

Sorø Kommune

Cykelstiprioritering

Februar 2009

Sorø Kommune

Cykelstiprioritering

Februar 2009

Som rådgiver blev benyttet:

COWI A/S
Lárus Ágústsson

Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
2	Sammenfatning	4
2.1	Anbefaling	5
3	Metode	6
3.1	Kort beskrivelse af modellen	6
3.2	Indsamling og bearbejdning af data	7
4	Cykelstiprioritering	16
4.1	Den Prioriterede liste	16
5	Bemærkninger og anbefalinger	19
5.1	Bemærkninger	19
5.2	Anbefaling	20

1 Indledning

Sorø Kommunes Plan- og Udviklingsstrategi lægger vægt på, at der skal fremmes etablering af cykelstier og sikre trafikforhold for at understøtte og fremme brugen af cykel som transportmiddel. Ligeledes ønsker Sorø Kommune med den besluttede sundhedspolitik at binde alle områder sammen trafikalt, så alle borgere har god adgang til alle tilbud (veje, cykelstier, kollektiv trafik, køreordninger). Med dette som udgangspunkt arbejder kommunen på at skabe sammenhæng i cykelstinetet.

I Sorø Kommunes investeringsoversigt er der for perioden fra 2008 – 2018 afsat en samlet anlægsramme på 30 mio. kroner.

Også nationalt arbejdes der på at fremme anvendelsen af cykler som transportmiddel. Transport- og Energiministeriet udgav i maj 2007 ministeriets cykelstrategi – ”Flere cykler på sikker vej i staten”. Ligeledes er der med trafikforliget fra februar 2009 givet tilsagn om, at der på landsplan afsættes 1 mia. kroner til en særlig indsatspulje for bedre forhold for cyklister.

For at understøtte den planlagte investering i cykelstier har kommunen i samarbejde med COWI A/S udarbejdet en Cykelstiprioritering for anlæg af cykelstier i kommunens landzoner.

2 Sammenfatning

Denne rapport indeholder beskrivelse af prioritering af cykelstier i Sorø Kommune, baseret på en metode udarbejdet og anvendt af Vejdirektoratet. Metoden er videreudviklet og tilpasset vejnettet i Sorø Kommune.

Metoden bygger på syv overordnede parametre:

1. Registrerede ulykker.
2. Oplevet utryghed.
3. Skøn over nuværende antal cyklister.
5. Potentialet for at fremme cyklismen.
4. Sammenhæng i stinettet, herunder at nettet skal binde byerne sammen.
6. Mulighed for alternative forbindelser.
7. Regional betydning.

For hver af disse parametre gennemføres en pointtildeling som beskrevet i afsnit 3. Afslutningsvis gennemføres en vægtning af disse inden den samlede pointsum udregnes.

Inspireret af Vejdirektoratets metode vægtes parametrene som vist i tabel 1.

Tabel 1.

Vægtning af parametre

<i>Parameter</i>	<i>point</i>
<i>Registrerede ulykker</i>	<i>20%</i>
<i>Oplevede utryghed</i>	<i>25%</i>
<i>Skøn over nuværende antal cykler</i>	<i>10%</i>
<i>Potentialet for at fremme cyklisme</i>	<i>10%</i>
<i>Sammenhæng i stinettet, nettet binder byerne sammen</i>	<i>15%</i>
<i>Mulighed for alternative forbindelser</i>	<i>10%</i>
<i>Regional betydning</i>	<i>10%</i>

Der er ikke taget hensyn til økonomi, og der er heller ikke taget stilling til, om cykelstien skal være ensrettet i begge sider af vejen, dobbeltrettet i den ene side, eller om der skal laves en fællessti for cyklister, knallertkørere og fodgængere. Dette gøres først i forbindelse med projektering af cykelstierne.

Det kan dog bemærkes at etablering af den nye dobbeltrettede sti på nordsiden af Merløsevej øst for Nyrup ser ud til at komme til med at koste ca. 2,0 mio. kr. pr. km.

Prioriteringen bør gentages ca., hvert tredje år, da forudsætningerne ændres.

På alle strækninger bør der tælles trafik før yderligere overvejelser angående etablering af cykelsti.

2.1 Anbefaling

Cykelstiforbindelse mellem Sorø og Dianalund via Tersløse foreslås som højeste prioritet. Den samlede vejlængde er ca. 6 km.

