje. Forbindelsesvejene har hvert deres særpræg, og ikke alle mulig-

hederne er cykelegnede. På trods af det er der i dag folk, der cykler ad alle ruterne. I eksemplet er der tre ruter, der kan forbinde destination A, bolig med destination B, Sorø Station:

- Rute 1 (lilla) angiver en strækning ad de stærkt trafikerede veje; Parnasvej og Smedevej.
- Rute 2 (orange) angiver en mere direkte rute, der også er meget trafikeret, men mere trafikssikker end rute 1.
- Rute 3 (pink) angiver den mest trafikssikre rute, der udelukkende løber ad mindre veje og ad cykelstier.



Billede: Forskellige ruter mellem destination A og B.

Rute 2 er den korteste strækning, men rute 3 er den mest trafikssikre, og samtidig kan den også give den bedste naturoplevelse på cykelturen. Rute 3 løber nemlig gennem det rekreative område nord for Tystrup sø. I dette eksempel ville rute 3 blive udvalgt til at blive synliggjort med skilte og på Friluftsguiden.dk.

For at skabe opmærksomhed omkring synliggørelsen og motivere potentielle cyklister til at cykle, vil der blive gennemført en konkurrence, der involverer potentielle cyklister. Konkurrencen vil blive afholdt et halvt år efter synliggørelsen. I konkurrencen skal cyklisterne forholde sig til synliggørelsen og fortælle, hvordan de forventer at bruge cykelruterne.

Det er ikke alle de kortlagte vej- og stistrækninger, som er kommunalt ejede eller som Sorø Kommune har en lodsejeraftale med, der sikrer, at de kan blive brugt og synliggjort som offentlig sti. Derfor vil synliggørelsen her være forudsat lodsejeraftaler.

Anden fase

Efter at de cykelegnede veje og stier er blevet synliggjort er næste skridt at prioritere mellem de strækninger, der er kategoriseret som utrygge. Prioriteringen skal bygge videre på Cykelstiprioriteringen fra 2009 kombineret med resultaterne fra kortlægningsarbejdet i cykelstrategien. Det er ikke fastlagt, hvornår prioriteringsarbejdet skal finde sted.

Prioriteringen skal definere hvilke strækninger og i hvilken rækkefølge de bør forbedres. Prioriteringen kan bl.a. danne grundlag for fremtidige ansøgninger om bevillinger fra Staten.

I forbindelse med prioriteringsarbejdet vil Sorø Kommune inddrage Sorø Kommunes lokale Trafiksikkerhedsråd og informere og invitere borgerne til at bidrage med deres viden, ønsker og behov i forhold til hvordan de forskellige utrygge veje skal prioriteres.

Statsvejen Sorøvej

Igennem fokusgruppe-samarbejdet har skolebestyrelsesformændene udtrykt enighed om, at krydset mellem Sorøvej og Nordskovvej i Stenlille er det sted i kommunen, hvor der er størst behov for at forbedre og sikre skolevejen. Da Sorøvej er en statsvej, er Vejdirektoratet vejmyndighed og har muligheden for at ændre på vejen.

Planlagte cykelstiprojekter

I 2015 er der planlagt et anlægsarbejde på strækningen langs Per Degns Vej, hvor det er ønsket at anlægge en cykelsti, der kan bidrage til at skabe en mere sikker forbindelse mellem Tersløse og Dianalund / Holbergsskolen. I 2018 planlægges anlæggelse af en cykelsti fra Kalundborgvej, hvor den nuværende cykelsti ophører, til Tersløse. Dette vil bidrage til at binde kommunen sammen. Begge strækninger er en del af prioriteringen tilbage fra Cykelstiprioriteringen 2009.

I 2019 er der planer om at etablere en omfartsvej øst om Tersløse. Dette vil sikre, at forholdene for cyklisterne igennem Tersløse vil blive forbedret og dermed også forbindelsen fra Tersløse til Dianalund og Holbergsskolen.

