

## **Baggrundsnotat til Byrådet. Cykelstier til Kommuneplan 2014**

### **1) Lovgivning/krav og overordnet planlægning**

#### Planloven

§ 11 a, stk 1 nr 4 Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

#### Standardisering af kommuneplandata, PlanDK3, registreringsbehov og begrebsdefinitioner. Version 3.0.1, Naturstyrelsen.

Planlovens retningslinje omfatter beliggenheden af eksisterende trafik anlæg og af arealreservationer til planlagte trafik anlæg. Cykelstier skal registreres i PlanDK3 med temakoderne 1104 og 1105 i undergruppe 4: stisystemer.

#### Fingerplan 2013

Fingerplanen fastlægger et overordnet regionalt sammenhængende cykelstinet, som har afsæt i det stinet, der indgik i HUR's Regionplan 2005. Fingerplanens stinet er overensstemmelse med kommunens planlægning for regionale stier.

Fingerplan 2013 fastlægger at;

§ 23 a. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede cykelstinet for pendlere.

Implementering af Fingerplanens stier i kommuneplanen:

Det er Fingerplanens bestemmelse at den kommunale planlægning ikke må være til hinder for realisering af Fingerplanens reservation til regionale stier. Kommuneplanen skal derfor indarbejde Fingerplanens reservation til regionale cykelstier og cykelsuperstier.

Fingerplanen fastlægger ikke særlige bestemmelser for stiernes udformning, men en række principper for de regionale stier fremgår af redegørelse til Fingerplanen. Principperne fra Fingerplanen indarbejdes i kommuneplanens redegørelse til stier.

De overordnede retningslinjer for regionale cykelstier stier i kommuneplan 2010 videreføres, gældende for Fingerplanens reservation til overordnede cykelstier.

#### Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2013:

Det er en statslig interesse at; kommuneplanlægningen arbejder for principperne i den politiske Aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Aftalen om en grøn transportpolitik indeholder bl.a. følgende overordnede princip;

- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.

Det er desuden et mål, at den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret for at sikre en sammenhængende, overordnet transportstruktur.

---

Det er et mål med kommuneplanlægningen, at den bidrager til en reduktion i væksten i transportarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold, og at det bliver muligt at benytte miljøvenlige transportformer.

Det er et mål, at der sker en koordinering mellem den kommunale, den mellemkommunale og den statslige transportplanlægning for at sikre en sammenhængende transportstruktur.

Ved udlæg af nye og ved ændret anvendelse af eksisterende by- og erhvervsarealer er det et mål at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at der ikke lokaliseres nye trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber eller i nærheden af områder udpeget som stilleområder.

Det er et mål, at undgå barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

Det er et mål, at der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.

#### *Vejledning om kommuneplanlægning 2008*

Trafikken i byerne er i dag en af de væsentligste kilder til belastning af miljøet. Især i de større byer optræder problemer med trafiksikkerhed, støj, luftforurening, manglende fremkommelighed og vejenes påvirkning af det visuelle bymiljø i en grad, som kalder på en samlet planlægning for at reducere problemerne.

En begrænsning af de trafikskabte miljøproblemer må på den baggrund betragtes som en væsentlig opgave for den fortsatte vedligeholdelse og ajourføring af kommuneplanerne.

Der henvises til Håndbog om Miljø og Planlægning, Miljøministeriet, 2004.

#### Regional udviklingsplan 2012

##### *Flere skal op på cyklen:*

Cykelkultur medvirker til at gøre hovedstadsregionen til en attraktiv grøn storbyregion. Særligt København er blevet internationalt kendt på cykelområdet. Det skal udnyttes og udbredes til hele regionen. Cykling er en vindssag – både for folkesundheden, samfundsøkonomien og bæredygtigheden.

##### *Samarbejde om cykling og cykelstier:*

Cyklen skal i fremtiden udgøre et reelt alternativ til bilen. I de senere år har stat, region og kommuner prioriteret cykling højt. Men der er behov for en større udbygning og forbedring af cykelstier for pendlere og turister. Derfor bør der investeres mere i cykelforholdene og sikres sammenhæng på tværs af kommunegrænser. En central udfordring er at få realiseret cykelsuperstierne med fokus på rejsetid, tilgængelighed, komfort og tryghed/sikkerhed. For fritids-cyklisterne og cykelturisterne skal der være attraktive muligheder for at cykle overalt i regionen, og der skal være god adgang til rekreative områder.

##### *Mål:*

Regionen skal udvikle en attraktiv cykelregion for borgere og turister. I 2020 skal antallet af cykelpendlere være øget med 38 procent.

## **2) Opfølgning fra Udviklingsstrategi 2012 og evt politikker**

#### Udviklingsstrategi 2012:

Kommunens indsats for at skabe gode betingelser for borgernes sundhed sker på mange planer. Eksempelvis fremmes en sund by med bevægelse i hverdagen ved at byens rum er indrettet til at man kan klare den daglige transport til fods eller på cykel, og ved at byen rummer aktivitetsmuligheder til fritiden. Byer og lokalområder, skal derfor indrettes så de fremmer bevægelse og aktivitet.

Byrådet vil blandt andet arbejde for;  
Videreudvikle den regionale infrastruktur til og fra kommunen. Der skal arbejdes for en statslig medfinansiering af projekterne.

Byrådet vil arbejde for at indrette byerne, så en større del af borgernes daglige transport kan ske på cykel eller til fods. Det giver også sundhedsmæssige fordele. Stisystemer og sikre trafikveje er med til dette.

### 3) Eksisterende kommunale planer

Bestemmelser om veje og stier er beskrevet i Kommuneplan 2010's hovedstruktur og i rammeplaner for byerne.

