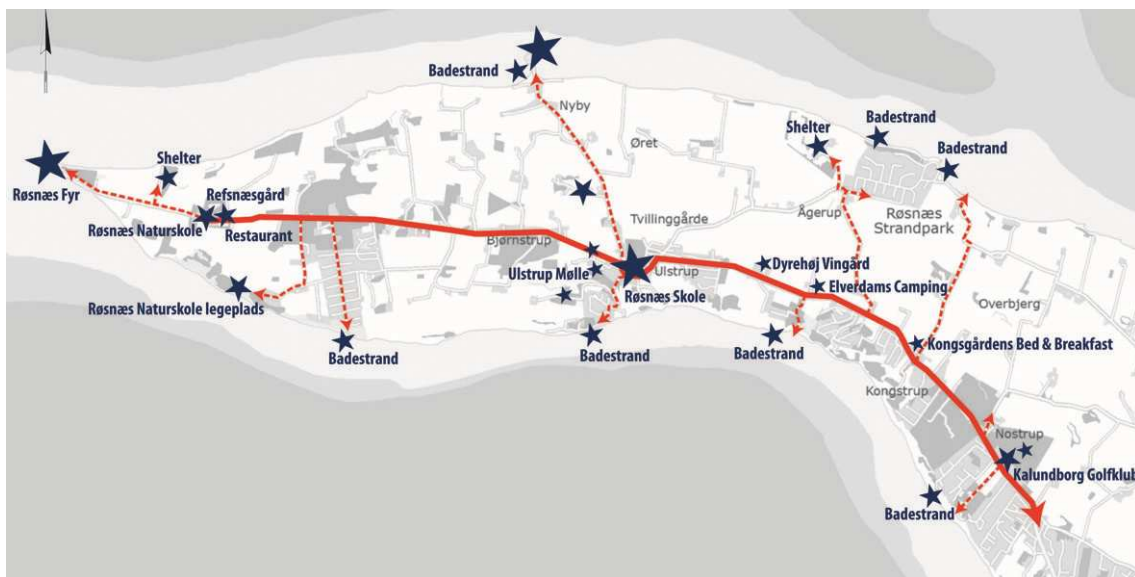


Røsnæs-forbindelsen

Bilag 1. (Nærmere beskrivelse af projektets indhold)

1. Baggrund og formål

Kalundborg Kommune ønsker at fremme cykeltrafikken som led i udmøntning af kommune- og trafikplanlægningen såvel som sundheds-, ungdoms- og turismepolitikken. Det aktuelle projekt skal fremme skole-, fritids- og turismecykeltrafik på Røsnæs ved at skabe en sikker, tryk og smuk forbindelse fra Kalundborg by til spidsen af Røsnæs



Oversigtskort

Røsnæs er et rigt varieret og naturskønt område. Landskabet, landsbyerne og kysterne danner attraktive rammer om bosætning og turisme, og inviterer til fritidsaktiviteter for beboere og besøgende.

Røsnæsvej opsamler hele næssets biltrafik mellem Kalundborg by og fyret, der står på Sjællands vestligst spids. Fra Nostrup, der ligger i den vestlige kant af Kalundborg, og udefter, er vejen uden cykelsti og fortov, skønt begge dele er hårdt tiltrængt. Vejen er meget smal og kuperet, med dårlige oversigtsforhold og tung trafik. Stien er nødvendig for at forbinde og betjene:

- bolig- og sommerhusområderne på næsset; ca. 880 fastboende og i alt 350 sommerhuse
- områdets landsbyer, i særlig grad Ulstrup, hvor også områdets skole med tilhørende idrætsområde med bold- og tennisbaner, forsamlingshus, kirke, butikker og småerhverv mm. er beliggende,
- andre fritidsanlæg som campingplads, golfbane, og naturskole,
- det ydre Røsnæs, der er et sammenhængende besøgsområde med mange naturoplevelser, ride- og vandrestier, samt
- områdets egentlige besøgsområde som

- skove og overdrev, strandene, havnene og øvrige kyststrækninger
- Kongsgårdens Bed & Breakfast og Vingården Dyrehøj med vin- og gårdbutik - Danmarks mest omfattende vinproduktion
- den nyrenoverede Ulstrup Mølle,
- statens ejendom Refsnæsgård, der bl.a. huser naturskolen og restaurant, samt
- Røsnæsfyret, der blev åbnet som besøgscenter i 2008, og hvor et koldkrigs-museum er under opbygning (åbner 2011).

