

VEJ- OG STIKLASSIFICERING

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
 Parallevej 2
 2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Klassificering af vejnettet	2
2.1	Principper for veje i byområder	2
2.2	Nye vejes betydning for klassificering	3
2.3	Forbindelsesveje til nabokommuner	5
2.4	Sammenhæng med vejklasser for drift og vedligehold	7
2.5	Forslag til ændret funktionel klassificering af vejnet	9
2.6	Hastighedsklassificering	10
2.7	Forslag til ændringer af hastighedsgrænser	12
3	Hovedstirutenet	17
3.1	Eksisterende stiplan, Stiplan 2010	17
3.2	Principper for hovedstirutenet	20
3.3	Udpegning af hovedstiruter	22
3.4	Forslag til ændret hovedstirutenet	24

1 Indledning

Kommunen vil opstille et forslag til den fremtidige vej- og stiklassificering og herunder anbefalinger om fremtidig udformning af veje afhængig af vejklasse.

Forslaget skal ajourføre kommunens nuværende vej- og stinet med vægt på at:

- > Kombinere funktionel og hastighedsmæssig klassificering af vejnettet

PROJEKTNR.

A081155

DOKUMENTNR.

A081155-001

VERSION

Final

UDGIVELSESDATO

9. februar 2017

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

Hgr

KONTROLLERET

laag

GODKENDT

hgr

- > Indpasse evt. fremtidige planlagte veje i det samlede net
- > Styrke adgang til erhvervsområder
- > Fremme mulighederne for at få flere til at cykle
- > Afstemme nettet i forhold til nabokommuner.

Principperne for klassificeringen er beskrevet i dette notat sammen med kort, der illustrerer forslagene til vejnet og til hovedstirutenet og udpegning af lokaliteter med behov/muligheder for forbedringer.

2 Klassificering af vejnettet

Nuværende klassificering

Kommunens vejnet er i dag klassificeret med udgangspunkt i principper, som er beskrevet af SAMKOM i et fælles grundlag for landets kommuner (se Bilag B).

Hidtil har kommunens klassificering af veje – både i åbent land og i byområder – været i følgende klasser:

- > Gennemfartsveje (her inkl. statsveje)
- > Fordelingsveje
- > Lokalveje.

Forslag til justeringer af klassificering

For *veje i åbent land* foreslås de nuværende klasser bibeholdt, da det bidrager til at holde en ensartet standard på tværs af kommuner, hvor flere af vejene støder op til tilsvarende veje i nabokommuner.

For *veje i byområder* foreslås det at undlade at bruge begreberne gennemfartsveje og fordelingsveje. De to begreber er i SAMKOM rapporten primært tænkt som veje i åbent land og som veje, der bidrager til at skabe sammenhæng på tværs af kommuner. I byområder foreslås det i Ringsted Kommune i stedet at benytte begrebet "trafikveje". Det svarer bedst til vejregler for byernes trafikarealer og understøtter en funktionel og hastighedsmæssig klassificering.

2.1 Principper for veje i byområder

Det foreslås i Ringsted by at benytte begreberne trafikveje i stedet for fordelingsveje og gennemfartsveje. Kun Ringsted by har et egentligt net af trafikveje, der forbinder byens områder, mens de øvrige byzoner er relativt små med kun én trafikvej gennem byområderne.

Ringsted by

I Ringsted deler forslaget trafikvejene i to funktionsklasser, henholdsvis primære og sekundære trafikveje, hvor hver klasse kan karakterises ved de fleste af de følgende forhold:

Primære trafikveje:

- > De mere overordnede trafikveje gennem eller til og fra byen
- > Relativt store biltrafikmængder

- > Veje med store andele tung trafik
- > Kan have busruter
- > Stiruter langs vejen bør have stier adskilt fra kørebanen.

Sekundære trafikveje:

- > Forbinder primære trafikveje med lokalveje
- > Har relativt mindre biltrafikmængder i forhold til primære trafikveje
- > Kan have nogen tung trafik
- > Kan have busruter
- > Stiruter langs vejen bør have stier ellers cykelbaner / brede kantbaner.

I Ringsted by fører denne klassificering til forslag om enkelte justeringer af trafikvejnettet i forhold til Kommuneplan 2013, som beskrevet i afsnit 2.5.

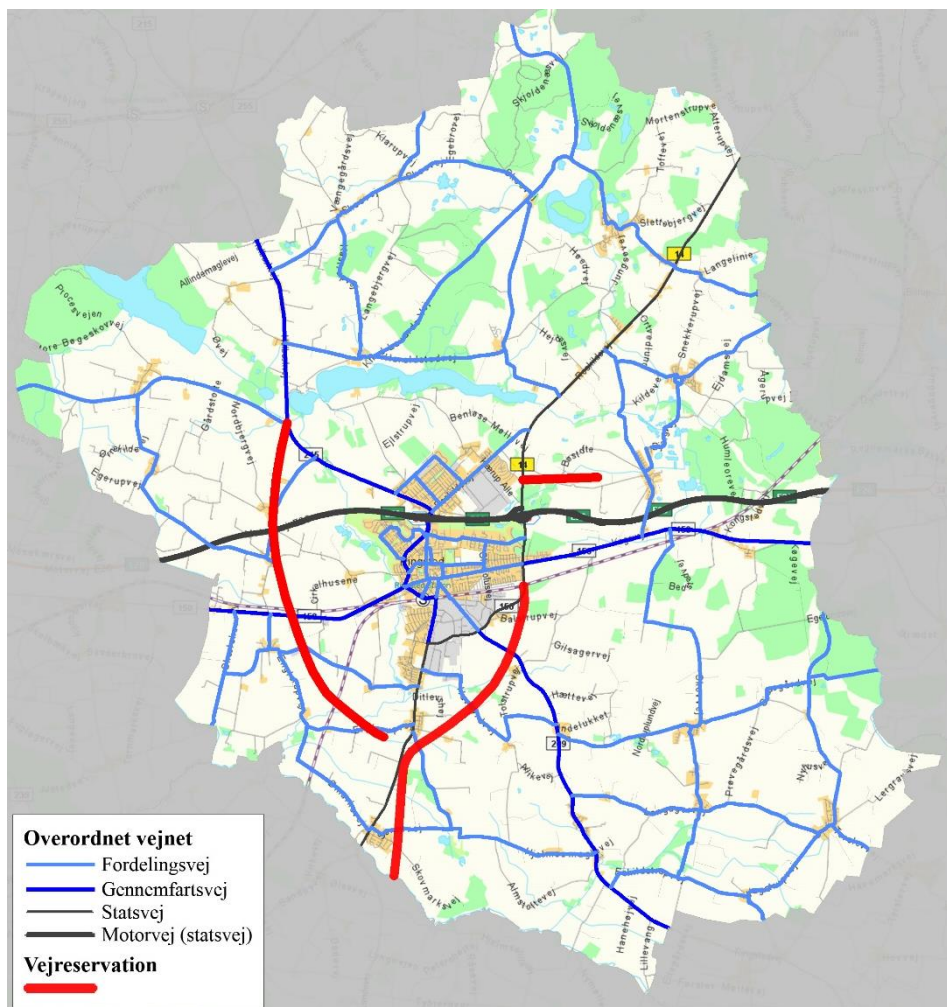
Øvrige byer

I de øvrige mindre byer vil trafikvejen ofte være lig med den ene vej (evt. to veje, der mødes inde i byen), der går gennem byen. Trafikvejene i de små byer er lig med de nuværende fordelingsveje og gennemfartsveje, og der foreslås ingen ændringer i funktionsklassificeringen.

2.2 Nye vejes betydning for klassificering

I kommuneplan 2013 udstikkes følgende retningslinjer for arealreservationer for eventuelle *fremtidige veje* (se også Figur 2.1):

- > Der reserveres areal til en kommende omfartsvej sydøst om Ringsted by (forlængelse af rute 14, Roskilde-Ringsted-Næstved)
- > Der skal i planperioden reserveres et areal til en fremtidig omfartsvej vest om Ringsted by. Den nærmere placering fastlægges i forbindelse med planlægningen i planperioden.
- > Der udlægges areal til en ny vej mellem Østre Ringvej (rute 14) og Kværkeby til betjening af det kommende erhvervsområde.
- > Der reserveres et areal til forlægning af Bedstedvej for passage af jernbanen, så vejen munder ud i Køgevej. Denne vej er anlagt i 2016 og ikke vist i Figur 2.1.



Figur 2.1 Det overordnede vejnet og vejreservationer omtalt i Kommuneplan 2013.

Betydningen af omfartsvej sydøst om Ringsted by (Rute 14)

Den nye vej vil være en primær trafikvej. Det nye anlæg vil medføre behov for ændringer på det øvrige vejnet. Det vil kræve en særskilt og detaljeret planlægning, men følgende vurderes at skulle indgå:

- > Næstvedvejs sydligste del mellem kommunegrænsen og en evt. ny tilslutning til den nye omfartsvej (Rute 14) syd for Høm kan nedklassificeres, sandsynligvis til fordelingsvej og dermed ikke være en fremtidig del af Rute 14.
- > Næstvedvej vil mellem Høm og Ringsted by (mere præcist mellem en evt. ny tilslutning til den nye omfartsvej syd for Høm og Jernbanevej) få reduceret trafikbelastningen. Vejen vil dog stadig være en primær trafikvej, hvis der ikke anlægges en omfartsvej vest om Ringsted. Vejen bør derfor have uændret status indtil evt. anlæg af en vestlig omfartsvej. På det tidspunkt kan Næstvedvej sandsynligvis nedklassificeres til en sekundær trafikvej.
- > Hømvej nord for den nye omfartsvej kan sandsynligvis nedklassificeres til lokalvej. Den detaljerede planlægning og projektering af den nye omfartsvej vil dog afgøre karakteren og omfanget af vejlukninger og -tilslutninger, herunder også Sørupvejs status.

Betydningen af en fremtidig omfartsvej vest om Ringsted by

Den nye vej vil være en primær trafikvej. Det nye anlæg vil sandsynligvis mindske trafikbelastningen på Næstvedvej nord for Høm samt på Jernbanevej, Vestervej, Sorøvej, Nordre Ringvej og Holbækvej i Ringsted by. Nærmere vurderinger af de trafikale konsekvenser indgår ikke i dette notat.