Herefter foreslås at Dianalund forbindes med Stenlille og Ruds Vedby. Vejlængden af de strækninger hvor der foreslås etableret cykelsti er godt 6 km. Hertil kommer to delstrækninger på ca. 3 km hvor der foreslås at cyklisterne benytter andre, mindre trafikerede veje der går parallelt med hovedvejforbindelsen.

Når disse strækninger er færdige foreslås etableret cykelsti på Næstvedvej gennem Broby Overdrev og helt til rundkørselen ved Knudstrupvej, efterfulgt af en cykelsti fra Lyngø og til Skælskørvej. Vejlængden er ca. 4 km til sammen.

Først når disse projekter er færdige, tages der fat på de resterende strækninger. Inden da bør der foretages ny prioritering.

3 Metode

Metoden er inspireret af Vejdirektoratets cykelstiprioritering på statsveje, beskrevet i notatet "Cykelstiprioritering på statsvejnettet, Vurdering af stiprioriteringsmodel for åbent land" fra 2007. Modellen tilpasses de data der er til rådighed for kommuneveje i Sorø kommune. F.eks. tilføjes skadestuerregistrerede data (2005 til og med 1. kvartal 2007) i modellen, som er tilgængelige for Sorø Kommune. Der er dog her valgt at prioritere cykelstierne uden at tage hensyn til anlægsomkostninger.

Der vil alene indgå vejstrækninger i landzone i modellen. Dog vil strækninger gennem mindre byer indgå.

3.1 Kort beskrivelse af modellen

I det følgende findes en beskrivelse af de anvendte data til cykelstiprioriteringsmodellen.

Modellen bygger på syv overordnede parametre:

1. Registrerede ulykker.
2. Oplevet utryghed.
3. Skøn over nuværende antal cyklister.
5. Potentialet for at fremme cyklismen.
4. Sammenhæng i stinettet, nettet binder byerne sammen.
6. Mulighed for alternative forbindelser.
7. Regional betydning.

For hver af disse parametre gennemføres en pointtildeling (se de næste afsnit). Afslutningsvis gennemføres en vægtning af disse inden den samlede pointsum udregnes.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er følgende vægtning foretaget:

Tabel 2.
Vægtning af parametre

Parameter	point
Registrerede ulykker	20%
Oplevede utryghed	25%
Skøn over nuværende antal cykler	10%
Potentialet for at fremme cyklisme	10%
Sammenhæng i stinettet, nettet binder byerne sammen	15%
Mulighed for alternative forbindelser	10%
Regional betydning	10%

Det er en forudsætning at strækningerne i prioriteringen er ensartede strækninger, dvs. at strækningen entydigt kan opfylde de krav, der opstilles i pointtildelingen. Ensartetheden stiller eksempelvis krav til at:

- Kørebanebredde inkl. eventuelle smalle kantbaner varierer mindre end 0,5 m.
- Antal køretøjer og lette trafikanter er rimeligt ensartet.
- Den skilte hastighed er den samme på strækningen.
- Rabatbredde varierer mindre end 0,5 m.

I flere tilfælde har strækningerne ikke været ensartede. Strækningerne er i disse tilfælde delt i mindre delstrækninger.

Der er ikke taget hensyn til økonomi, og der er heller ikke taget stilling til, om cykelstien skal være ensrettet i begge sider af vejen, dobbeltrettet i den ene side, eller om der skal laves en fællesti for cyklister, knallertkørere og fodgængere. Dette gøres først i forbindelse med projektering af cykelstierne.

Det kan dog bemærkes at etablering af den nye dobbeltrettede sti på nordsiden af Merløsevej ved Nyrup ser ud til at komme til med at koste ca. 2,0 mio. kr. pr. km.

3.2 Indsamling og bearbejdning af data

Alle data er inddateret i regneark. Her beregnes point for de enkelte strækninger som beskrevet i de følgende afsnit.

Identifikation af strækninger

Oplysninger om eksisterende cykelstier, er hentet i Sorø Kommunes stiplan. Ud fra lokalkendskab og kort er der herefter udvalgt en række strækninger i det åbne land, som indgår i arbejdet med cykelstiprioriteringen. Strækningerne er bl.a. udvalgt ude fra, at de sammen med de eksisterede cykelstistrækninger, gi-

ve et samlet cykelstirutenet for hele Sorø Kommune, hvor de største bysamfund forbindes.