En tælling sidst i 90'erne viste et årligt besøgstal til Røsnæsspidsen på omkring 180.000. Med de igangværende turistfremmeaktiviteter forventes tallet øget betydeligt.

Biltrafikken på Røsnæsvej (ADT ca. 2.500 ved Nostrupvej, tung trafik 12%, og ca. 1.000 ved Ulstrup, tung trafik 15 – 20%) er således sammensat af mange forskellige typer og formål. Erhvervskørslen, særligt med landbrugsmaskiner, skaber fremkommelighedsproblemer, bl.a. for bustrafikken og ved almindelig passage, da vejen ligger i stærkt kuperet terræn, har dobbeltopstrøbet på en store stræk, og den samlede kørebanebredde er på 6,0 meter på langt størstedelen af strækningen.

Der foreligger ikke tal for cykeltrafikken, *men* forholdene er i høj grad hindrende for let trafik ad vejen. Der er meget begrænset cykeltrafik til Ulstrup skole, fordi hverken forældre/elever eller ansatte vil udsættes for den utryghed og det ubehag i øvrigt, der følger ved at færdes på vejen. Fx er det utænkeligt, at skolerne i Kalundborg ville cykle med eleverne ud til Naturskolen på Refsnæsgård og ikke vælge bustransport, idet forholdene er ganske uforsvarlige.

Til gengæld er uheldstallet lavt, fordi oversigtsforhold forbyder hurtig færdsel og strækningen er stort set fri for cyklister og fodgængere.



Th. Kuperet terræn og dårlige oversigtsforhold. Tv. Kortudsnit fra kommuneplan 2009.

De trafikale, sikkerheds- og tryghedsmæssige udfordringer har gennem mange år været genstand for lokal debat og kommunal planlægning. Efter kommunesammenlægningen har projektet været fremmet via et omfattende lokalt forarbejde.

Inspireret af eksempler fra Jylland/Varde, har den bærende idé været, at den lokale medvirken, bl.a. gennem frivillig arbejdsindsats og afståelse af jord, kan medvirke til at fremme og billiggøre anlægget samt skabe den fornødne kommunale velvilje og finansiering.

Strækningen indgår i såvel kommuneplanens stiplan som den supplerende Trafiksikkerhedsplan 2009 - 2015. Desuden indgår den ydre del af strækningen i det regionale rekreative sturutenet.

Hidtil har det ikke været muligt for Kalundborg Kommune at prioritere en gennemførelse af anlægget, til trods for de lokale forarbejder og tilsagn om medvirken. Bl.a. pga. argumentet om den lave uhedsstatistik. Det ansøgte puljetilsagn vil gøre projektet realiserbart i perioden 2012 - 2014, jf. nedenfor.

2. Projektaktiviteter og etapedeling

Projektet omhandler etablering af en sammenhængende cykel- (og gang-) stiforbindelse over Røsnæs. Projektet strækker sig vestpå fra Nostrup, hvor eksisterende, dobbeltsidet gang- og cykelsti mod Kalundborg ophører, til spidsen af Røsnæs v. Røsnæs Fyr.

Det samlede projekt omfatter tre delelementer eller etaper:

1. Strækningen Nostrup – Ulstrup.

Anlæg af dobbeltrettet sti langs vejens nordside incl. sikring af vejkrydsninger, dels ved Nyrupvej, dels i Ulstrup. Strækningens længde 4,1 km.

Skiltning og vejvisning, information af borgere og besøgende samt markedsføring.