På et overordnet niveau kan betydningen af en fremtidig omfartsvej vest om Ringsted by betyde følgende for vejklassificeringen:

- > Næstvedvej mellem Høm og Ringsted by kan nedklassificeres til en sekundær trafikvej
- > Status for Jernbanevej, Vestervej, Sorøvej og Nordre Ringvejs kan overvejes til evt. at blive sekundære trafikveje. Det vil kræve nærmere vurdering af trafikmængder mv. i sammenhæng med planlægningen af omfartsvejen

Betydningen af en ny adgangsvej mellem Østre Ringvej og erhvervsområde ved Kværkeby

En ny adgangsvej mellem Østre Ringvej og det evt. kommende erhvervsområde ved Kværkeby vil kun have lokal betydning, og synes ikke umiddelbart at påvirke det øvrige klassificerede vejnet. Den nye vej vil sandsynligvis være en sekundær trafikvej.

2.3 Forbindelsesveje til nabokommuner

Kommunens klassificering af veje, der krydser kommunegrænser, svarer i store træk til klassificeringen af de tilstødende veje i nabokommunernes. Det er positivt, da det bidrager til, at trafikanterne kan opleve en ensartet standard på tværs af kommunegrænser.

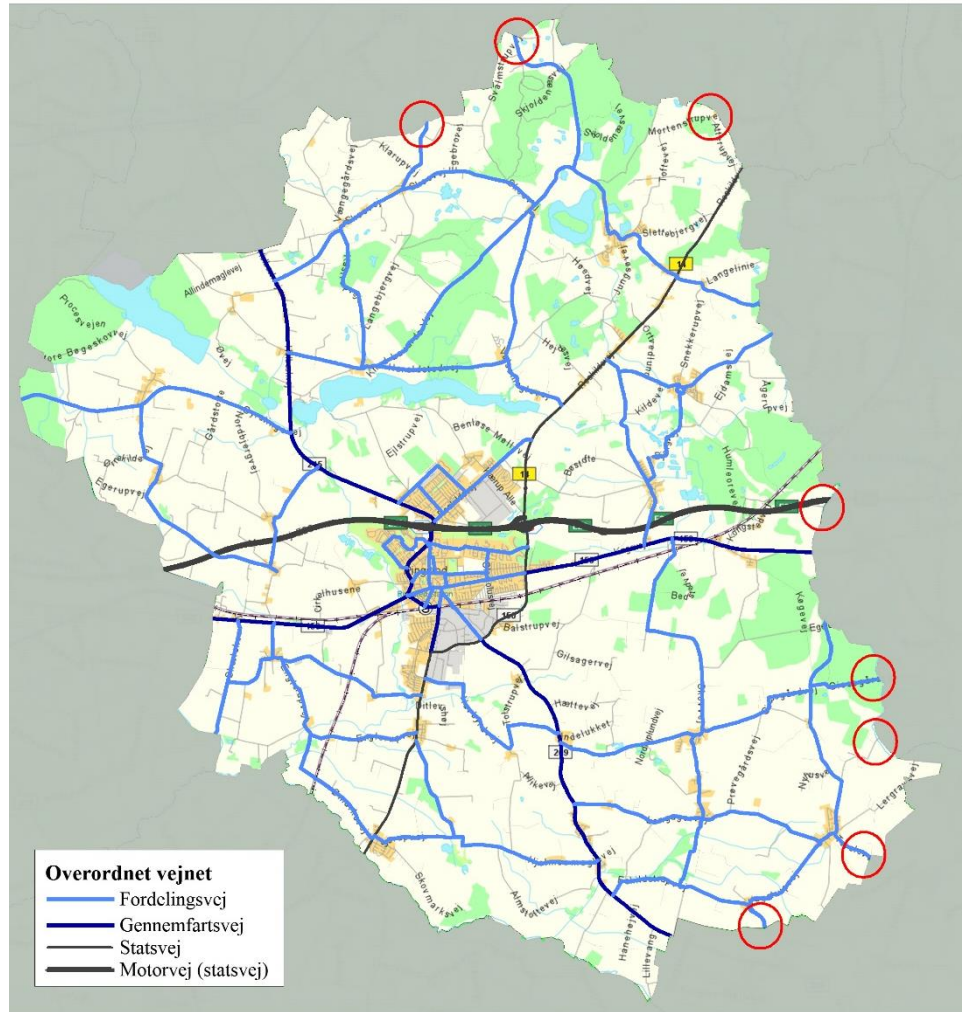
Det gælder for alle Ringsted Kommunes gennemfartsveje, der krydser kommunegrænsen. De tilstødende veje er også overordnede veje i nabokommunerne.

For fordelingsveje findes enkelte eksempler på, at fortsættelsen af vejen i nabokommunen er klassificeret som en lokalvej eller det modsatte; nemlig at nabokommunen har klassificeret en vej som fordelingsvej, mens fortsættelsen i Ringsted Kommune er klassificeret som en lokalvej. De fleste af disse veje vurderes at have en relativ lille mængde biltrafik. Desuden er klassificeringstitlerne på disse mere sekundære veje ikke helt ensartet på tværs af kommunerne, hvilket sandsynligvis også gælder princippet for klassificering.

Der er foretaget en grov gennemgang baseret på oplandsbetragtninger og bebyggelse langs disse fordelingsveje / lokalveje. De særligt vurderede veje er vist i Tabel 2-1 og i Figur 2.2. Gennemgangen har ført til en vurdering af, at der ikke er behov for ændringer af status, da trafikmængderne på disse veje sandsynligvis er små på begge sider af kommunegrænsen. I fald klassificeringen har betydning for eksempelvis vintervedligehold kan kommunen overveje om de skal undersøges nærmere, se også kapitel 2.4.

Tabel 2-1 *Oversigt over veje til nabokommuner, hvor der synes at være forskelle i vejklasser mellem kommuner.*

Vejnavn	Nuværende vejklasse i Ringsted Kommune	Nuværende vejklasse i nabokommune (kommunenavn)
Kagstrupvej	Fordelingsvej	Lokalvej (Faxe)
Terslevvej	Fordelingsvej	Lokalvej (Faxe)
Nyvangsvej	Lokalvej	Fordelingsvej (Køge)
Giesegårdsvej	Fordelingsvej	Lokalvej (Køge)
Kongstedvej	Lokalvej	Fordelingsvej (Køge)
Atterupvej - Tolstrupvej	Lokalvej	"Trafikvej"/fordelingsvej (Lejre)
Skjoldenæsvej	Fordelingsvej	"Sekundær lokalvej" (Holbæk)
Stestrupvej	Fordelingsvej	"Primær lokalvej" (Holbæk)



Figur 2.2 Oversigt over veje til nabokommuner, hvor der i forhold til klassificeringen i Kommuneplan 2013 synes at være forskelle i vejklasser mellem kommuner (rød markering).

2.4 Sammenhæng med vejklasser for drift og vedligehold

Klassificeringen af vejnettet sker ud fra trafikale overvejelser. Det betyder også, at kommunen har fastlagt behovet for drift og vedligeholdelse af det offentlige vej- og stinet med en prioritering baseret især på vejens / stiens rolle i det samlede net. Alle kommunale veje og stier er derfor inddelt i følgende vedligeholdelsesklasser¹:

- > Klasse I: Veje med afgørende betydning for fjerntrafikken, tidligere amtsveje og højere prioriterede kommuneveje, som større indfalds- og omfartsveje.
- > Klasse II: Veje med betydning for fjerntrafikken og/eller afgørende betydning for afvikling af den gennemkørende trafik, eksempelvis overordnede kommuneveje som indfalds- og omfartsveje samt veje med højest priorite-

¹ Vedligeholdelsesklasser er beskrevet på kommunens hjemmeside:
<http://ringsted.dk/borger/natur-miljo-trafik/snerydning>

ret kollektive trafik, samt gennemgående veje, der forbinder mindre bysamfund og boligområder med hovedfærdselsveje.

- > Klasse III: Trafikveje og pladser som har nogen betydning for den lokale nærtrafik.
- > Klasse IV: Veje, stier og pladser, der ikke har betydning for afvikling af gennemgående trafik, eksempelvis veje i afgrænsede boligområder, blindveje i by- og landområdet samt veje med spredt bebyggelse.
- > Klasse V omfatter private fællesveje og stier, der ikke er omfattet af kommunens vintertjeneste.

En status viser, at alle nuværende gennemfartsveje er i vedligeholdelsesklasse I. Desuden indgår fordelingsvejene Jyllandsgade-Møllegade-Køgevej og Haslevvej i klasse I.

Alle øvrige fordelingsveje er med få undtagelser i klasse II. Undtagelserne uden for Ringsted by er de følgende:

- > Knud Lavardsvej i nordvestlig del af kommunen er i klasse III.
- > Stestrupvej i nordvestlig del af kommunen er i klasse III. Fortsættelsen i Holbæk Kommune er "primær lokalvej".
- > Englerupvej nord for Ømarksvej i sydvestlig del af kommunen er i klasse III.
- > Møllevej-Havbyrdvej i sydøstlig del af Ringsted by mod sydøst til Havbyrd er i klasse III.
- > Mulstrup Møllevej i sydøstlig del af kommunen er i klasse IV.
- > Kagstrupvej syd for Kagstrup i sydøstlig del af kommunen er i klasse IV. Fortsættelsen i Faxe Kommune er "lokalvej".
- > Terslevvej syd for Ørslev i sydøstlig del af kommunen er i klasse III. Fortsættelsen i Faxe Kommune er "lokalvej".

I Ringsted by er alle fordelingsveje i vedligeholdelsesklasse II med følgende undtagelser:

- > Fredensvej vest for Benløseparken i nordvestlig del af byen er i vejklasse III.
- > Mellem Broerne vest for Næstvedvej er i vejklasse III.

Endelig kan det tilføjes, at en del lokalveje både uden for Ringsted by og i Ringsted by er i klasse II eller III.

Det foreslås, at kommunen gennemgår undtagelserne og overvejer om der er fornuftige årsager til undtagelserne eller, om der skal ske ændringer af vedligeholdelsesklasser.

Da den funktionelle vejklassificering bruger ordet trafikvej på en anden måde end i kommunens vedligeholdelsesplan kan det overvejes at justere brugen, når vedligeholdelsesplanen næste gang skal justeres.

Lige så vil der sandsynligvis altid være undtagelser i klassificeringen af vedligeholdelse i forhold til den funktionelle klassificering på grund af f.eks. adgang til hospital, skoler eller busruter. Der kan derfor også være behov for at have flere vedligeholdelsesklasser end funktionelle vejklasser.