### 4) Behov for ændring af kommuneplanen

#### Nyt stihieraki:

- Eksisterende stitema i kommuneplan 2010 er et resultat af tidligere kommuneplanlægning og indarbejdelse af retningslinjer fra Regionplan 2005. Der er behov for opdatering af stitemaet i kommuneplanen med henblik på forenkling af stibenævnelser. Da der i dag ikke findes ens benævnelser af stier i de fire nabokommuner, vil forslag om nyt stihieraki til Kommuneplan 2014 tage udgangspunkt i Høje-Taastrup kommunens egen planlægning. Som udgangspunkt foretages en "oprydning" i benævnelserne af stierne, og de fleste planlagte strækninger videreføres i kommuneplan 2014. Forslag til enkelte ændringer i planlagte stiforløb er beskrevet i oversigten over ændringer i dette notat.

Regionale cykelstier indgår i kortvisningen af alle cykelstier i HTK. Da der findes særlige retningslinjer for regionale cykelstier, vises denne stikategori på et selvstændigt korttema – efter princippet om, at retningslinjer der henviser til særlige udpegninger kan genfindes på kort.

Forslag til retningslinjer og redegørelse for lokale og regionale rekreative ruter kan findes i baggrundsnotat om gangstier; dok 639/13.

#### Stihieraki, hovedstruktur Kommuneplan 2010:

Regionale trafikstier	Overført fra regionplanen
Regionale rekreative stier	Overført fra regionplanen
Øvrige regionale rekreative stier	Overført fra regionplanen
Manglende sikret skæring på det regionale stinet	Overført fra regionplanen
Lokale stier	Overført fra Kommuneplan 2006
Lokale rekreative stier	Overført fra Kommuneplan 2006
Vandrestier	Overført fra Kommuneplan 2006
Rolig vejstrækning der indgår i stinet	Overført fra Kommuneplan 2006
Stier i byer: Høje Taastrup, Taastrup, Hede- husene, Sengeløse, Reerslev	Overført fra Kommuneplan 2006

#### Forslag til nyt stihieraki, hovedstruktur Kommuneplan 2014:

<b>Basislag:</b>	<b>Uddybning:</b>
Cykelsuperstier	Forslag om ny planlagt cykelsupersti der, med opkobling til det regionale net af cykelsuperstier, kan sikre hurtig fremkommelighed med cykel på tværs i regionen.
Cykelstier	Både lokale og regionale trafikstier/cykelstier er medtaget i denne kategori. Stierne er asfalterede. Regionale cykelstier vises i eget temalag.
Gangstier	Både lokale og regionale rekreative stier er medtaget i denne kategori. Stierne er ikke

	asfalterede.
<b>Strategisk lag:</b>	
Regionale rekreative ruter	Registrering af regionale rekreative gang og cykelstier, der tilsammen udgør en regional rekreativ rute. Ruten skal i sammenhæng med regionale stier i nabokommuner sikre tilgængelighed til regionale mål på tværs af kommunegrænser.
Lokale rekreative ruter	Registrering af lokale gang og cykelstier, der tilsammen udgør en lokal rekreativ rute (fra A til A). Ruten skal sikre sammenhæng i det lokale gang- og cykelstinet. Ruterne skal understøtte den grønne struktur i byområderne.

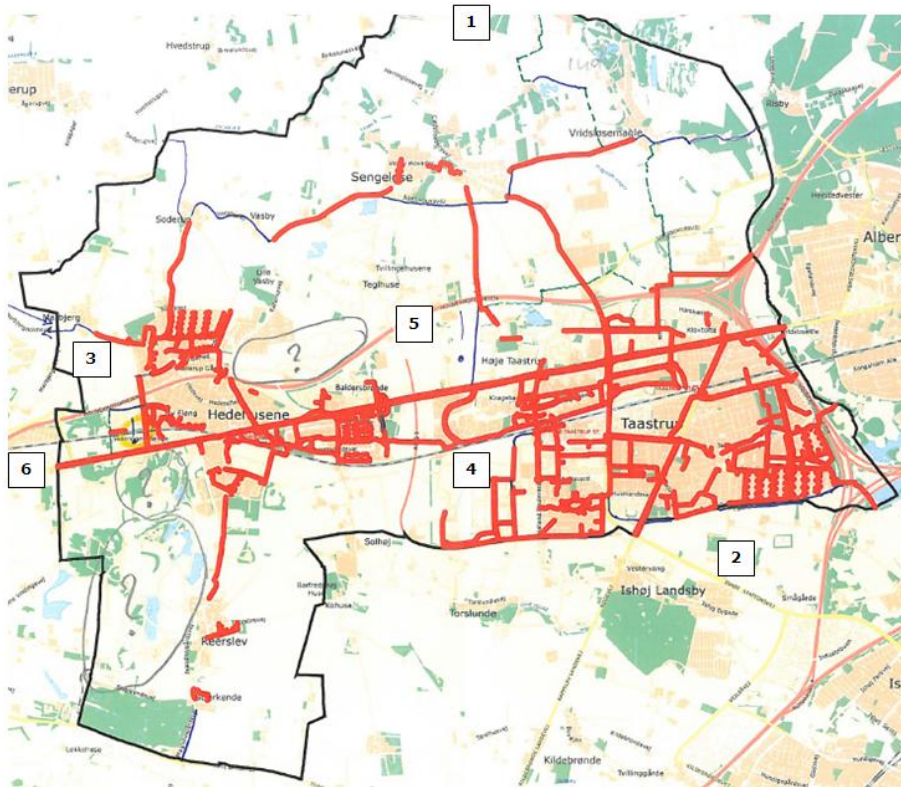
#### Opdatering af retningslinjer og kort med cykelstier:

- Kort og tekst gennemgås og konsekvensrettes som følge af nyt stihieraki.
- Redigering af retningslinjer om trafik fra byernes rammeplaner. Retningslinjer om stitrafik, som fremgår af rammeplaner for byerne i Kommuneplan 2010, justeres, så de er gældende for cykelstier i hele kommunen. Andre dele af teksten fra byernes rammeplaner indsættes som overordnede mål for trafik i kommunen.
- Registrering af stier skal overholde planlovens krav og PlansystemDK3 krav. Cykelstier i Kommuneplan 2014, vil derfor på kort blive vist som hhv eksisterende og planlagte cykelstier.
- Forslag om en række ændringer i linjeføring for planlagte cykelstier. Der er tre typer af ændringer:
  1. Der er stier, som har fået et andet forløb, men grundlæggende har samme funktion med hensyn til at forbinde områder med stier.
  2. Der er stier, som tages ud af planlægningen – da der er tale om stier, som har været planlagte i årtier, men hvor udviklingen gennem årene nu har vanskeliggjort anlæggelsen i en sådan grad, at det ikke længere er realistisk, at stierne nogensinde anlægges.
  3. Der er stier, som ikke tidligere har været vist kommuneplanerne.

Følgende strækninger foreslås ændret (se kort med angivelse af område for ændring af stiforløb):

1. Linjeføring for den planlagte sti mellem Sengeløse og Nybølle foreslås ændret. Linjeføring lægges uden om følsomme naturområder, og forløber i større grad via allerede anlagte cykelstier og mindre lavt trafikerede veje.
2. Linjeføring fra Taastrup mod Ishøj er i kommuneplan 2010 vist langs Hveen Boulevard mhp at forsætte i Ishøj Kommune langs Ishøj stationsvej. Det foreslås at linjeføring ændres, så Veststien langs Hveens Boulevard, der i dag ender ved Husmandsvej, forlænges til udmundning ved Sydskellet. Der etableres sti på hele strækningen langs Sydvej til motorvejstrekanten, hvor stierne fortsætter ind i Ishøj Kommune.
3. Den planlagte cykelsti ved Guldalderen i Hedehusene, fra Vejdirektoratet langs banen og under Vesterled til stierne ved Bronzealderen, foreslås udtaget af planlægningen, fordi de fysiske forhold nu gør det vanskeligt og næste umuligt at anlægge stien. Det foreslås at der alternativt anlægges en cykelsti fra vejen til skydebanen videre til stierne på Vesterled.
4. Det foreslås at de planlagte linjeføringer af stier ved Bredebjerg erhvervsområde og Transportcentret justeres, så de forløber mere hensigtsmæssigt i forhold til udviklingen af området.

5. Ændring af planlagt linjeføring ved Bondehøjvej:  
I planerne for en multiarena er vist en sti gennem multiarenagrunden som via en stibro føres til stien langs Halland Boulevard. Stien var planlagt som erstatning for den eksisterende sti, der forløber ad Lervangen. Den eksisterende sti krydser Roskildevej i niveau uden signalregulering, og trafiksikkerhedsforholdene er problematiske. Da multiarenaprojektet er sat i bero på ubestemt tid, kan der som alternativ for den planlagt stiforbindelse over multiarenagrunden planlægges en sti langs Bondehøjvej på den manglende strækning til Roskildevej, hvor der er signalregulering. Der planlægges for begge muligheder.
6. Forslag om ny planlagt cykelsupersti langs Roskildevej.



## Oversigt over ændringer i cykelstitema:

Vedr.	Tekst		Kort
	Redaktionelle rettelser	Ændringer i udpegninger/retningslinjer	
Nyt stihieraki	Hovedstruktur: Indarbejdelse af nyt stihieraki i afsnit om trafik	Nye retningslinjer for nye temaer: regionale og lokale rekreative ruter	Opdatering af kort jf nyt stihieraki
Forslag om ny planlagt cykelsupersti		Ny retningslinje for cykelsupersti	Nyt kortlag/tema til hovedstrukturen
Redigerede og nye retningslinjer	Retningslinjer for stier og retningslinjer for trafik i rammeplaner for byerne redigeres med forslag om evt udtagning af kommuneplanen eller omformulering, så de er gældende for hele kommunen. (se dok 69000/13).	Forslag til nye retningslinjer (vedr): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belysning af cykelstier i byområde.</li> <li>• Bredde på 2 m og asfalt (præcisering af nye krav)</li> <li>• Evt beplantningsplan skal forholde sig til retningslinjer for byernes grønne struktur</li> </ul>	
Forslag til ændringer i planlagte cykelstier		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linjeføring for den planlagte sti mellem Sengeløse og Nybølle foreslås ændret.</li> <li>• Veststien langs Hveens Boulevard, der i dag ender ved Husmandsvej, forlænges til udmunding ved Sydskelet.</li> <li>• Planlagt cykelsti ved Guldalderen i Hedehusene, fra Vejdirektoratet langs banen og under Vesterled til stierne ved Bronzealderen, foreslås udtaget af planlægningen.</li> <li>• Planlagte linjeføringer af stier ved Bredebjerg erhvervsområde og Transportcentret justeres, så de forløber mere hensigtsmæssigt.</li> </ul>	Ændres på kort
Krav til registrering på kort, jf PlanDK3			Cykelstier vises fremover som hhv eksisterende og planlagte cykelstier

## 5) Forslag til evt ny hovedstruktur, nye planrammer/retningslinjer, kort

### Cykelstier - retningslinjer

Forslag til nye retningslinjer/ændringer i retningslinjer for cykelstier:

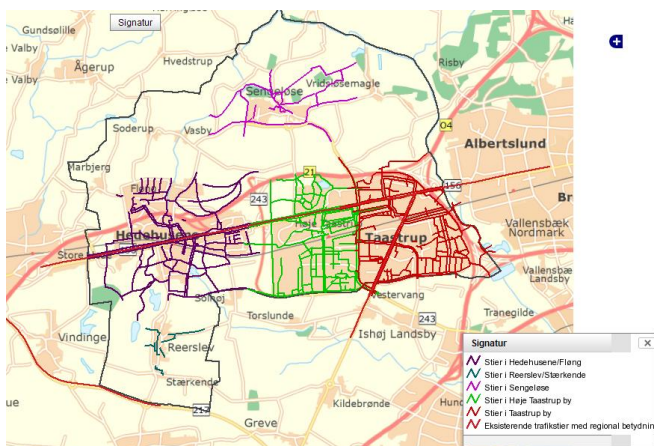
<b>Kommuneplan 2010</b> <i>(adm. Bemærkninger i parentes)</i>	<b>Kommuneplan 2014</b>
<p><i>(retningslinjer for stier generelt)</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Linjeføringerne i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning. <i>(videreføres)</i></li><li>• Anlæg af nye stier sker ud fra følgende retningsgivende principper, idet det ved en konkret vurdering af forholdene lokalt skal være muligt at udforme anlæg anderledes under hensyntagen til beliggenhed af tekniske anlæg og udformning af beplantning. <i>(udgår. Første del erstattes af retningslinje 3. Ny retningslinje 6 skal sikre vurdering af evt beplantningsplan)</i></li><li>• Alle stier i eget traché, som er medtaget i hovedstrukturens overordnede trafikplan, udlægges i 7 m bredde og sikres med byggelinjer på indtil 5 m. <i>(udgår, erstattes af retningslinje 1)</i></li><li>• Alle dobbeltrettede stier langs veje, som er medtaget i hovedstrukturens overordnede trafikplan, udlægges i 5 m bredde og kræver ikke særskilte byggelinjer, men vil normalt kræve vejens byggelinje i den pågældende side forøget med udlægsbredden. <i>(udgår, erstattes af retningslinje 2 og 4)</i></li><li>• Alle enkeltrettede stier langs veje er indeholdt i vejprofilet og sikret igennem dettes byggelinje. <i>(udgår, erstattes af retningslinje 4)</i></li><li>• Alle øvrige stier udlægges i bredder fra 3 til 5 m og sikres med byggelinjer (friholdelseslinjer) på indtil 5 m. <i>(udgår, erstattes af retningslinje 2)</i></li><li>• Linjeføringen skal, i det omfang det er muligt, lægges langs eksisterende skel. <i>(udgår, erstattes af retningslinje 3)</i></li><li>• I forbindelse med nye trafiklinjer skal der udarbejdes en beplantningsplan. <i>(omformuleret og erstattet af ret-</i></li></ul>	<p><b>Cykelsuperstier</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ved planlægning af cykelsuperstier skal det sikres at forbindelse indgår i et regionalt net af højkvalitetscykelstier, som har følgende karakteristika: direkte linjeføring, stor kapacitet og fremkommelighed, høj trafiksikkerhed, højt drifts- og vedligeholdelsesniveau. <i>(ny retningslinje)</i></li></ol> <p><b>Cykelstier</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. En cykelsti i Høje-Taastrup kommune defineres som: Asfalterede stier, anlagt i en bredde af minimum 2 meter. <i>(Ny retningslinje)</i></li><li>3. Linjeføringerne i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning.</li><li>4. Cykelstier skal fortrinsvis været i eget trace eller forløbe langs eksisterende vej enten adskilt med kantsten eller skillerabat. Sekundært kan cykelstier anlægges i niveau med kørebanen adskilt med en stribe eller farvet asfalt.</li><li>5. I byområder skal cykelstier belyses <i>(ny retningslinje)</i>.</li><li>6. Ved anlæg af nye cykelstier skal det vurderes om der skal udarbejdes en beplantningsplan. En eventuel beplantningsplan for cykelstier i byområdet skal forholde sig til retningslinjer for byernes grønne struktur. <i>(ny retningslinje)</i></li><li>7. På steder hvor planlagte stier krydser trafikerede veje, og hvor der ikke er signalregulering eller niveaufri krydsning, skal det ved byudvikling vurderes om der skal etableres en signalregulering eller en niveaufri krydsning. <i>(ny omformuleret retningslinje)</i></li></ol>

<p>ningslinje 6. se også ny retningslinje i notat om veje )</p>	
<p>(Retningslinjer for regionale trafikstier)</p> <p>Planlægningen skal sikre sammenhæng mellem det regionale trafikstinet og det regionale rekreative stinet.</p> <p>Strækninger, der er en del af det regionale trafikstinet, skal generelt være stier i eget tracé eller stier, der er tydeligt adskilt fra biltrafikken, f.eks. ved hjælp af en malet stribe, en græsribat eller en kantsten. På strækninger med direkte kontakt til biltrafikken skal der være tydelig adskillelse mellem biler og cykler, f.eks. ved brug af farvet asfalt på cyklisterens areal. Belægningen skal være jævn og egnet til cykling. Det påhviler vejmyndigheden at sikre standarden på cykelstierne. (udgår, og erstattet af retningslinje 4 for cykelstier)</p> <p>Det regionale trafikstinet i kommunen udgøres af Taastrup Hovedgade og Roskildevej/Hovedgaden.</p> <p>Den videre planlægning skal ved forbedring af terminaler sørge for, at der er cykelparkering i tilstrækkeligt omfang og placeret bedst muligt i forhold til terminalernes skiftemuligheder.</p>	<p><b>Regionale cykelstier</b></p> <p>8. Planlægningen skal sikre sammenhæng mellem det regionale cykelstinet og det regionale rekreative stinet.</p> <p>9. Det regionale cykelstinet i kommunen udgøres af Taastrup Hovedgade og Roskildevej/Hovedgaden.</p> <p>10. Den videre planlægning skal ved forbedring af terminaler sørge for, at der er cykelparkering i tilstrækkeligt omfang og placeret bedst muligt i forhold til terminalernes skiftemuligheder.</p>