Strækningerne er opdelt i delstrækninger f.eks.:

- I større kryds.
- Ved ændring i hastighedsgrænse (med mindre ændringen kun gælder en kort strækning).
- Hvor der starter en oplagt alternativ mulighed for cyklister og knallertkørere som kun forlænger ruten minimalt.

For de valgte strækninger er oplyst vejnavn, vejnr., navn på det kryds/sted strækningen starter i og det kryds/sted strækningen slutter i. Herudover er hver strækning tildelt et løbenr.

Registrerede trafikulykker

Der er indsamlet data om trafikulykker, både data registreret af politiet og data registreret på skadestuerne.

Politiregistreringer

Politiregistrerede data for perioden 1998 - 2008 (inkl.) er indsamlet for de enkelte strækninger. Ulykker i kryds er udeladt, da erfaringen viser, at etablering af cykelstier ikke kan forventes at reducere antal ulykker i kryds - tværtimod.

Ulykker med fodgængere indgår på lige vilkår med cykel- og knallertulykker, da det forventes at fodgængere vil færdes på stien sammen med cyklister og knallerter. Der er for to på meget få af de udvalgte strækninger.

Anlæg af cykelfaciliteter giver erfaringsmæssigt ikke en stor nedgang i antallet af ulykker med lette trafikanter. I en indbyrdes prioritering mellem cykelanlæg vil de ulykker, der er sket, dog være en væsentlig prioriteringsparameter, fordi det vil være brugernes forventning, og fordi en strækning med flere ulykker kan være en barriere for øget cyklisme.

Øvrige ulykker er medtaget, idet anlæg af en cykelfacilitet i form af enten cykelstier langs vej eller en parallelvej, giver en nedsættelse af antallet af de øvrige ulykker. Eksempelvis vil anlæg af en cykelsti langs en vej resultere i fjernelse af faste genstande tæt på kørebanen. Anlæg af cykelsti i egen tracé kan til gengæld ikke forventes at medføre færre øvrige ulykker.

Antallet af ulykker pr. km projektstrækning er bestemmende for antallet af point, som det fremgår af tabel 3.

Tabel 3.

Ulykker

Type af ulykker	Antal ulykkespoint pr. km vej
<i>Ulykker med fodgængere/ cykler/ knallerter</i>	
> 3 pr. km. pr. år	12
> 2 pr. km. pr. år	9
> 1 pr. km. pr. år	6
> 0 pr. km. pr. år	3
<i>Øvrige ulykker på strækningen</i>	
> 3 pr. km. pr. år	4
> 2 pr. km. pr. år	3
> 1 pr. km. pr. år	2
> 0 pr. km. pr. år	1

Det er i denne metode valgt at vægte trafikulykker betydeligt højere end i Vejdirektoratets metode.

Det er valgt, at ulykker med lette trafikanter vægter 3 gange højere end øvrige ulykker på strækningen, da det primært er til fordel for de lette trafikanter, at der anlægges cykelstifaciliteter på de prioriterede strækninger.

Skadestuereregistreringer Skadestuedata fra perioden 2005 til og med 1. kvartal 2007 er indsamlet og bruges på lige fod med de ulykker, der er registreret af politiet. Strækningerne gives point i lighed med point for politiregistrerede ulykker.

Til sidst summeres point fra de politiregistrerede ulykker med point for de skadestuere registrerede ulykker for at få det samlede pointtal for hver enkelt strækning.

Den oplevede utryghed

Den oplevede utryghed beskrives til dels ved borgerhenvendelser og til dels er den et udtryk for, at utrygheden stiger med trafikmængden, antallet af køretøjer > 6 ton og kørebanebredden. I modellen indgår også rabatbredder, den skilte hastighed samt antallet af tilgrænsende veje og indkørsler.

Indflydelsen på utrygheden fra faktorerne er forskellig. Derfor gives de enkelte faktorer forskellig vægtning. Betydningen for utrygheden forventes i prioriteret rækkefølge at være: kørebanebredde, lastvognsmængde, trafikmængde, skiltet hastighed, rabatbredde og antal indkørsler.

Borgerhenvendelser Oplysninger om borgerhenvendelser er indsamlet i forbindelse med udarbejdelsen af Sorø Kommunes trafiksikkerhedsplan. Hver strækning tildeles

3 point for hver af de borgerhenvendelser pågældende strækning har fået. Borgerhenvendelser tæller ikke med i Vejdirektoratets metode.