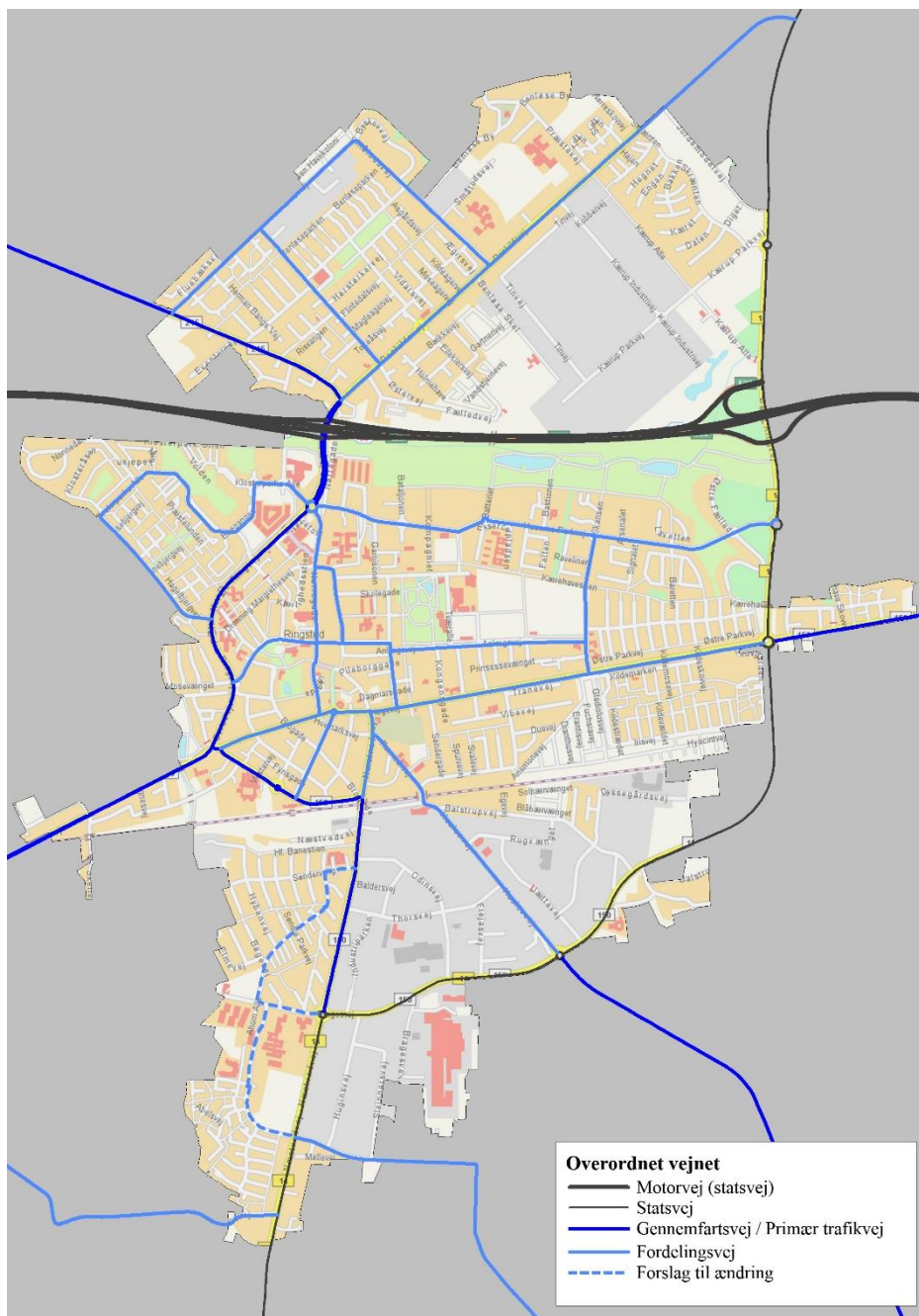
Stier langs trafikvejene ligger i samme vedligeholdelsesklasse som vejen, hvilket vil sige i klasse 1 og 2. Hovedparten af de foreslåede hovedstiruter i eget tracé senere i dette notat (se Figur 3.5) indgår også i vedligeholdelsesklasse 1 eller 2. For de foreslåede hovedstiruter langs lokalveje gælder, at der hovedsagelig ligger i vedligeholdelsesklasse 3 og 4.

Det betyder, at ved en endelig beslutning om og gennemførelse af hovedstirutenettet bør der også tages stilling til, om vedligeholdelsesniveauet skal gøres mere ensartet på hele nettet til f.eks. en klasse 1 og 2.

2.5 Forslag til ændret funktionel klassificering af vejnet

De ovenstående vurderinger og principper har ført til *følgende forslag* til ændringer af den funktionelle klassificering i Ringsted by (se også Figur 2.3):

- > Fordelingsveje og gennemfartsveje benævnes samlet "trafikveje" og opdeles i primære og sekundære trafikveje – som reelt er de samme som nuværende gennemfartsveje og fordelingsveje.
- > Søndervang - Søndre Parkvej – Ahorn Allé - Bengerd's Allé forløbet omklassificeres til sekundær trafikvej. Det passer bedre til vejforløbets rolle i det samlede vejnet og, hvordan vejnettet i øvrige bydele er klassificeret. Det er vigtigt også at sikre cyklister, stikrydsninger og herunder et passende hastighedsniveau.
- > Mellem Broerne på strækningen vest for Rønnedevej er nu lukket ved Næstvedvej og fungerer reelt som en lokalvej. Det foreslås derfor at den også i kommunens klassificering skifter status fra fordelingsvej til lokalvej (denne ændring er ikke fremhævet i Figur 2.3, men vejen er vist som lokalvej).
- > Amtstue Allé vil evt. få en ny status som adgangsvej til parkeringspladser fra Nordre Ringvej. Det kan i så fald overvejes at omklassificere den til en sekundær trafikvej (ikke inkluderet i Figur 2.3).
- > I takt med planlægningen af evt. nye ringveje vil der være behov for at vurdere de nuværende trafikvejes status især i den sydlige del af Ringsted by. Ændringer er ikke foreslået, da de nye ringveje ikke er besluttet endnu.



Figur 2.3 Forslag til funktionel klassificering af vejnet i Ringsted by med enkelte ændringer i forhold til Kommuneplan 2013.

2.6 Hastighedsklassificering

Den funktionelle klassificering kan suppleres med en opdeling i hastighedsklasser, som også anbefales i vejreglerne. Figur 2.4 viser mulige hastighedsklasser for henholdsvis by og åbent land.

Hastighedsklasse	Planlægningshastighed	Land	By
Meget høj+	120-130 km/h	X	
Meget høj	90-110 km/h	X	
Høj+	80 km/h	X	
Høj	60-70 km/h	X	X
Middel	50 km/h	X	X
Lav	30-40 km/h	X	X
Meget lav	10-20 km/h		X

Figur 2.4 Illustration af hastighedsklasser i åbent land og i byområder. Kilde: Håndbog, Planlægning af veje og stier i åbent land, oktober 2012.

Hastighedsklassificeringens formål er at understøtte sammenhæng mellem på den ene side vejens udformning, dens omgivelser og dens trafikantgrupper, og på den anden side motorkøretøjernes hastighed på vejen.

Vejreglerne benytter udtrykket planlægningshastighed, som fastlægges ved at vurdere hver enkelt vej eller vejstrækning ud fra en række forhold, herunder:

- > hvilke trafikarter der færdes på vejen samt mængden af disse (biler, fodgængere, cyklister og busser)
- > vejens bymæssige funktion (butikker, boliger, institutioner, etc.)
- > eventuelle trafikale problemer (trafiksikkerhed, utryghed, etc.)
- > fysiske forhold (kurver, vejbredde, etc.).

Formålet er blandt andet at skabe en tilstrækkelig lav hastighed til at mindske risikoen for alvorlige personskader og øge de lette trafikanters tryghed, hvor det vurderes vigtigt. Analyser viser, at risikoen for at blive dræbt som fodgænger er mere end dobbelt så høj ved 50 km/h som ved 40 km/h, og mere end fem gange så høj ved 50 km/h som ved 30 km/h².

Lav og meget lav hastighedsklasse i byer

En lav hastighedsklasse (30-40 km/t) foreslås benyttet på trafikveje, hvor der f.eks. er et stort krydsningsbehov, og hvor det samme areal anvendes af flere trafikantgrupper. Det kan være handeleggader, veje gennem boligområder, veje ved skoler, institutioner mv. samt evt. veje med sturte, hvor man ikke kan lave stier adskilt fra kørebanen. Det vil ofte kræve fysiske foranstaltninger for at få overholdt en lav hastighed.

På lokalveje kan også anvendes en meget lav hastighedsklasse (10-20 km/t). Lokalveje behandles ikke yderligere i dette notat.

Hastighedsklasser på veje i åbent land

Vejregler om planlægning af veje og stier i åbent land illustrerer sammenhængen mellem vej- og hastighedsklasser, se Figur 2.5.

² Tallene dækker i tilfælde, hvor voksne fodgængere rammes af fronten på en personbil

Hastighedsklasse	Planlægningshastighed	Trafikveje		Lokalveje
		Gennemfartsveje	Fordelingsveje	
Meget høj+	120-130 km/h	X		
Meget høj	90-110 km/h	X		
Høj+	80 km/h	X	X	(X)
Høj	60-70 km/h	X	X	X
Middel	50 km/h		X	X
Lav	30-40 km/h			X

Figur 2.5 Sammenhæng mellem hastighedsklasser og vejklasser i åbent land. Kilde: Håndbog, Planlægning af veje og stier i åbent land, oktober 2012.