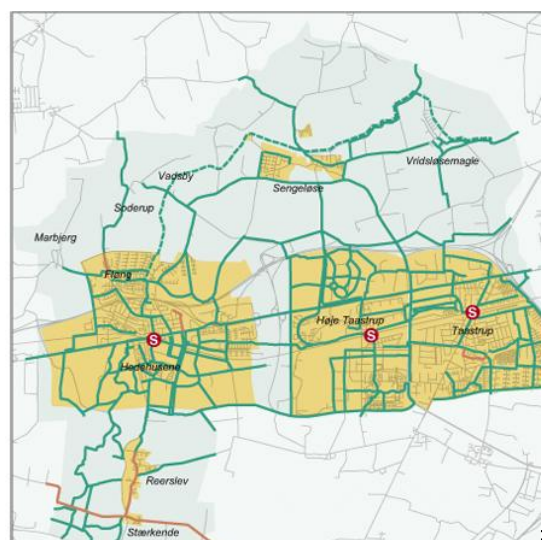
## Cykelstier - kort:

### Kommuneplan 2010:

Regionale trafikstier og stier i byer:



Overordnede stier:

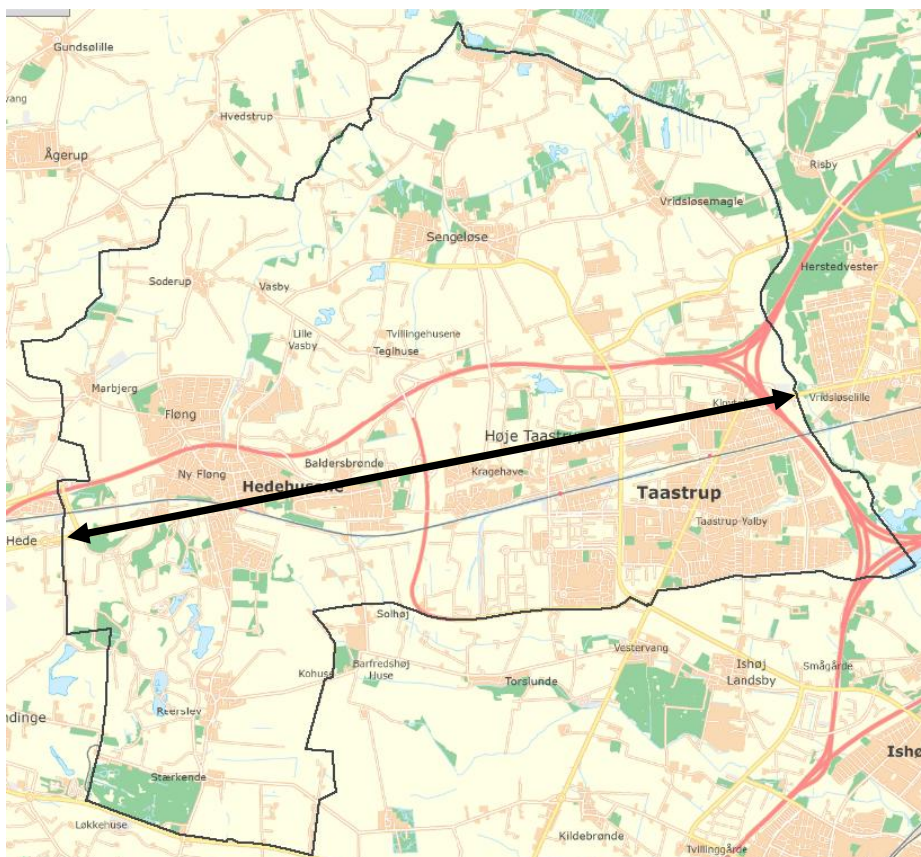




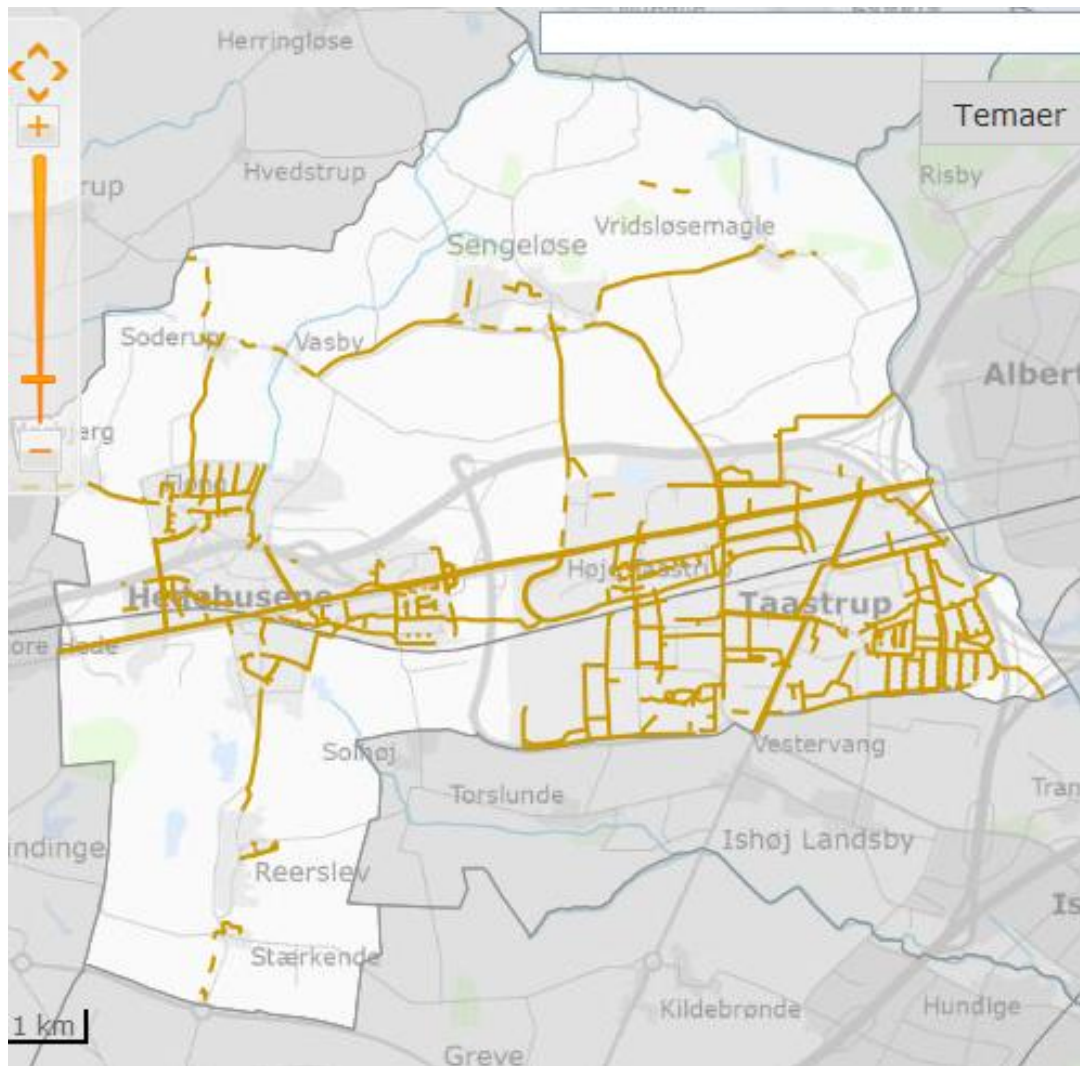
## Kommuneplan 2014:

### Kortlag 1: Cykelsuperstier

- Planlagt cykelsupersti med linjeføring langs Roskildevej fra kommunegrænsen ved Roskilde til kommunegrænse ved Albertslund,



