

# Notat

10.11.2022

Projekt nr.: 1019823  
+45 2528 1832  
lejo@moe.dk

**Projekt:** Dobbeltrettet cykelsti Viskinge til Svebølle

**Emne:** Valg af linjeføring og tværprofiler

**Notat nr.:** 1

**Rev.:**

**Fordeling:** Initialer Firma

## **1 Forslag til valg af linjeføring og tværprofiler samt udformning af startpunkt og afslutning for den dobbeltrettede cykelsti langs Viskingevejen fra Kirkebakken til Banetoften**

MOE har fået til opgave at projekttere en dobbeltrettet cykelsti langs Viskingevejen fra Kirkebakken i Viskinge til Banetoften i udkanten af Svebølle, en strækning på ca. 650 m.

MOE har sammen med repræsentanter fra Kalundborg Kommune besigtiget strækningen onsdag den 2. november 2022.

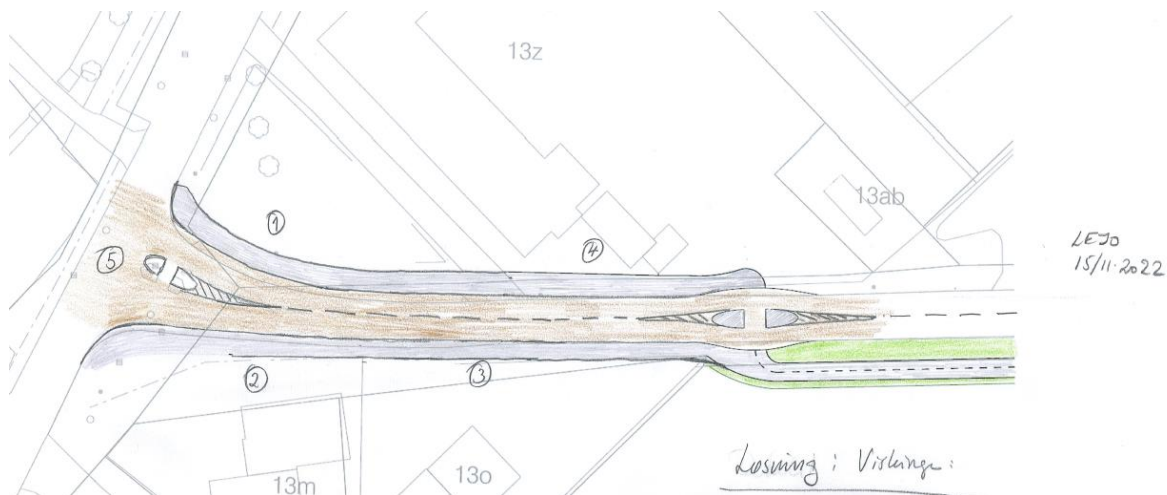
Ved besigtigelsen blev bl.a. følgende forhold drøftet:

1. Startpunkt for den dobbeltrettede cykelsti incl. udformning og placering af krydsningshelle.
2. Placering af cykelstien i forhold til vejen samt håndtering af eksisterende vejtræer.
3. Passage af ejendommen matr.nr. 84, Viskingevejen 6 (huset lige før jernbaneoverskæringen.)
4. Krydsning af jernbanen samt afslutning af stien ved Banetoften.

Ad 1.

På baggrund af besigtigelsen vil MOE anbefale, at den dobbeltrettede sti starter, hvor marken begynder. Her etableres en belyst krydsningshelle. Helleanlægget skal udformes, så det virker fartdæmpende, men samtidig kan passeres af landbrugskøretøjer på op til 4,5 m bredde. På den resterende strækning frem til Kirkebakken skal forholdene for de bløde trafikanter forbedres, så der skabes en

god forbindelse til den dobbeltrettede cykelsti. Dette forslås gjort ved at forlægge Viskingevejen mod øst og dermed inddrage den eksisterende græsrabat mellem vejen og den brede asfalterede sti. Denne sti fortsættes i ca. 2 m bredde hen til krydsningshellen. På den vestlige side af Viskingevejen udvides fortovet tilsvarende så der skabes plads til en fællessti frem til indkørslen til Matr. Nr. 13o. Derfra anlægges en cykelsti i 1,8 – 2,0 m bredde frem til den dobbeltrettede sti. Idet vejen forlægges mod øst, skal den eksisterende sekundærhelle på Viskingevejen ligeledes flyttes mod øst. Denne løsning vil skabe øget tryghed og trafiksikkerhed på det sidste stykke af Viskinge-vejen frem til Kirkebakken.