Kørebanebredde

Ved besigtigelse af strækningerne er kørebanebredden målt og inddateret i modellen.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er pointtildelingen der fremgår af tabel 4 foretaget.

Tabel 4

Kørebanebredde

Målt kørebanebredde	Point
$\geq 8,5$ m	0,0
< 8,5	0,8
< 8,0	1,6
< 7,5	2,4
< 7,0	3,2
< 6,5	4,0
< 6,0	4,8
< 5,5	5,6
< 5,0	6,4
< 4,5	7,2
< 4,0	8,8

Med kørebanebredde på 8,5 m eller over vil det være muligt at etablere en bred kantbane på ca. 1 m i begge sider for at give cyklisterne mere plads. Dette er en betydeligt billigere løsning, hvor der er få cyklister (det skal bemærkes, at minimumsbredden for en cykelbane er 1,5 meter). Den smallere kørebane vil erfaringsmæssigt samtidig føre til lavere hastighed for biltrafikken.

Store køretøjer

Et stort antal af store køretøjer giver typisk utryghed. Antallet er skønnet udefra vejens regionale betydning (rutenummererede vejstrækninger) samt nærheden af grusgrave mm. Tabel 5 viser pointdelingen.

Tabel 5

Store køretøjer

Skønnet mængde	point
Stor	1,2
Middel	0,8
Lav	0,4

Trafikmængde

Et stort antal køretøjer giver typisk utryghed. Antallet er skønnet udefra vejens (regionale) betydning, og pointtildelingen i tabel 6 er foretaget.

Tabel 6

Trafikmængde

Skønnet mængde	point
Stor	1,2
Middel	0,8
Lav	0,4

Skiltet hastighed

Høj hastighed på en vejstrækning giver ofte utryghed. Hastighedsgrænsen er registreret som et mål for hastighedsniveauet.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er følgende pointtildeling foretaget (se tabel 7).

Tabel 7

Skiltet hastighed

Skiltet hastighed	point
<50	0,8
50	1,6
60	2,4
70	3,2
80	4,0
70	4,8
80	5,6

Rabatbredde

Ved besigtigelse af strækningerne er rabatbredden skønnet/målt og inddateret.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er pointtildelingen i tabel 8 foretaget:

Tabel 8

Rabatbredde

Skønnet/målt rabatbredde	point
$\geq 2,5$	0,4
< 2,5	0,8
< 2,0	1,2
< 1,5	1,6
< 1,0	2,0
< 0,5	2,4

Med rabatbredde på 2,5 m eller over vil der være muligt at asfaltere en del af rabatten og derefter etablere en bred kantbane på ca. 1 m i begge sider for at give cyklisterne mere plads. Dette er en betydeligt billigere og tilfredsstillende løsning, hvor der er få cyklister.

Tilgrænsende veje

Antallet af tilgrænsende veje og ind- og udkørsler tælles for begge vejsider. En ind- eller udkørsel til en ejendom tæller for en tilgrænsende vej, og det samme gør en fælles adgangsvej til flere ejendomme, mens et 4-benet kryds består af 2 tilgrænsende veje. Markoverkørsler tælles ikke med.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er følgende pointtildeling foretaget (se tabel 9):

Tabel 9

Antal tilgængelige veje og indkørsler

Antal pr. km vej	point
< 5 stk.	0,8
< 9 stk.	1,2
< 13 stk.	1,6
< 16 stk.	2,0
>= 16 stk.	2,4

Til sidst summeres de enkelte parametre for hver strækning.

Nuværende antal lette trafikanter

Det nuværende antal lette trafikanter indgår i modellen som en selvstændig parameter. Antallet af lette trafikanter bygger på skøn. Det er valgt at skønne antallet udefra strækningens afstand til Sorø/Frederiksberg, Stenlille/ Dianalund/ Ruds Vedby, skoler, arbejdssteder, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og rekreative områder som vist i tabel 10.

Tabel 10

Cykeltrafik skønnet ud fra turformål

	0-2 km	2-4 km	4-6 km
Sorø/Frederiksberg	6	4,5	3,6
Stenlille/Dianalund/Ruds Vedby	4	3	2,4
Skole	4	3	2,4
Arbejdssted	4	3	2,4
Idrætsfaciliteter	4	3	2,4
Indkøbsmuligheder	4	3	2,4
Rekreative formål	4	3	2,4

Afstanden er målt på kort for hver enkelt strækning (stækningens midte), og pointene er summeret. Ud fra disse summer er strækningerne sorteret i 4 grupper med henholdsvis lille, middel, stor og meget stor cykelmængde, med lige mange strækninger i hver gruppe så vidt muligt.