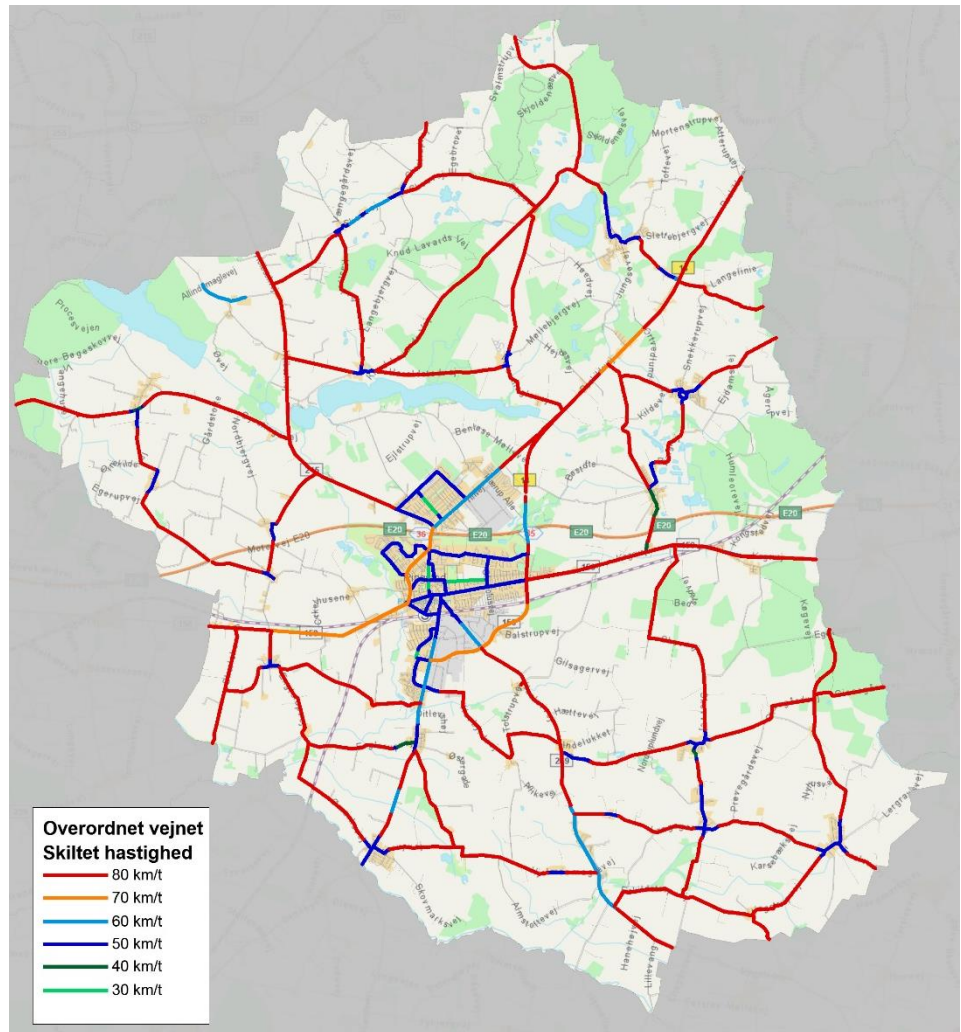
På veje i åbent land kan også anvendes lavere hastighedsklasser end de normale 80 km/t. På trafikfarlige eller utrygge strækninger kan der etableres en lokal hastighedsgrænse på 50, 60 eller 70 km/t:

- > 70 km/t kan benyttes lokalt ved større kryds på trafikveje og gælder typisk kun den overordnede vej (den vej der ikke har vigepligt).
- > 60 km/t eller 50 km/t kan benyttes på strækninger med faste genstande såsom træer tæt på kørebanen eller, hvor der er dårlig oversigt pga. kurver. Hastighedsgrænsen kan understøttes af støtteheller ved 60 km/t samt af indsnævring eller bump ved 50 km/t. I kurver opsættes yderligere baggrundsafmærkning.
- > 60 km/t eller mindre benyttes på veje med 2 minus 1 vejs løsning. Hastighedsgrænsen kan understøttes af støtteheller ved 60 km/t samt af indsnævring eller bump ved 50 km/t eller 40 km/t.
- > 40 eller 50 km/t kan benyttes lokalt ved skoler eller på steder, hvor en sti krydser vejen, f.eks. hvor en dobbeltrettet sti starter eller slutter. Hastighedsgrænsen understøttes af hastighedsdæmpende foranstaltninger som bump, støtteheller eller sideheller. Hvis trafikmængden er under 3.000 køretøjer kan det overvejes at etablere indsnævring af kørebanen til et kørespor. Vælges denne løsning opsættes tavler på begge sider, der viser vigepligten i de tilfælde, hvor to køretøjer mødes fra hver sin retning.

2.7 Forslag til ændringer af hastighedsgrænser

Veje i åbent land

De nuværende skilte hastigheder er vist i Figur 2.6.



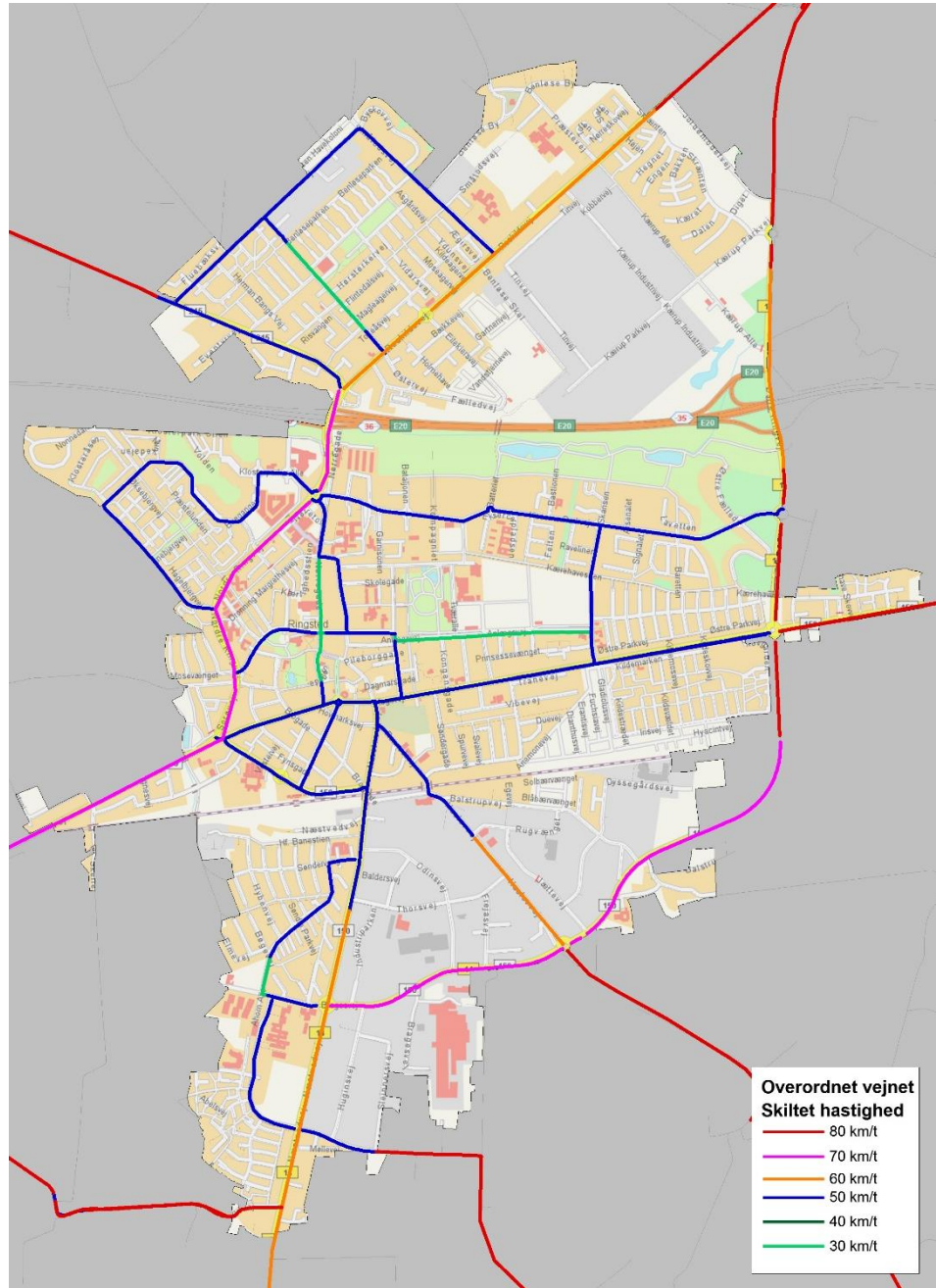
Figur 2.6 Nuværende skilte hastigheder på det overordnede vejnet i og uden for Ringsted by.

Ud fra lokalkendskab og viden om nuværende hastighedsgrænser på gennemfartsveje og fordelingsveje er opstillet følgende forslag til ændringer i hastighedsgrænser (se Figur 2.7):

- > På baggrund af igangværende forprojekt om cykelsti langs Norddrupvej foreslås hastighedsgrænse på Haslevvej i Mulstrup på 60 km/t, 40 km/t på Nordrupvej mellem Haslevvej og Nordrupvej 23 samt 60 km/t herfra og til Nordrupvej 48.
- > På baggrund af igangværende forprojekt om cykelsti langs Ruscgårds Bakke foreslås en hastighedsgrænse på Vigersted Bygade og Ågerupvej i Vigersted by på 40 km/t. Samtidig foreslås hastighedsgrænsen på Roskildevej (statsvej) mellem Værkevadsvej og Nebs Møllevej sat ned til 60 km/t, da cyklister skal krydse Roskildevej i de to kryds.
- > Ud fra trafiksikkerhedsinspektion af Gyrstingevej mellem Holbækvej og Gyrstinge Bygade foreslås en 60 km/t hastighedsgrænse på strækningen.

Veje i Ringsted by

Trafikvejene i Ringsted by er skiltet til hastigheder på mellem 70 km/t (kun Nordre Ringvej) og 30 km/t. Skiltningen virker i store træk fornuftig, se Figur 2.8.