Etape 1

2. Trafiksikring, Ulstrup

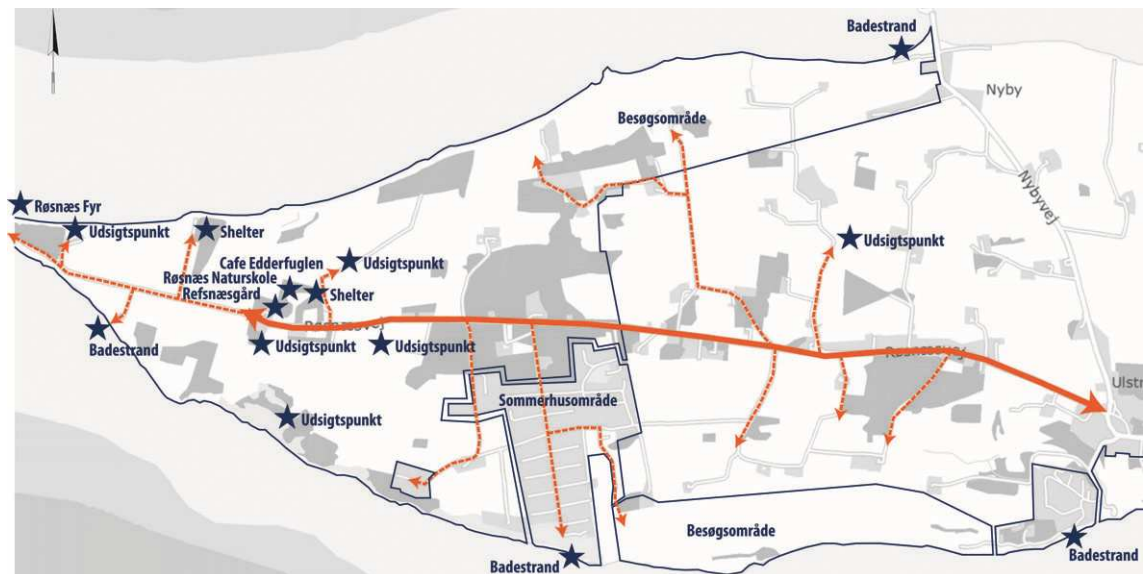
Strækningen gennem Ulstrup, fra bygrænse til bygrænse. Strækningslængde 1,2 km.
Trafiksanering med hastighedsdæmpning, evt. cykelbaner, skiltning mv.



Etape 2

3. Strækningen fra Ulstrup til Refsnæsgård:

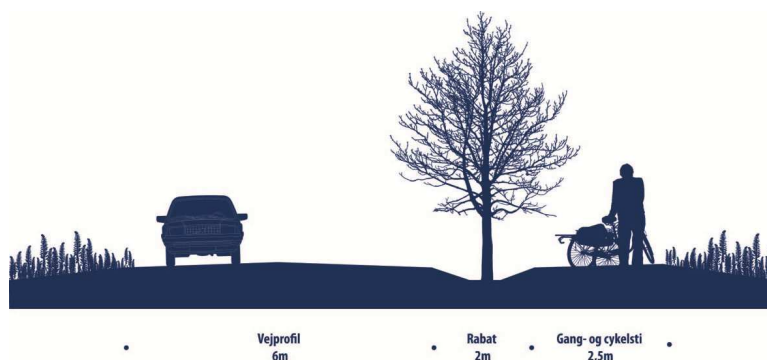
Anlæg af dobbeltrettet sti langs vejens sydside incl sikring af vejkrydsninger ved Ulstrup og ved Hellesvej. Strækningslængde 4,0 km.
Etablering af cykelparkering ved Refsnæsgård og ved fyret, skiltning og vejvisning, information af borgere og besøgende samt markedsføring



Etape 3

Strækningen fra Refsnæsgård til fyret er grusvej og skal indgå i forbindelsen uden yderligere anlæg.