Inspireret af Vejdirektoratets metode er følgende pointtildeling foretaget:

Tabel 11

Cykeltrafik skønnet ud fra turformål

<i>Trafik</i>	<i>point</i>
<i>Meget stor</i>	<i>20</i>
<i>Stor</i>	<i>15</i>
<i>Middel</i>	<i>10</i>
<i>Lav</i>	<i>5</i>

Potentialet for nye cyklister (fremme af cyklisme)

Nye stianlæg forventes at kunne skabe mere cykeltrafik. For de enkelte strækninger er det vurderet, om en cykelsti vil betyde forøget cyklisme på strækningen. Her indgår strækningens afstand til nærmeste skole, arbejdspladser, indkøb, idrætsfaciliteter og rekreative områder - i lighed med vurderingen af den nuværende cykeltrafik.

Tabel 12 viser pointtildelingen der er inspireret af Vejdirektoratets metode.

Tabel 12

Potentialet for nye cyklister (fremme af cyklisme)

<i>Turformål / Afstand</i>	<i>Point</i>		
	<i>0-2 km</i>	<i>2-4 km</i>	<i>4-6 km</i>
<i>Skole</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>	<i>2,4</i>
<i>Arbejdssted</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>	<i>2,4</i>
<i>Idrætsfaciliteter</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>	<i>2,4</i>
<i>Indkøbsmuligheder</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>	<i>2,4</i>
<i>Rekreative mål</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>	<i>2,4</i>

For hver af disse delstrækninger er vurderet, om delstrækningen ligger indenfor en afstand af 0-2 km, 2-4 km eller 4-6 km af turmålene.

Sammenhæng i stinettet, nettet binder byerne sammen

Med Sorø Kommunes målsætning om at fremme brugen af cyklen som transportmiddel er det ønsket, at de strækninger, der binder bysamfund sammen pri-

oriteres højt. Derfor er der her valgt at vurdere for hver enkelt strækning, om dette er tilfældet.

De strækninger, der er vurderet til at binde bysamfund sammen, tildeles 16 point, hvorimod de øvrige strækninger ikke tildeles point.

De strækninger på vejnettet, hvor der mangler forbindelse mellem eksisterende cykelstier, tildeles også ekstra point. Der er både tale om cykelstier langs eksisterende veje, cykelstier i eget tracé samt fællesstier.

Det er af stor betydning for cyklister, at der er et sammenhængende stinet. Et nyt stianlæg der vil bidrage til, at eventuelle huller i stinettet "lukkes" pointsættes højt. Nye stianlæg, der starter eller slutter på steder, der er velegnet for videre cykeltrafik, tildeles ligeledes point.

Eksisterende stianlæg er enkelt- eller dobbeltrettede cykelstier eller stier i eget tracé. Cykelbaner (med cykelsymbol) og brede kantbaner (90cm kantbane + 30cm stribe) er ikke stianlæg i denne terminologi, men veje egnet til cykeltrafik. En vej egnet til cykeltrafik kan også være svagt befærdede veje eller bygader med lav hastighed.

Pointtildelingen er identisk med Vejdirektoratets metode. Se tabel 13.

<i>Tabel 13</i>		
<i>Sammenhæng i stinettet</i>		
<i>Fra / til</i>	<i>Fra / til</i>	<i>Point</i>
<i>Eksisterende stianlæg</i>	<i>Eksisterende stianlæg</i>	20
<i>Eksisterende stianlæg</i>	<i>Vej, egnet til cykeltrafik*</i>	16
<i>Vej, egnet til cykeltrafik*</i>	<i>Vej, egnet til cykeltrafik*</i>	12
<i>Eksisterende stianlæg</i>	<i>Intet</i>	8
<i>Vej, egnet til cykeltrafik*</i>	<i>Intet</i>	4
<i>Intet</i>	<i>Intet</i>	0

Mulighed for alternative forbindelser

Alternative forbindelser som eksempelvis cykelruter på parallelle, mindre trafikerede veje er ligeledes vurderet.