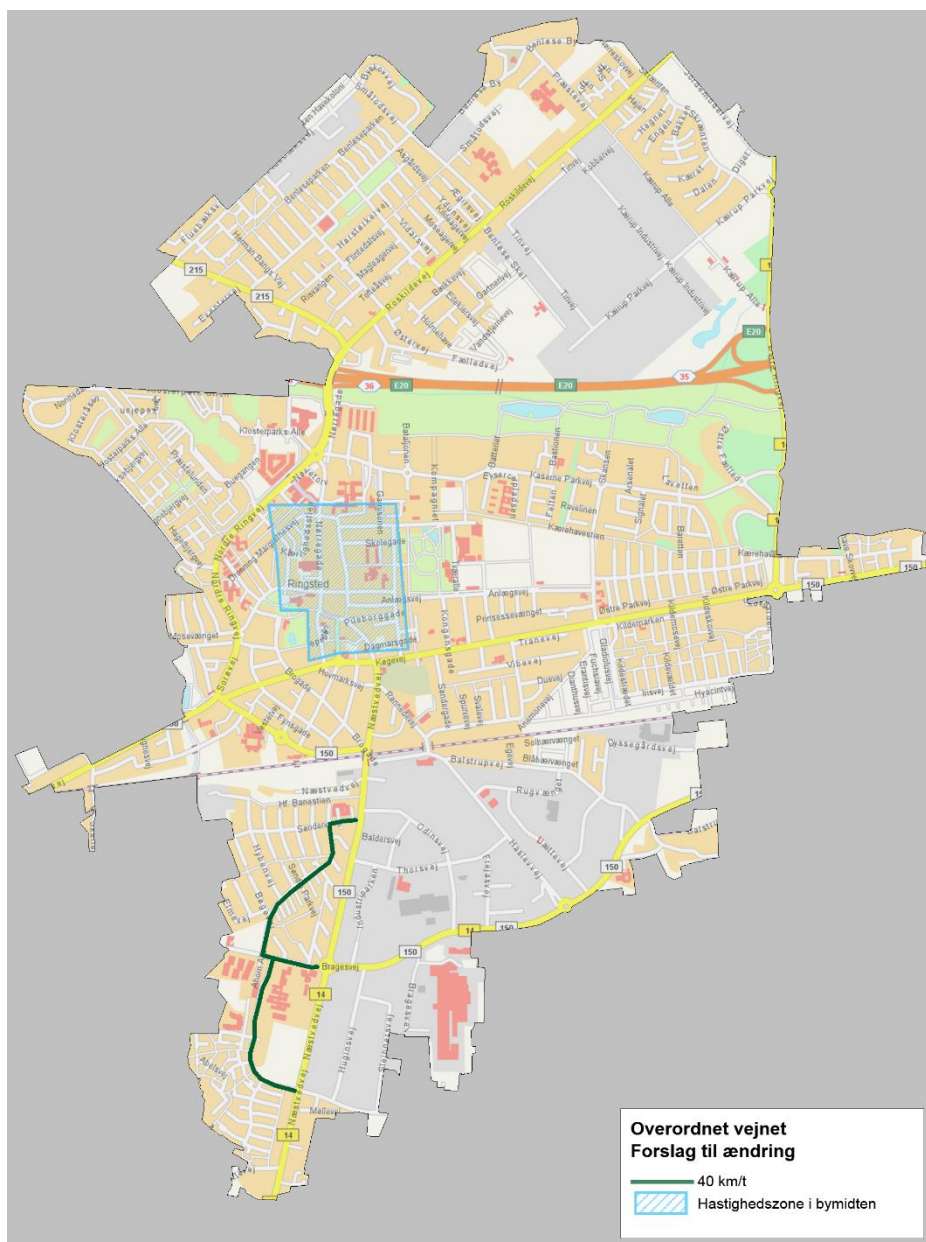
Figur 2.8 Nuværende skilte hastigheder på det overordnede vejnet i Ringsted by.

På den baggrund er kun opstillet følgende forslag, se også Figur 2.9:

- > Realisering af hastighedszone for alle veje i bymidten skiltet til 40 km/t.
- > Skiltning til 40 km/t på hele vejforløbet Søndervang-Søndre Parkvej-Ahorn Allé-Bengerds Allé

Som supplement til disse forslag kan kommunen evt. arbejde med hastighedszoner for lokalveje i de største af lokalområderne med boliger. Det kan f.eks. være i Ringsted Syd og i området mellem Køgevej og jernbanen. Kommunen har på en del af de længste lokalveje allerede etableret hastighedsdæmpende foran-

staltning og behovet vurderes ikke at være stort. Det vil være naturligt at sådanne evt. zoner tænkes sammen med skolevejsanalyser og forslag til særlige foranstaltninger for skolebørn i lokalområder.



Figur 2.9 Forslag til ændringer af skiltede hastigheder på det overordnede vejnet i Ringsted by.

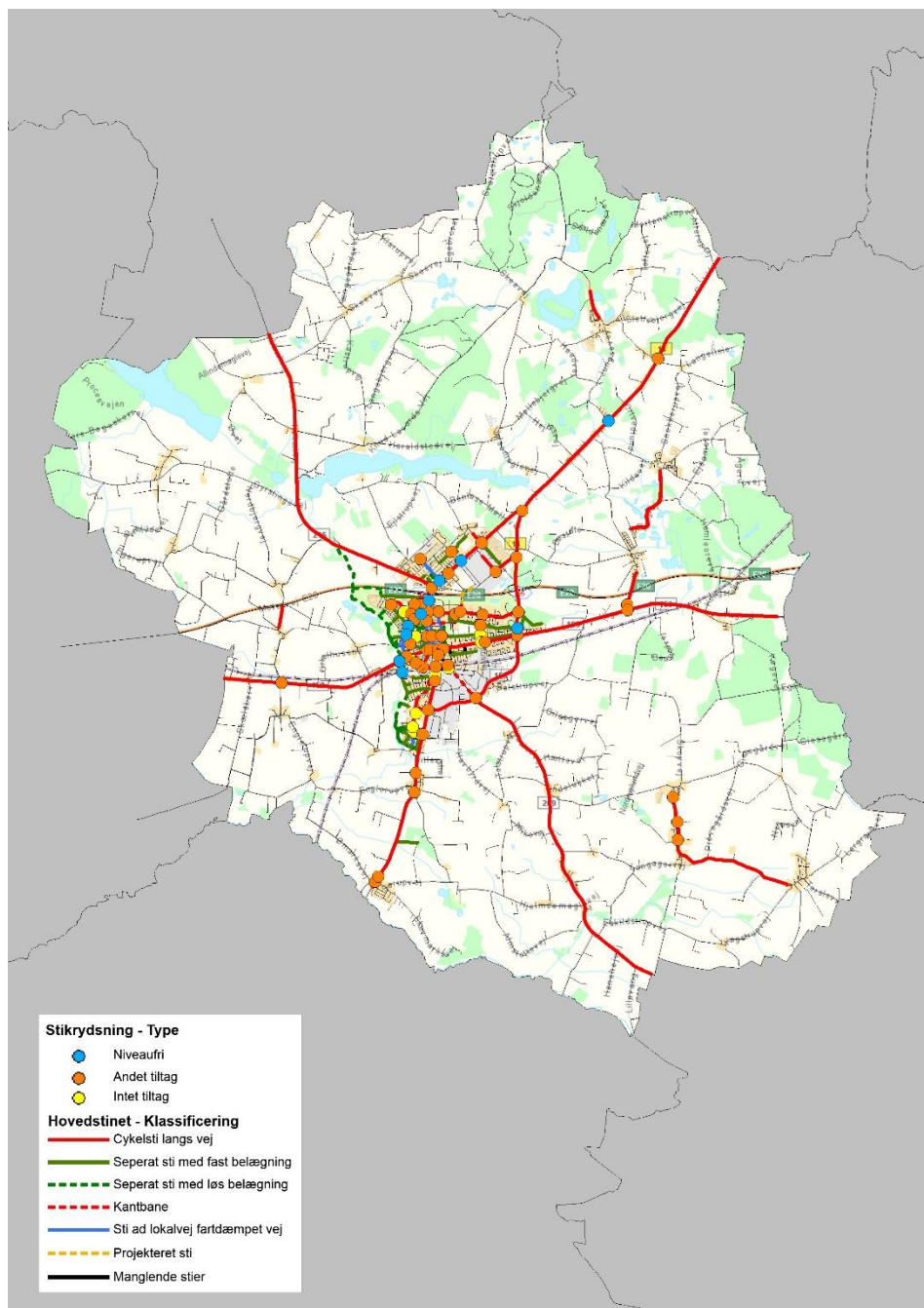
3 Hovedstirutenet

Kommuneplan 2013 omtaler Stiplan 2010 som baggrund for arbejdet med at forbedre kommunens cykelstier.

3.1 Eksisterende stiplan, Stiplan 2010

Uden for Ringsted by

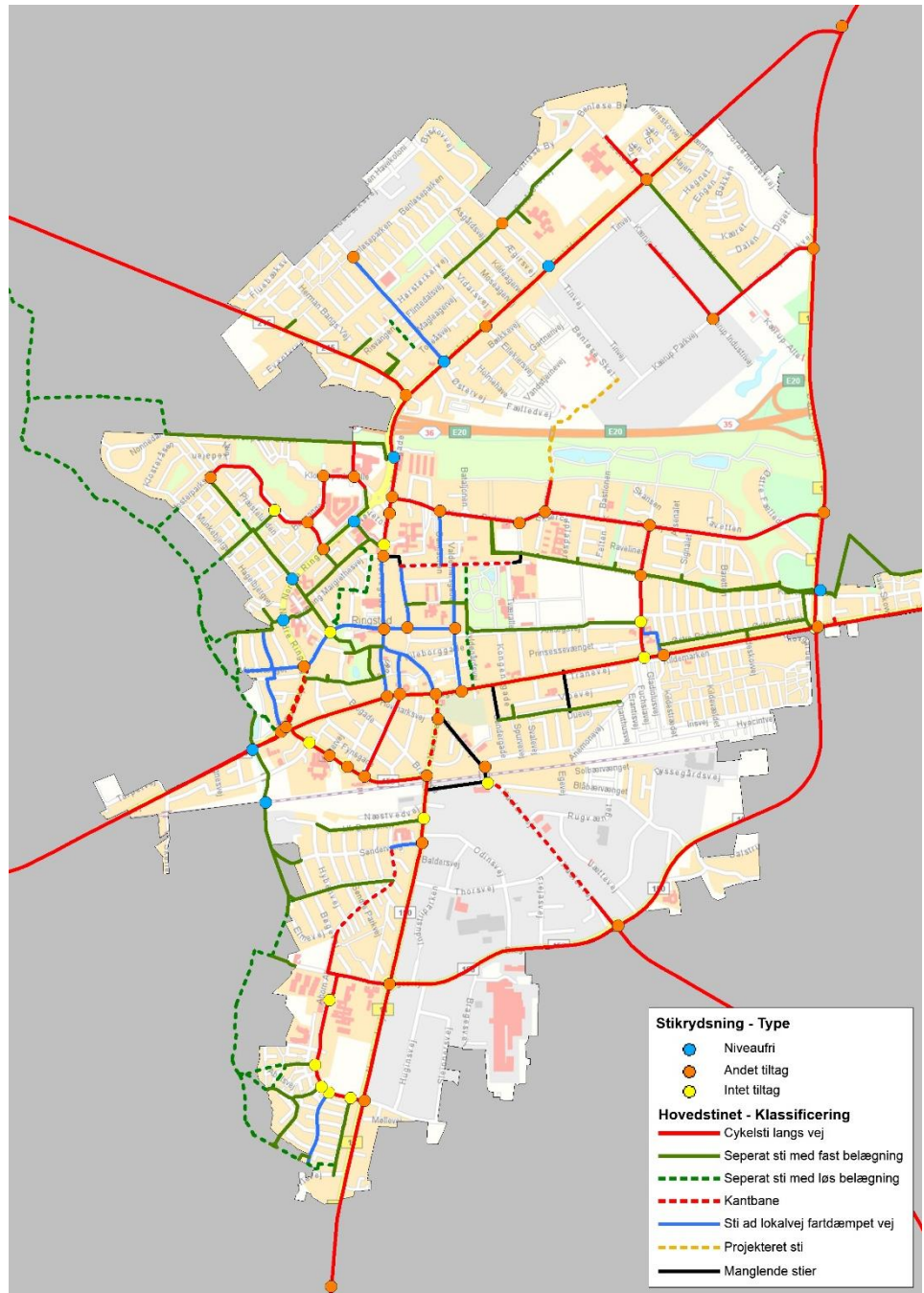
Uden for Ringsted by omfatter Stiplan 2010 de cykelstier, der findes langs gennemfartsvejene og på enkelte af fordelingsvejene, se Figur 3.1. Her er ikke angivet yderligere om sammenhæng i nettet eller behov for forbedringer, hvilket betyder, at kommunen vil have behov for at arbejde videre med dette grundlag for at nå frem til en samlet plan.