#### Ad 2.

MOE anbefaler, at den dobbeltrettede cykelsti placeres i den vestlige side af Viskingevejen, etableres med et tværprofil bestående af en 3 m bred skillerabat, en 2,5 m bred asfalteret sti samt en yderrabat på 1,0 m. Stien påregnes som udgangspunkt at kunne afvandes til en grøft og nedsivning derfra.

Med en placering i den vestlige side berøres kun få ejendomme og antallet af sidevejskrydsninger og udkørsler er mindre end med en placering på den østlige side. Endvidere vil en placering på den østlige side berøre et område med kraftig forurening omkring Kirsebærvej, hvor der ligger nogle mindre virksomheder.

Såfremt nedsivningstest viser, at tømningstiden for en grøft bliver for lang, skal der etableres afvanding til et trug i skillerabatten suppleret med en kombidrænledning og nedløbsbrønde. Derudover skal der fastlægges en recipient for spildevandet fra stien og søges udledningstilladelse.

De eksisterende vejtræer vil med deres nuværende placering stå i den fremtidige skillerabat indenfor sikkerhedszonen (4 m ved 60 km/t på lige vej) og bør derfor fjernes og erstattes med nye træer som plantes i yderrabat/grøft.

#### Ad 3.

Fra omkring 70 m før jernbaneoverskæringen passerer den dobbeltrettede sti forbi ejendommen matr.nr. 84, hvor bebyggelsen ligger tæt ved Viskingevejen. Her bliver det nødvendigt at indsnævre den dobbeltrettede stis tværprofil og etablere en kantsten langs kørebane-kanten som fysisk adskillelse mellem den dobbeltrettede sti og den øvrige trafik. Det er ikke en optimal løsning og det bør undersøges om et mere hensigtsmæssigt tværprofil kan tilvejebringes ved at forlægge Viskingevejen mod øst.

Ad 4.

Hvor den dobbeltrettede sti skal krydse jernbanen, bør den drejes væk fra Viskingevejen således, at krydsningen af togskinnerne sker ved en mindre spids vinkel end den nuværende vinkel mellem kørebane og skinner. I den forbindelse bør der opsættes et hegn eller lignende, som leder cyklisterne ad stien til den dertil indrettede krydsning, som skal forsynes med et separat bomanlæg.

Den private fællesvej Stengårds Allé kan anvendes som en del af den dobbeltrettede sti på det korte stykke, som forløber parallelt med Viskingevejen umiddelbart efter krydsningen af jernbanen. Dette foreslås idet det antages, at biltrafikken på den private fællesvej Stengårds Allé er begrænset.



Den endelige udformning og indretning af krydsningen af jernbanen skal aftales med Bane Danmark og herefter godkendes af de relevante myndigheder.

Den dobbeltrettede sti afsluttes ved Banetoften i udkanten af Svebølle. Her anbefaler MOE, at der etableres 2 belyste krydsningsheller på Viskingevejen suppleret med 2 kortere enkeltrettede stier for enden af Banetoften som leder cyklisterne til og fra krydsningshellerne.



I forbindelse med etablering af de to krydsningshellerer er det nødvendigt at udvide Viskingevejen mod vest for at sikre, at hellerne kan passeres af landbrugskøretøjer. Samtidig vil det være hensigtsmæssigt at forlægge den private fællesvej Rugtved således, at vej-tilslutningen til Viskingevejen flyttes til en placering syd for sideudvidelsen. Det afskårne areal, som ejes af kommunen kan evt. tilbydes ejeren af matr. 6bp i forbindelse med arealerhvervelsen.