Muligheden for anvendelse af alternative forbindelser er en vurdering af, om de lette trafikanter kan benytte andre ruter uden urealistisk stor omvejskørsel. Hvis cykeltrafikken forbydes på den pågældende strækning, og turlængden dermed forøges med mere end 50% for de lette trafikanter, gives 20 point. Eksisterer der i dag en alternativ rute med under 10% omvej i forhold til en sti langs landevejen gives 0 point.

Der tildeles således point for den korteste omvejslængde i forhold til længden af det færdige stianlæg i lighed med Vejdirektoratets metode. Se tabel 14.

Tabel 14

Alternative forbindelser

Stianlægget reducerer turlængden med	Point
0-10%	0
11-20%	4
21-30%	8
31-40%	12
41-50%	16
Over 50%	20

National, regional eller lokal betydning

Det er vurderet, om anlæg af cykelsti på de enkelte strækninger har en national, regional eller lokal betydning.

Der tildeles point til stier der indgår i det lokale, regionale og nationale cykelrutenet i lighed med Vejdirektoratets metode. Se tabel 15.

Tabel 15

National, regional eller lokal betydning

Hvis strækningen er en del af det skilte cykelrutenet opprioriteres dette	Point
Skiltet national cykelrute	15
Skiltet regional cykelrute	10
Skiltet lokal cykelrute	5

Oplysninger om nationalt cykelstinet er hentet i publikationen: "Strategiplan for cykel-, vandre- og rideruter af national og regional betydning" på:
<http://www.sns.dk/udgivelser/2003/87-7279-505-0/pdf/helepubl.pdf>

4 Cykelstiprioritering

Kørsel af modellen giver følgende resultater sorteret efter faldende antal point.