Figur 3.1 Beskrivelsen af hovedstinet uden for Ringsted by i dokumentet "Stiplan 2010", som omfatter både nuværende stier og forslag til fremtidige stier eller stier (i planen kaldet "Sti ad lokalvej") på lokalveje.

I Ringsted by

For Ringsted by opstillede Stiplan 2010 et sammenhængende hovedstinet, der omfatter ruter på cykelstier og ruter på lokalveje uden særlige stier. Samtidig udpegede planen steder med behov for forbedringer for at opnå det ønskede sammenhængende hovedstinet, se Figur 3.2. Det viste net i Ringsted by udgør et godt udgangspunkt for at opstille et revideret forslag. Behovet for revision skyldes bl.a., at nettet enkelte steder også omfatter lokale stier (ikke en del af et sammenhængende hovedstinet) og, at der få steder er behov for at supplere eller justere på baggrund af de principper, der er omtalt nedenfor.



Figur 3.2 Beskrivelsen af hovedstinet i Ringsted by i dokumentet "Stiplan 2010", som omfatter en blanding af nuværende stier og forslag til fremtidige stier eller stiruter på veje (sidstnævnte er i planen kaldet "Sti ad lokalvej").

Efter Stiplan 2010s udarbejdelse er følgende større stiprojekter gennemført eller planlagt gennemført:

- > Dagmarsgade-Valdemarsgade mellem Sct. Knudsgade og Teglovnsvej har i 2016 fået cykelstier.
- > Der planlægges anlæg af cykelstier på Sct. Knudsgade og resten af Dagmarsgade i 2017 og 2018.

- > Næstvedvej mellem Køgevej og Mellem Broerne har i 2012 fået cykelstier i stedet for cykelbaner.
- > Bringstrupvej mellem Sorøvej og Ringsted Ny Friskole har i 2015 fået en dobbeltrettet cykelsti.
- > Cykelsti langs Bjergvej er i 2016 forlænget fra Kværkeby bygrænse til Nordbæksvej.
- > Søndervang-Søndre Parkvej får cykelstier i 2016-2017.
- > Sct. Bendtsgade mellem Amtstue Allé og Sorøvej fik cykelbaner i 2012.
- > Der planlægges en cykelforbindelse langs Nordrupvej til anlæg i 2017 - 2018.
- > Der planlægges en cykelforbindelse mellem Vigersted og Roskildevej i 2017 - 2018.
- > En sti over motorvejen mellem Batteriet og Fælledvej er anlagt i 2010.
- > Rønnedevej har fået smalle punkterede kantlinjer som en foreløbig forbedring i stedet for tidligere planlagte cykelbaner eller stier.
- > Søndergade har fået fællesstier.

Stiplan 2010 angiver desuden "manglende stier" på Mellem Broerne, men dette er ikke aktuelt længere, da vejen nu er lokalvej.

Forslag til justering og supplement i forhold til Stiplan 2010

For stiruter uden for Ringsted by foreslås det at indarbejde forslag til stiruter mellem Ringsted by og kommunens 9 byzonelandsbyer. Lokale stiruter, f.eks. skolevejsruter foreslås behandlet som led i en arbejdsproces inden for hvert skoleopland.

For stiruter i Ringsted by benyttes Stiplan 2010 som udgangspunkt med enkelte justeringer. Desuden suppleres med enkelte forslag ud fra vurdering af større rejsemål jf. de nedenstående afsnit.

3.2 Principper for hovedstirutenet

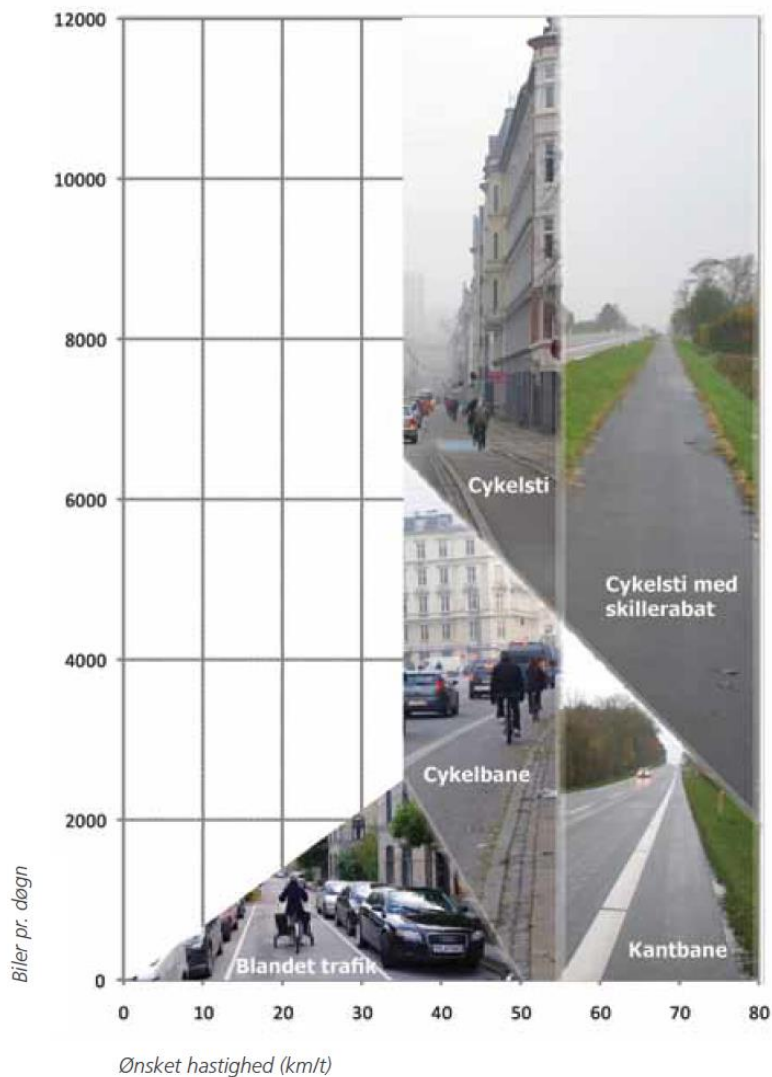
Hovedstirutenettet er et sammenhængende net af ruter, hvor udformningen kan være en af flere typer:

- > Sti i eget tracé (nogle gange også kaldet separate stier)
- > Stier (enkeltrettede eller dobbeltrettede) eller cykel-/kantbaner langs trafikveje
- > Stiruter på lokalveje, som vurderes sikre og trygge nok for cyklister uden nødvendigvis at have cykelstier.

Trafikvejene giver ofte de mest direkte ruter mellem vigtige rejsemål og er derfor ofte oplagte at lade indgå som hovedstiruter. Imidlertid stiller det krav til udformningen for at opnå sikre og trygge ruter. Figur 3.3 viser principper for, hvordan man kan tage stilling til udformningen af stiruter langs en trafikvej. Valget afhænger især af antallet af biler og af den skilte hastighed.

Antallet af cyklister i åbent land mellem byerne i kommunen er de fleste steder relativt lille. Imidlertid ønsker kommunen at understøtte muligheden for en sikker og tryk cykling også her. I mange tilfælde vil lokale veje kunne være rimelige ruter uden egentlige cykelstier, men på de fleste trafikveje vil det kræve egentlige cykelstier. En udpegning af en lokalvej som en hovedstirute vil altid kræve en konkret vurdering, og hvis vejen er en vigtig skolerute for børn kan det kræve særlig opmærksomhed eller behov for foranstaltninger.

På relativt smalle trafikveje i byområder kan det være vanskeligt at skabe nok plads til enten cykelstier eller cykelbaner, som jf. vejregler skal være min. 1,5 m brede inkl. en 0,3 m bred hvid kantlinje for at kunne kaldes en cykelbane. I sådanne tilfælde vil kommunen evt. anvende nødløsninger i form af "cykelstrimmel", som kan være smalle eller brede kantbaner. Alternativt kan anvendes 2 minus 1 veje, som allerede er etableret en del steder uden for Ringsted by. Vurderingen af, om der kan anvendes løsninger med 2 minus 1 veje eller kantbaner vil ske ud fra en kvalitativ vurdering af antal cyklister i forhold til antal biler.



Figur 3.3 Illustration af sammenhæng mellem ønsker til udformning af stirute i forhold til biltrafikens størrelse og hastighed. Figuren viser principper for hhv. byområder (til venstre) og åbent land (til højre). Kilde: Idékatalog for cykeltrafik. Cycling Embassy of Denmark, 2012.

Nettet dækker kun hovedruter, der forbinder de enkelte byområders vigtige rejsemål og viser mulige forbindelser mellem byerne i kommunen. Nettet omfatter ikke alle de lokale stier, som f.eks. giver adgang mellem en konkret bolig i et lokalområde og hovedstirutenettet, der reelt kan kaldes cyklisternes "trafikvejnet".

Endelig gælder, at hovedstirutenettet ikke omfatter alle rekreative ruter. Rekreative ruter vil lægge vægt på oplevelsen af selve turen og ikke så meget på at komme hurtigt og sikkert fra et rejsemål til et andet. Naturligvis vil dele af hovedrutenettet også være gode rekreative ruter. Det kan f.eks. være ruter, der bringer cyklister fra byområder til steder uden for byområder med deciderede rekreative ruter.