Kortlag 2: Eksisterende og planlagte cykelstier (brutto)

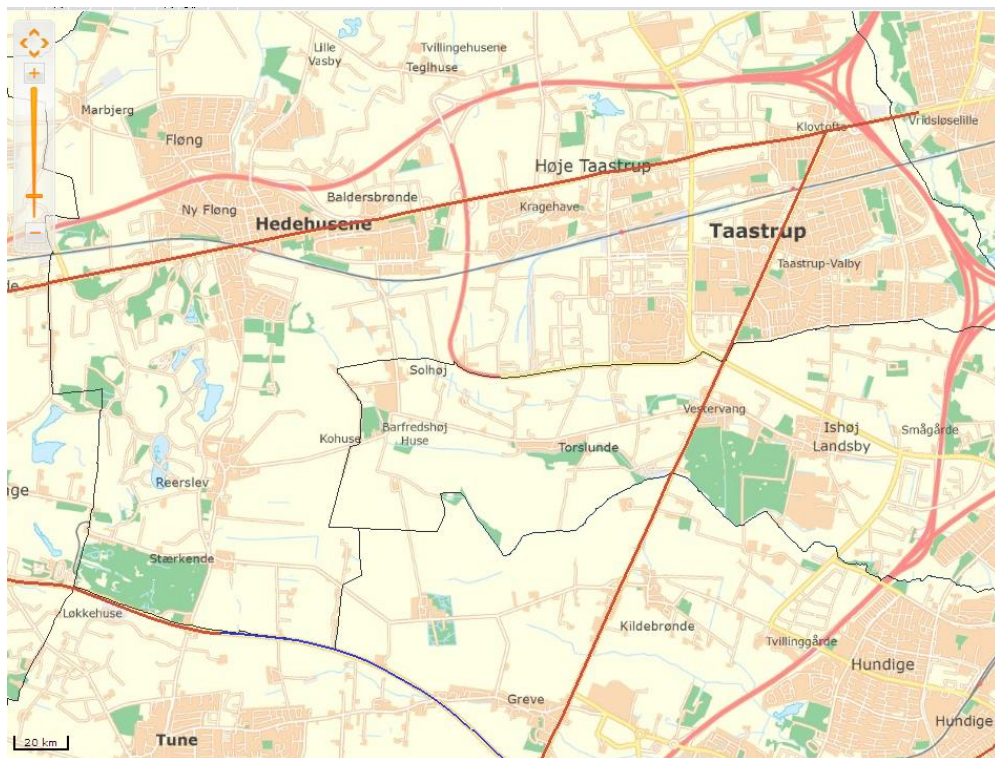


### Kortlag 3: Eksisterende og planlagte regionale cykelstier (hentes fra Fingerplan 2013)

Signatur:

rød: eksisterende regional cykelsti

blå: planlagt regional cykelsti



#### **6) Koordinering/samarbejde på området med andre kommuner**

Planlægning for cykel og gangstier i kommunen koordineres med nabokommuner i høringsperioden.