4.1 Den Prioriterede liste

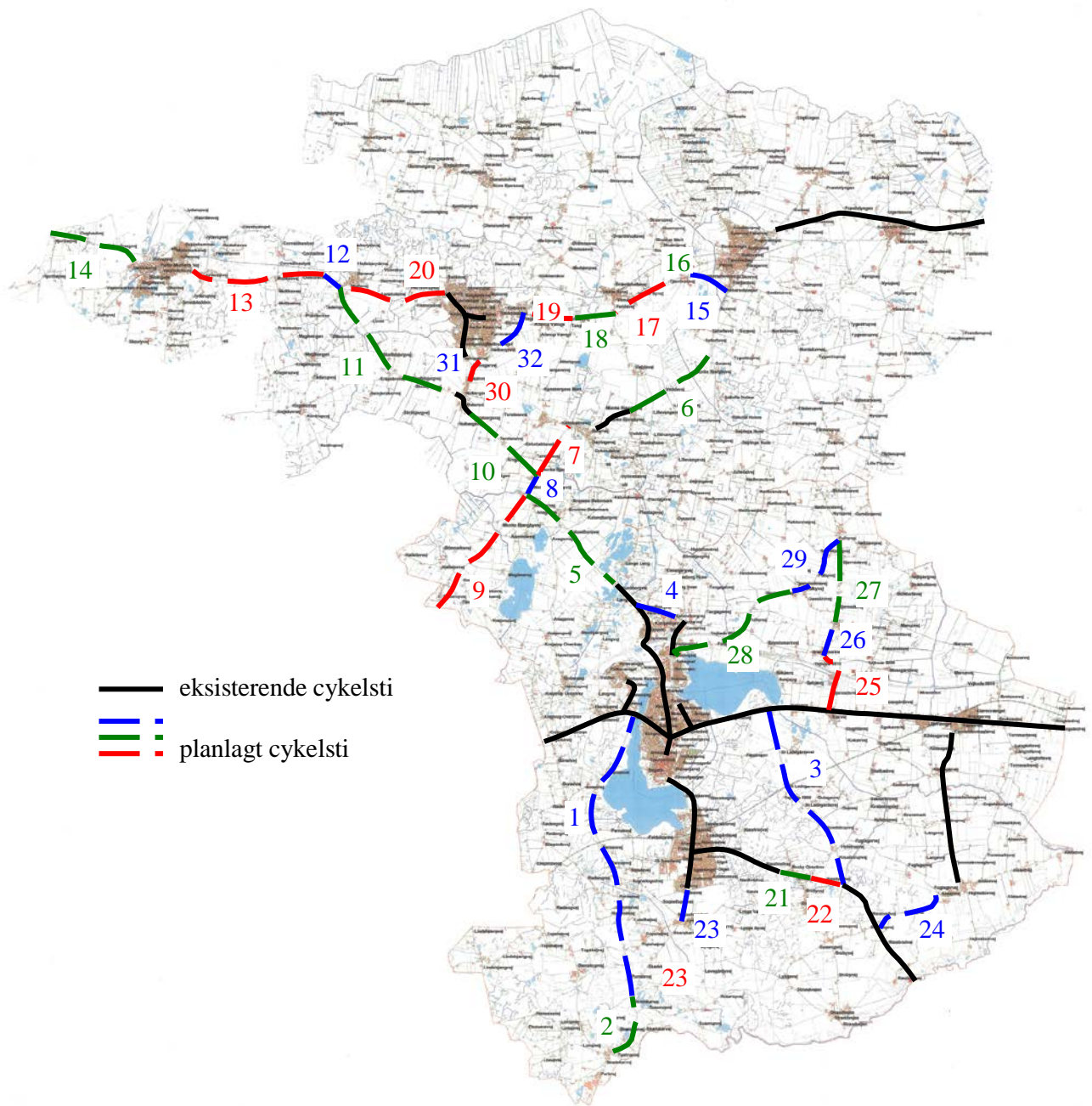
Høj prioritet

<i>Nr.</i>	<i>Vejnavn</i>	<i>Fra</i>	<i>Til</i>	<i>kmt fra</i>	<i>kmt til</i>	<i>længde</i>	<i>point</i>
30	Holbergsvej	Pilegårdsvej	Tersløse	0	0	0,6	18,9
19	Holbækvej	Tjørntvedvej	Dr. Sellsvej	3,5	5	1,5	16,1
23	Skælskørvej	bygrænse Lynge	Parnasvej	0	0	1,9	16,0
5	Kalundborgvej	P-plads	Munkebjergbyvej	5,1	7,5	2,4	14,8
16	Tjørntvedvej	Omkørselsvejen	Vedde Byvej	1,1	1,7	0,6	14,7
18	Tjørntvedvej	Veddevej	Holbækvej	3	3,5	0,5	14,5
25	Bjernedevej	Ringstedvej	Bjernede skole	0	0	1	14,5
31	Per Degnsvej	Holbergsvej	byzonen	0	0	0,3	14,3
13	Sorøvej	Herrestrupvej (vest)	Runds Vedby	15,9	19	3,1	14,3
4	Kalundborgvej	Elmebjergvej	Pedersborghuse	3,5	4	0,5	14,1
10	Tersløsevej/ Holbergsvej	Munkebjergbyvej	Holbergsvej	8,4	10,7	2,3	14,0
21	Næstvedvej	Brobyvej	Brobyoverdrev (øst)	0	0	0,4	13,7
22	Næstvedvej	Brobyoverdrev (øst)	Knudstrupvej	0	0	0,7	13,7

Lav prioritet

2	Skelskørvej	Skelskør- vej/Parnasvej	Lynge Eskilstrup	5,9	7,3	1,4	13,4
24	Alstedvej	Næstvedvej	Alsted byzone	0	0	1,7	13,4
28	Fulbyvej	Elmebjergvej	Fulby	0	0	3,3	13,4
3	St. Ladegårdsvej/ Knudstrupvej	Ringstedvej	Næstvedvej	0	2,5	2,5	12,9
29	Fulbyvej	Fulby	Store Ebberup	0	0	1,5	12,9
14	Sorøvej	Ruds Vedby	kommunegrænsen	20,4	22,6	2,2	12,6
7	Munke Bjergbyvej	Munke Bjergby	Tersløsevej	3,9	8,2	4,3	12,3
27	Bjernedevej	Bjernede	Store Ebberup	0	0	2	12,3
1	Parnasvej	Slagelsevej	Skelskørvej	0	5,9	5,9	12,1
11	Skellebjergvej/ Tersløsevej	Tersløse	Karsholdevej/ Sorøvej	11,2	15,3	4,1	11,8
20	Karsholtevej	Herrestrupvej (øst)	Tersløsevej/Sorøvej	7,6	9,4	1,8	11,8
26	Bjernedevej	Bjernede skole	Bjernede	0	0	0,7	11,7
8	Munke Bjergbyvej	Tersløsevej	Kalundborgvej	8,2	8,3	0,1	11,4
12	Sorøvej	Karsholtevej/ Skellebjergvej	Herrestrupvej (vest)	15,5	15,9	0,4	11,2
6	Munke Bjergbyvej	Sorøvej	Munkebjergby skole	0	2,3	2,3	10,7
32	Pilegårdsvej	Holbergsvej	Holbækvej/ Dr. Sellsvej	0	0	1,3	10,1
17	Tjørntvedvej	Vedde Byvej	Veddevej	1,7	3	1,3	10,1
15	Omkørselsvejen	Sorøvej	Tjørntvedvej	0	1,1	1,1	10,0
9	Munke Bjergbyvej	Kalundborgvej	kommunegrænsen	8,3	9,1	0,8	7,7

På næste side vises kort med de angivne strækningsnumre.