3.3 Udpegning af hovedstiruter

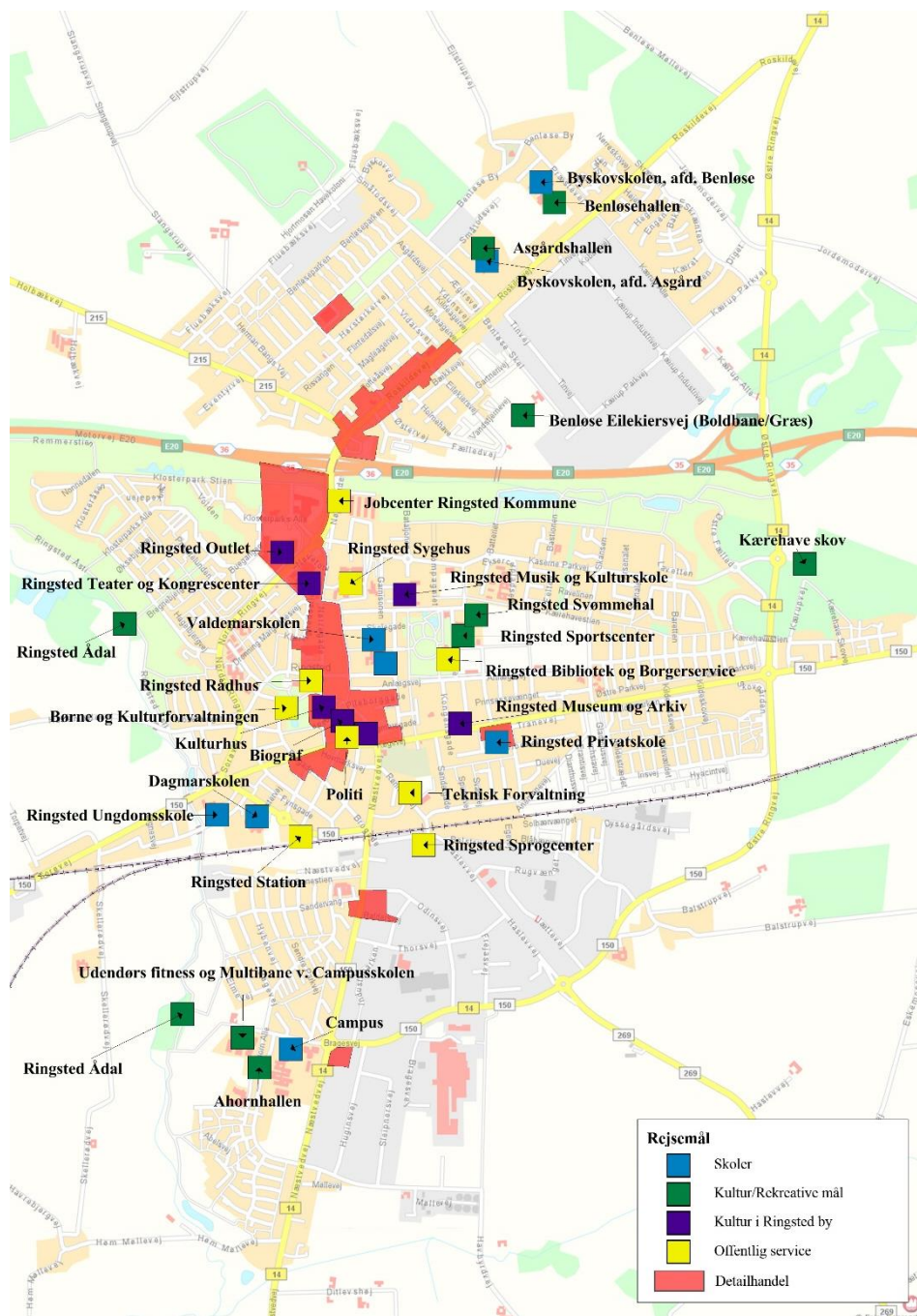
Stiplan 2010s hovedstinet er brugt som udgangspunkt, men der er udarbejdet forslag til justeringer og supplementter ud fra en vurdering af især følgende:

Vigtige rejsemål

Hovedformålet med hovedstirutenettet er at skabe gode forbindelser mellem vigtige rejsemål. De vigtige rejsemål for cyklister er især boligområder, større arbejdspladser/erhvervsområder (herunder brug af tidligere udarbejdet erhvervsanalyse), Ringsted Station, bymidten og andre områder med handel/servicetilbud, koncentrationer af idrætsanlæg, skoler samt andre kulturtilbud som museer og biblioteker, se Figur 3.4.

For stationen er det vigtigt både at tænke på ruterne til /fra stationen og på god placering og udformning af parkering ved stationen.

Antallet af cyklister i åbent land mellem byerne er de fleste steder relativt lille. I mange tilfælde vil lokale veje kunne være rimelige ruter uden egentlige cykelstier, men på de fleste trafikveje vil det kræve egentlige cykelstier.



Figur 3.4 Vigtige rejsmål, som er indgået i vurderingen.

3.4 Forslag til ændret hovedstirutenet

For stiruter uden for Ringsted by foreslås det at indarbejde forslag til stiruter mellem Ringsted by og kommunens 9 byzonelandsbyer. Lokale stiruter, f.eks. skolevejsruter foreslås behandlet som led i en arbejdsproces inden for hvert skoleopland.

For stiruter i Ringsted by benyttes Stiplan 2010 som udgangspunkt med nogle justeringer. En lille svaghed ved Stiplan 2010 kan siges at være, at den omfatter et relativt fintmasket net af stier og stistumper, som måske ikke behøver at ind-

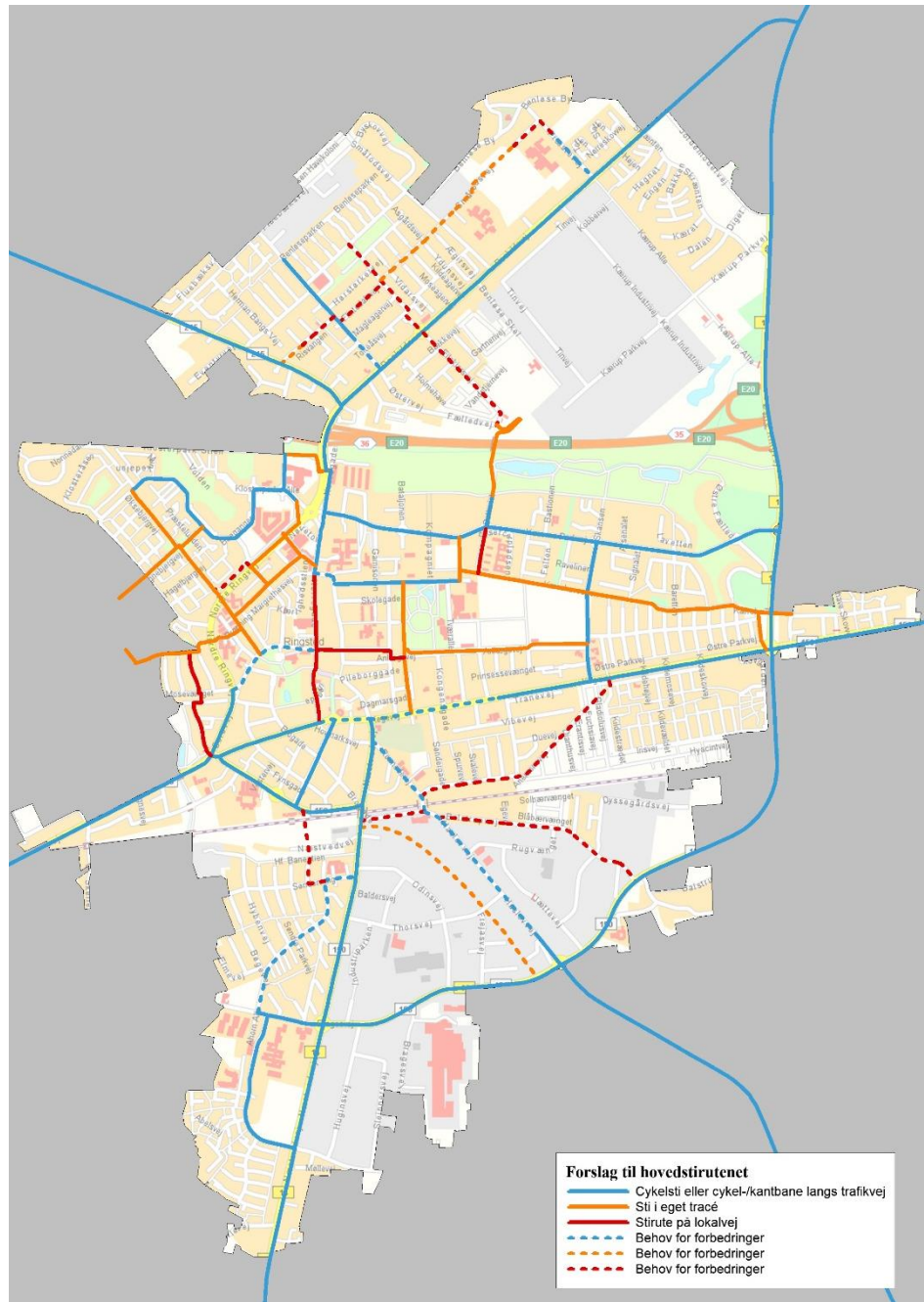
gå i et egentligt *hovedstirutenet*. Figur 3.5 viser kun forslag til samlet *hovedstirutenet*, der skaber ruter mellem vigtige rejsemål.