Stien anlægges etape 1 og 3 i overensstemmelse med nedenstående standard-tværsnit:



Principsnit

Den samlede anlægsstrækning er på 9,3 km. Opdelingen i etaper har været nødvendig af hensyn til den kommunale medfinansiering og som tilpasning til den lokale medvirken. Rækkefølgen er valgt ud fra at optimere nytten og effekten af projektet, incl. sammenhængen til det eksisterende stinet i Kalundborg by.

3. Organisering og tidsplan

3.1 Baggrund

Projektet er skabt på initiativ af Røsnæs Udviklingsteam, der er en gruppe af aktive ildsjæle. Udviklingsforum blev etableret 2007 med henblik på at fremme lokale projekter. For tiden arbejder Udviklingsteam'et foruden med Røsnæsstien bl.a. også med etablering af natur- og ridestier, udvikling af et aktivitetshus på Røsnæs Havn, byforskønnelse, bosætning mv.

Se også www.roesnaes-udvikling.dk

Team'et har gennem lokale møder siden 2009 informeret og skabt opbakning omkring projektet og gennem direkte kontakter til alle lodsejerne langs Røsnæsvej på strækningen Nostrup – Ulstrup (1. etaper) indhentet forhåndsaccept, fx også i tilfælde, hvor afståelse af private arealer mellem vej og stuehus må forudsættes. Der er også opnået forhåndstilsagn om lokal, frivillig arbejdskraft til udførelsen af en række projektopgaver.

Team'et har i flere omgange indhentet inspiration og erfaring fra idémanden bag et lignende pionérprojekt i Varde kommune, realiseret 2008 - 2009.

Endelig har projektet løbende været drøftet med Kalundborg Kommune, der på den aktuelle baggrund, og som led i realiseringen af kommuneplanen, sti- og trafikikkerhedsplanlægningen har besluttet at gennemføre den aktuelle ansøgning.

Projektet er hidtil kun skitseret og beskrevet, ud over hvad der fremgår af Kommuneplanen/stiplanen og trafikikkerhedsplanen for Kalundborg kommune. Der foreligger ikke genarbejde tegningsmateriale, der er ikke indgået nogen bindende aftaler, og der er som nævnt heller ikke økonomiske forudsætninger for en gennemførelse uden puljestøtte

3.2 Organisering og ledelse af projektet.

Det videre arbejde med projektet vil blive igangsat så snart støttetilsagn foreligger. Kalundborg Kommune vil etablere en projektgruppe i samarbejde med Udviklingsteam'et. Projektgruppen kan fungere som referencegruppe og sikre lokal forankring og opbakning gennem aktiv medvirken i projektudformning, møde- og informationsvirksomhed mv.

Det er forventningen, at den stærke lokale medvirken og støtte til projektet – ud over at sikre projektets succes og resultater – vil kunne resultere i billiggørelse af anlægget i forhold til den standard-budgetramme, der indgår i ansøgningen. Af hensyn til troværdighed og gennemførelighed er en sådan ikke forlods indregnet.

Se nærmere i bilag 3: Budgetspecifikation.

3.3 Tidsplan og Forløb:

Anlæggene i form af de tre etaper ønskes gennemført over årene 2012 – 2014, og med følgende forløb:

Pr. 15. august 2011:	Etablering af projektorganisation
Eftersommer og efterår:	Forundersøgelser, generel informationsvirksomhed lodsejerforhandlinger, partnerskaber skitseprojekt, samlet finansieringsplan
Vinter 2011/'12	Endeligt projekt for 1. etape, arealovertagelser på plads
Forår - eftersommer 2012:	Anlæg af 1. etape, Nostrup - Ulstrup
Vinter 2012/'13	Endeligt projekt for 2. etape
Forår - eftersommer 2013:	Anlæg af 2. etape, Trafiksikring, Ulstrup
Vinter 2013/'14	Endeligt projekt for 3. etape, arealovertagelser på plads
Forår - sommer 2014:	Anlæg af 3. etape, Ulstrup - Hellevej
Eftersommer 2014:	Efterundersøgelse, afsluttende evaluering
15. september 2014.	Slutdato.
November 2014:	Slutrapportering i forhold til Cykelpuljen