#### **7) Evt andre interessenter**

Ingen bemærkninger

#### **8) Information om evt kommende sektorplaner, som der skal følges op på**

Ingen bemærkninger

# Til indarbejdelse i forslag til Kommuneplan 2014 – afsnit om trafik/cykelstier:

## Retningslinjer for cykelstier

Retningslinjekort: Cykelsupersti, Eksisterende cykelstier, planlagte cykelstier

### Retningslinjer

#### *Cykelsuperstier*

- Ved planlægning af cykelsuperstier skal det sikres at forbindelse indgår i et regionalt net af højkvalitetscykelstier, som har følgende karakteristika: direkte linjeføring, stor kapacitet og fremkommelighed, høj trafiksikkerhed, højt drifts- og vedligeholdelsesniveau.

#### *Regionale cykelstier*

- Planlægningen skal sikre sammenhæng mellem det regionale cykelstinet og det regionale rekreative stinet.
- Det regionale cykelstinet i kommunen udgøres af Taastrup Hovedgade og Roskildevej/Hovedgaden.
- Den videre planlægning skal ved forbedring af terminaler sørge for, at der er cykelparkering i tilstrækkeligt omfang og placeret bedst muligt i forhold til terminalernes skiftemuligheder

#### *Cykelstier*

- En cykelsti i Høje-Taastrup kommune defineres som: Asfalterede stier, udlagt i en bredde af minimum 2 meter.
- Linjeføringerne i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning.
- Cykelstier skal fortrinsvis været i eget trace eller forløbe langs eksisterende vej enten adskilt med kantsten eller skillerabat. Sekundært kan cykelstier anlægges i niveau med kørebanen adskilt med en stribe eller farvet asfalt.
- I byområder skal cykelstier belyses.
- På steder hvor planlagte stier krydser trafikerede veje, og hvor der ikke er signalregulering eller niveaufri krydsning, skal det ved byudvikling vurderes om der skal etableres en signalregulering eller en niveaufri krydsning.
- Ved anlæg af nye cykelstier skal det vurderes om der skal udarbejdes en beplantningsplan. En eventuel beplantningsplan for cykelstier i byområdet skal forholde sig til retningslinjer for byernes grønne struktur.

# Redegørelse for cykelstier til Kommuneplan 2014.

**Mål:** Cykelstinettet i Høje-Taastrup Kommune skal understøtte muligheden for hurtig og sikker cykeltransport mellem byområder og særlige trafikale punkter i kommunen. En del af cykelstinettet skal kobles det regionale cykelstinet herunder også cykelsuperstier. Dele af cykelstinettet indgår som forbindelse i lokale og regionale rekreative ruter.

## **Uddybning af retningslinjer:**

Cykelstinettet i Høje-Taastrup Kommune består af både lokale og regionale cykelstier. De regionale cykelstier skal sikre sammenhæng i stinettet over kommunegrænser og i regionen. I Høje-Taastrup kommune er de regionale cykelstier derfor også vist som en del af de regionale rekreative ruter.

### *Lokale cykelstier*

De lokale cykelstier har til formål at sikre forbindelse mellem kommunens byområder og adgang fra boligområder til stationer, institutioner og butikker.

### *De regionale cykelstier*

En del af cykelstinettet i kommunen indgår i det regionale net af cykelstier, som har til formål at sikre tilgængelig til rekreative oplevelser over kommunegrænser og i regionen. Følgende fælles hovedprincipper, som fremgår af redegørelsen til Fingerplan 2013, ligger til grund for planlægningen af det overordnede stinet generelt.

De regionale cykelstier i kommunen forløber langs Taastrup Hovedgade og Roskildevej/Hovedgaden.

Følgende fælles hovedprincipper, som fremgår af redegørelsen til Fingerplan 2013, ligger til grund for planlægningen af det *overordnede stinet generelt*.

- Stinettet skal have kontakt med trafikknudepunkter og togstationer for at understøtte mulighederne for at kombinere rejser.
- Stinettet skal så vidt muligt rumme den stiplanlægning, der er i HURs Regionplan 2005 for hovedstadsområdet.
- Stinettet skal koordineres med den stiplanlægning, som foregår uden for hovedstadsområdet.
- Stinettet skal udpeges konkret i kommuneplanerne og tage udgangspunkt i Fingerplanens overordnede stinet.
- Stierne skal respekteres i kommune- og lokalplanlægning og i landzoneadministration.
- Manglende strækninger skal udpeges principielt i kommuneplanen, hvis der endnu ikke er gennemført en fastlæggelse af detaljeret linjeføring.
- Stinettet skal danne grundlag for etablering og afmærkning af stier og stieruter.

Følgende principper, som fremgår af redegørelse til Fingerplan 2013, ligger til grund for planlægningen af det overordnede *regionale cykelstinet*.

- Cykelstinettet er primært rettet mod at tilgodese hurtigst mulig cykeltransport og ligger primært langs de større veje.
- Cykelstinettet skal medvirke til at give pendlere forskellige muligheder for valg af transportmiddel.
- Cykelstinettet skal forbinde store befolknings og arbejdspladskoncentrationer.
- Cykelstinettet skal give god adgang til større trafikterminaler.
- Cykelstierne skal have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne, herunder sikkerhed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning osv.
- Stiforbindelserne skal koordineres med kommunerne uden for hovedstadsområdet.

- Cykelstier føres videre fortrinsvis ad hovedlandeveje eller andre større veje for at undgå "missing links" ved grænserne til kommunerne uden for hovedstadsområdet.