Figur 3.5 viser forslag til samlet net og følgende lokaliteter, som bør gennemgås og eventuelt forbedres:

- > Ruteforløb (ca. nord – syd) mellem Præstevej i Benløse og Holbækvej med forløb på hhv. sti i eget tracé og rute på lokalvej. Her kan være behov for bedre stikrydsninger af vejene på ruteforløbet samt især stikrydsning på Holbækvej, hvis den sydligste delstrækning skal indgå som en hovedstirute. Evt. også behov for fartdæmpninger og stikrydsninger på Præstevej.
- > Rute mellem Benløseparken og Roskildevej ad Fredensvej mangler cykelbaner på delstrækning tættest på Roskildevej og en sikker stikrydsning på Roskildevej.
- > Ruteforløb ad lokalvejene Lokesvej – Tofteåsvvej – Eilekiersvej på tværs af Roskildevej (ca. øst-vest). Her kan være behov for forbedring af stikrydsninger samt evt. bedre hastighedsdæmpninger og belysning på Eilekiersvej.
- > Dele af ruten på Sct Bendtsgade mangler cykelfaciliteter. Det bør overvejes om der her kan etableres cykelstier eller cykelbaner eller på den nordligste del andre foranstaltninger som led i en fartdæmpning.
- > Etablering af cykelstier på Bøllingsvej mellem Nørregade og Teglovnsvvej (indgik også som behov for forbedring i Stiplan 2010).
- > Gennemgang af stiforløb parallelt med Nordre Ringvej syd for Klostervangen ud for bebyggelsen Bispegården og herefter evt. forslag til forbedringer.
- > Ruterne på flere af de mest trafikerede trafikveje har i dag en blanding af cykelstier og cykel-/kantbaner. For at leve helt op til de beskrevne principper bør overvejelser om cykelstier indgå på delstrækninger af Køgevej-Møllegade-Jyllandsgade og Haslevvej, som i dag kun har cykel-/kantbaner eller helt mangler faciliteter på kortere strækninger.
- > Undersøge muligheden for at skabe et sammenhængende stiruteforløb mellem Rønnedevej og Køgevej via Mågevej og Anemonevej (gennem kolonihaveområdet) som alternativ til at bruge den trafikerede Køgevej.
- > I Stiplan 2010 indgik forslag om at etablere cykelbaner på Rønnedevej. Pladsforholdene betød, at kommunen i stedet for har lavet punkterede kantbaner. Det foreslås, at kommunen evaluerer ændringen i forhold til evt. på sigt at justere udformningen. Lige så vigtigt kan det være at kunne tilbyde et alternativ. Det kan være ruteforløbet Mellem Broerne-Næstvedvej, se nedenfor.
- > I Stiplan 2010 indgik en ny sti langs Mellem Broerne. Vejen nu er lukket ved Næstvedvej og dermed en lokalvej. Da vejen er adgangsvej til erhvervsvirksomheder kan det dog overvejes om der kan laves fartdæmpning-

ger, indsnævring til et kørespor, cykelbaner eller evt. dobbeltrettet cykelsti på nordsiden af vejen, som ikke har facadeadgange. Det kan især være aktuelt at forbedre denne strækning for at tilbyde et godt alternativ til Rønnedevej. I så fald bør der også etableres en bedre stikrydsning ved Haslevvej. Endelig kan det på sigt overvejes om der kan skabes en kobling til stiunderføringen i det gamle banetracé under Næstvedvej, jf. næste punkt.

- > Et alternativ til stirute langs Haslevvej – og fortsættelsen langs Rønnedevej eller Mellem Broerne - kan blive en sti i det tidligere banetracé i Odinsvej kvarteret mellem Østre Ringvej/Bragesvej og Næstvedvej med fortsættelse under Næstvedvej til stationens sydside. Denne mulighed for sti er indtænkt i kvalitetsprogrammet for udviklingen af Odinsvej kvarteret.
- > Som led i realiseringen af Trafikplan for Ringsted Syd er kommunen ved at forbedre forløbet Søndervang-Søndre Parkvej med delte stier.
- > Forbindelse på tværs af banen ved stationen og cykelparkering på sydsiden kan evt. gennemgås for at forbedre forholdene for cyklister.
- > Balstrupvej – evt. lukning for gennemkørsel vest for Jættevej og etablering af cykelbaner.



Figur 3.5 Forslag til hovedstirutenet i Ringsted by og forslag til lokaliteter, hvor der kan være behov for forbedringer.

Særlige pendlerruter i Ringsted byområde

Det foreslås at vælge få ruter, som kan give relativt direkte og hurtige forbindelser mellem store arbejdspladsområder, centerfunktioner, store boligområder samt cykelparkering ved Ringsted Station. Disse ruter kan kommunen arbejde med og forbedre, gerne svarende til principperne for supercykelstier, som beskrevet i vejreglen "Håndbog om supercykelstier".

Det betyder, at ud over at skabe gode stiforløb (separate stier, stier langs vej eller ruter på lokalveje), så kan der arbejdes med at mindske risiko for at cykli-

ster forsinkes i kryds (prioritering, signaler mv), forbedret rutevejvisning, opprioritering af vedligeholdsniveauet samt generel kommunikation/markedsføring af ruterne som pendlerruter / supercykelstier.

Følgende ruter foreslås at kunne indgå i overvejelserne:

Benløseruten (eller Nordruten)

Ruten skal forbinde Benløse med bymidten og stationen.

Det mest oplagte vil være at benytte linjeføringen Roskildevej-Nørregade-via Torvet-Sjællandsgade-Ringsted Station. En rute i denne linjeføring findes allerede i store træk, men for at forbedre selve ruten, såvel som adgangen til den, kan det foreslås at gennemgå følgende muligheder:

- > Forbedret kobling af "fødestier" til ruten, især nord for motorvejen
- > Forbedringer af stiforløbet på Nørregade, især for cyklister mod syd ved koblingen mellem den gamle Nørregade og vejen fra rundkørslen ved Nordre Ringvej.
- > Forbedring af kantbaner på Søgade nord for Jyllandsgade til cykelstier og stikrydsning på Jyllandsgade
- > Evt. omdanne tværprofil på Søgade syd for Jyllandsgade med etablering af cykelstier og bedre stikrydsning ved Sjællandsgade
- > Forbedringer i signalregulerede og andre kryds på ruten kan f.eks. ske med prioritering, nedtællingssignaler og lignende, måske især på Jyllandsgade og Sjællandsgade.

Sydruten

Ruten skal forbinde Ringsted Syd (både boliger, arbejdspladser og uddannelsessteder) med stationen og bymidten.

Linjeføringen for en rimelig direkte rute er den, som i Trafikplan Ringsted Syd kaldes "Stationsruten", der forløber langs Søndre Parkvej. Her er som led i Trafikplan Ringsted Syd igangsat forbedringer i form af delte stier.

På sigt kan det overvejes om ruten skal forbedres yderligere med en højere standard og bedre adskillelse mellem cyklister og fodgængere.

Østruten

Ringsted by udvikles i disse år med nye boligområder i den østlige del syd for motorvejen, hvilket giver et større antal rejser til og fra området. Som led i byudviklingen etableres også stier. Det kan overvejes, om der skal arbejdes med at give én rute en særlig prioritering og udførelse som en pendlerrute (supercykelsti). Det kan i givet fald f.eks. være fra øst enten Kaserne Parkvej eller stien Kærehavestien, fortsættelse via Teglovnsvej og forbindelse ud til "Nordruten" på Nørregade. Alternativt kan ruten føres mod syd til Køgevej via den nord-sydgående sti i eget tracé vest for Valdemarsgade - Dagmarsgade.

Vestruten

Bydelen vest for bymidten har allerede i dag et ret direkte stiforløb på sti i eget tracé (Remmerstien) mellem Dalsvinget og Sct. Bendtsgade. Det kan overvejes om der kan skabes en forbedring af ruten herfra til Ringsted Station.

Bilag A Principper for vejklassificering

Kommunens vejklassificering er baseret på principperne beskrevet i "Fælles principper for klassificeret vejnet", juni 2011 udgivet af Vejdirektoratet i samarbejde med kommunerne (SAMKOM).

Nedenfor er gengivet uddrag fra denne publikations kapitel 2 om "Fælles vejklassificering".

Forslag til fælles principper for alle veje

Vejnettet klassificeres efter principperne i den funktionelle vejklassificering. Vejklassificeringen detaljeres i en hastighedsklassificering samt gennem fastlæggelsen af et busrutenet, et stinet og et net for langsomme køretøjer.

Den fælles vejklassificering er et centralt grundlag for dialogen, samarbejdet og koordineringen mellem vejbestyrelserne.

Trafikvejnettet udgør vigtige forbindelser på tværs af kommunegrænser mellem lokalområder, centre og regioner. Kommunen skal derfor tage hensyn til ønsker fra nabokommuner, der er afhængige af kommunens veje som naturlig transitroute, for at sikre et hensigtsmæssigt udformet trafikvejnet. Vejklassificeringen fastlægges derfor i et tæt samarbejde med nabokommunerne og det lokale vejcenter.

Der indgås aftaler med de tilgrænsende vejbestyrelser om grundlaget for en ensartet og koordineret forvaltning af vejnettet med særlig fokus på trafikvejnettet, hvor det krydser kommunegrænser. Aftalerne baseres på de oplæg til fælles principper, der er beskrevet i denne rapport. Der bør for de enkelte veje aftales fælles niveau inden for alle relevante parametre.

Gennemfartsveje

Gennemfartsvejene udgør det trafikale bindeled inden for regionen. Her tilgodeses god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed for bilisterne.

På disse veje opretholdes en god driftsstandard og en forholdsvis restriktiv administration på myndighedsområdet.

På sigt kan det være aktuelt at begrænse eller helt at fjerne langsomme køretøjer og reducere antallet af kryds og tilslutninger på disse veje. Bløde trafikanter skal i videst muligt omfang væk fra kørebanen.

Fordelingsveje

Fordelingsvejene udgør bindeledet mellem gennemfartsvejene og lokalvejene. De sikrer derfor både en rimelig fremkommelighed og en rimelig tilgængelighed

samtidig med, at de bør være udformet, så trafikken afvikles så sikkert som muligt for alle trafikanttyper.

Også på disse veje opretholdes en god driftsstandard, samtidig med, at der opretholdes en forholdsvis restriktiv administration på myndighedsområdet.

På sigt kan det være aktuelt at sikre kryds, reducere adgangen og etablere faciliteter for de bløde trafikanter.

Lokalveje

Lokalvejene tilgodeser sikkerhed for alle, men især for de lette trafikanter. Samtidig skal alle trafikanttyper have god tilgængelighed til disse veje. Lokalvejnettet skal give en rimelig fremkommelighed til trafikvejnettet, hvilket betyder, at rejsetiden til nærmeste trafikvej ikke må være alt for lang.

At lokalvejene tilgodeser god tilgængelighed og sikkerhed for alle - især de lette trafikanter - betyder, at det er veje med mange kryds og tilslutninger. Dette indebærer, at der skal være fokus på lave hastigheder af hensyn til sikkerheden.

På sigt kan det være aktuelt at gennemføre sikkerhedsfremmende og hastighedsregulerende tiltag. Lukning af veje og af tilslutninger til gennemfartsveje, såvel som restriktioner for gennemkørsel med tunge køretøjer kan ligeledes være aktuelle for at forhindre genvejstrafik.