5 Bemærkninger og anbefalinger

5.1 Bemærkninger

Listen kan ikke anvendes ukritisk. Etablering af cykelsti på en given strækning er afhængig af de strækninger den ligger op til.

Angående sammenhængende cykelsti mellem Sorø og Dianalund må det logiske være at starte med at etablere cykelsti på Kalundborgvej helt til Munkebjergbyvej (nr. 5). Herefter på Munkebjergbyvej til krydset med Tersløsevej (nr. 8) og videre ad Tersløsevej og Holbergsvej (nr. 10) via cykelanlægget i Tersløse og Holbergsvej (nr. 30) og Per Degnsvej (nr. 31) til Dianalund. Den korte strækning på Munkebjergbyvej mellem Kalundborgvej og Tersløsevej (nr. 8) er dog meget lavt prioriteret, da den med tildelingskriterierne ikke bliver vægtet særligt højt, fordi stien ikke for nuværende har sammenhæng med andre stier.

Strækning nr. 21 og 22 på Næstvedvej ved Broby Overdrev hænger sammen hvor nr. 21 er gennem landsbyen og 22 er fra landsbyen og frem til rundkørselen ved Knudstrupvej.

Mellem Stenlille og Dianalund vil der være mest logisk at starte med strækning nr. 19. Holbækvej fra byzonen i Dianalund og nr. 20 Tjørntvedvej til Veddevej. Herfra henvises cyklisterne ad Veddevej gennem Vedde by og via Vedde Byvej tilbage til Tjørntvedvej ad veje der opleves som egnede til cyklister uden cykelsti. Fra krydset Tjørntvedvej/Vedde Byvej (strækning nr. 16) etableres så cykelsti til Omkørselsvejen hvor cyklisterne ledes ad Tjørntvedvej til Stenlille. Henvisning til Vedde Byvej er dog en mindre omvej.

På strækninger nr. 20 - Karsholtevej - er der et godt alternativ (og dermed har en cykelsti her en meget lav prioritet) hvor cyklister allerede nu henvises til Herrestrupvej. Fra Krydset Herrestrupvej / Sorøvej, etableres cykelsti til Ruds Vedby.

Anlæg af cykelsti på Bjernedevej fra Ringstedvej til Bjernede skole er svært at lave pga. den smalle bro over motorvejen og de lange ramper op til broen på begge sider. Anlæg af cykelsti her kræver derfor ekstra forberedelse. Alternativt etableres cykelsti alene på begge sider af broen.

På alle de strækninger der ikke er nævnt her, bør der tælles (cykel)trafik før yderligere overvejelser angående etablering af cykelsti, men især på de lavt prioriterede strækninger. Når der foreligger tællinger laves ny prioritering hvor skønnede trafiktal erstattes med talte trafiktal.

5.2 Anbefaling

1. prioritet
Cykelstiforbindelse mellem Sorø og Dianalund via Tersløse foreslås som højeste prioritet. Den samlede vejlængde er ca. 6 km
2. prioritet
Herefter foreslås at Dianalund forbindes med Stenlille og Ruds Vedby. Vejlængden af de strækninger hvor der foreslås etableret cykelsti er godt 6 km. Hertil kommer to delstrækninger på ca. 3 km hvor der foreslås at cyklisterne benytter andre, mindre trafikerede veje der går parallelt med hovedvejforbindelsen.
3. prioritet
Når disse strækninger er færdige foreslås etableret cykelsti på Næstvedvej gennem Broby Overdrev og helt til rundkørselen ved Knudstrupvej, efterfulgt af en cykelsti fra Lynge og til Skælskørvej. Vejlængden er ca. 4 km til sammen.
4. prioritet
Først når disse projekter er færdige, tages der fat på de resterende strækninger. Inden da bør der foretages ny prioritering.