### *Cykelsupersti*

En cykelsupersti har til formål at øge cyklisternes fremkommelighed og komfort i trafikken. Formålet med anlæggelsen af cykelsuperstier er især at skabe bedre betingelser for cykelpendlere og dermed gøre cykeltransport til et mere attraktivt alternativ til bilen eller kollektiv transport. Stierne i det regionale net af cykelsuperstier skal anlægges så de følger den mest direkte rute og forbinder fortrinsvis større by- og boligområder med knudepunkter som uddannelsesinstitutioner og områder med mange arbejdspladser. Cykelsuperstierne markeres med et skilt med et hvidt 'C' på en orange cirkel eller som en orange stribe langs kanten af selve stien. Cykelsuperstierne defineres ved at følge fem principper om bedre tilgængelighed, fremkommelighed, komfort, tryghed og sikkerhed for cyklisterne. En central del i anlæggelsen er at sikre en jævn belægning, at øge bredden på cykelstien, så det er nemt at overhale, samt at sikre at der er så få stop som muligt på ruten, f.eks. ved at lede cykelstien udenom veje med mange lyskryds. Anlæggelse af cykelsupersti kan ske ved tilpasning af eksisterende stier og veje eller etableret helt fra bunden.

Følgende principper, som fremgår af redegørelse til Fingerplan 2013, ligger til grund for planlægningen af det overordnede *regionale net af cykelsuperstier*.

- Stierne skal forbinde hovedstadskommuner i et cykelstinet af høj kvalitet.
- Stierne skal yde et højt serviceniveau til cyklisterne.
- Stierne skal omfatte nyskabende løsninger, som forbedrer cyklisternes vilkår.
- Stierne skal øge antallet af borgere, der cykler dagligt på strækninger mellem 5 og 10 km.

### **Lovgivning og overordnede planer:**

#### *Planloven*

§ 11 a, stk 1 nr 4 Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

#### *Fingerplan 2013*

Fingerplanen fastlægger et overordnet regionalt sammenhængende cykelstinet, som har afsæt i det stinet, der indgik i HUR's Regionplan 2005. Forslag til Fingerplan 2013 fastlægger at;

§ 23 a. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede cykelstinet for pendlere.

Implementering af Fingerplanens stier i kommuneplanen:

Det er Fingerplanens bestemmelse, at den kommunale planlægning ikke må være til hinder for realisering af Fingerplanens reservation til regionale stier. Fingerplanens reservation til regionale cykelstier og cykelsuperstier er derfor indarbejdet i Kommuneplan 2014.

Fingerplanen fastlægger ikke særlige bestemmelser for stiernes udformning, men en række principper for de regionale stier fremgår af redegørelse til Fingerplanen. Principperne fra Fingerplanen indarbejdes i kommuneplanens redegørelse til stier.

De overordnede retningslinjer for regionale cykelstier stier i kommuneplan 2010 videreføres, gældende for Fingerplanens reservation til overordnede cykelstier.

#### *Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2013:*

Det er en statslig interesse at; kommuneplanlægningen arbejder for principperne i den politiske Aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Aftalen om en grøn transportpolitik indeholder bl.a. følgende overordnede princip;

- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.

Det er desuden et mål, at den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret for at sikre en sammenhængende, overordnet transportstruktur.

Det er et mål med kommuneplanlægningen, at den bidrager til en reduktion i væksten i transportarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold, og at det bliver muligt at benytte miljøvenlige transportformer.

Det er et mål, at der sker en koordinering mellem den kommunale, den mellemkommunale og den statslige transportplanlægning for at sikre en sammenhængende transportstruktur.

Ved udlæg af nye og ved ændret anvendelse af eksisterende by- og erhvervsarealer er det et mål at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at der ikke lokaliseres nye trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber eller i nærheden af områder udpeget som stilleområder.

Det er et mål, at undgå barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

Det er et mål, at der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.

#### *Vejledning om kommuneplanlægning 2008*

Trafikken i byerne er i dag en af de væsentligste kilder til belastning af miljøet. Især i de større byer optræder problemer med trafikssikkerhed, støj, luftforurening, manglende fremkommelighed og vejenes påvirkning af det visuelle bymiljø i en grad, som kalder på en samlet planlægning for at reducere problemerne.

En begrænsning af de trafikskabte miljøproblemer må på den baggrund betragtes som en væsentlig opgave for den fortsatte vedligeholdelse og ajourføring af kommuneplanerne.

Der henvises til Håndbog om Miljø og Planlægning, Miljøministeriet, 2004.

#### *Regional udviklingsplan 2012*

Flere skal op på cyklen:

Cykelkultur medvirker til at gøre hovedstadsregionen til en attraktiv grøn storbyregion. Særligt København er blevet internationalt kendt på cykelområdet. Det skal udnyttes og udbredes til hele regionen. Cykling er en vindingsag – både for folkesundheden, samfundsøkonomien og bæredygtigheden.

Samarbejde om cykling og cykelstier:

Cyklen skal i fremtiden udgøre et reelt alternativ til bilen. I de senere år har stat, region og kommuner prioriteret cykling højt. Men der er behov for en større udbygning og forbedring af cykelstier for pendlere og turister. Derfor bør der investeres mere i cykelforholdene og sikres sammenhæng på tværs af kommunegrænser. En central udfordring er at få realiseret cykelsuperstierne med fokus på rejsetid, tilgængelighed, komfort og tryghed/sikkerhed. For fritidscyklisterne og cykelturisterne skal der være attraktive muligheder for at cykle overalt i regionen, og der skal være god adgang til rekreative områder.

Mål:

Regionen skal udvikle en attraktiv cykelregion for borgere og turister. I 2020 skal antallet af cykelpendlere være øget med 38 procent.

## **Kildeliste**

### *Lovgivning:*

- *Lov om planlægning", lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 (Planloven)*

### *Overordnede planer:*

- *"Fingerplan 2013 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning", Miljøministeriet 2013*
- *"Regional Udviklingsplan", Region Hovedstaden 2012*
- *"Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen - 2013", Miljøministeriet 2011*

### *Andet materiale:*

- *Vejledning om kommuneplanlægning 2008, Naturstyrelsen*