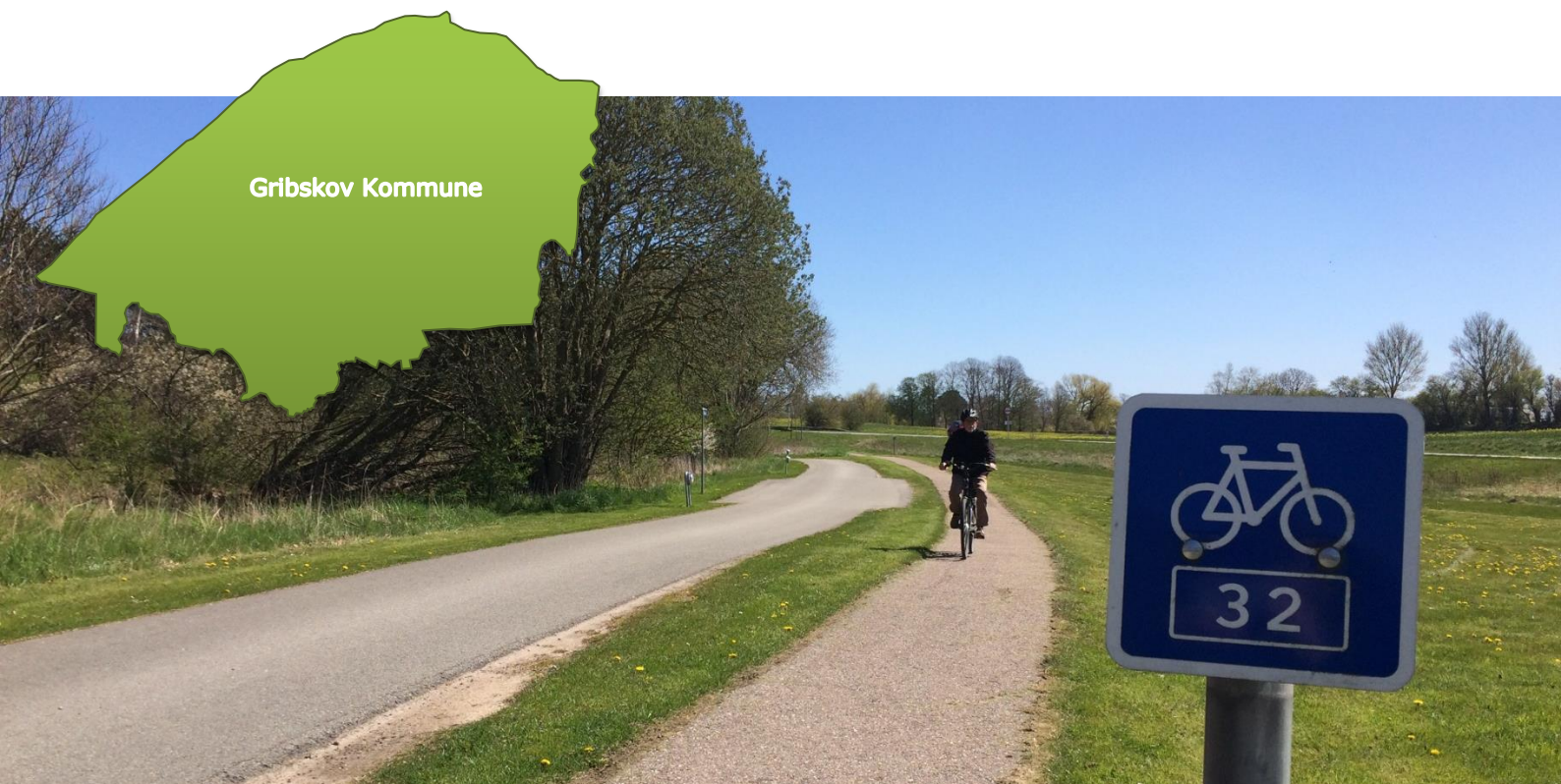


# Stiplan

Gribskov Kommune

2016



Udarbejdet af: HSL, HJ  
Kontrolleret af: TFJ  
Godkendt af: LEH  
Dato: 17.06.2016  
Version: 1  
Projekt nr.: 1005098

**MOE | TETRAPLAN**  
Buddingevej 272  
DK-2860 Søborg  
T: +45 4457 6000  
CVR nr.: 64 04 56 28  
[www.moe.dk](http://www.moe.dk)

## Indholdsfortegnelse

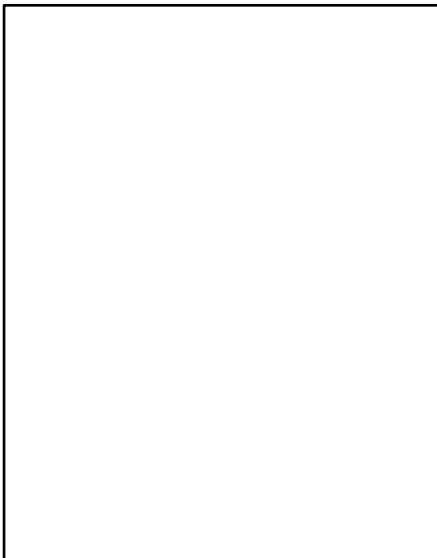
<b>1</b>	<b>Forord .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Indledning.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Kortlægning .....</b>	<b>6</b>
3.1	Eksisterende stianlæg .....	6
3.1.1	Cykelruter i Gribskov Kommune .....	6
3.2	Borgerinddragelse vha. internetundersøgelse.....	8
3.2.1	Metode .....	8
3.2.2	Besvarelsernes generelle fordeling.....	9
3.2.3	Brugernes ønsker til stiferbedringer .....	11
3.3	Brugernes prioritering af stier .....	14
<b>4</b>	<b>Stiplan 2016.....</b>	<b>16</b>
4.1	Beskrivelse af de 10 stier .....	16
4.2	Strækning 1 - Helsinge mod Blistrup og Rågeleje .....	20
4.3	Strækning 2 - Ramløse.....	22
4.4	Strækning 3 - Helsinge - Blistrup .....	24
4.5	Strækning 4 - Rågeleje .....	26
4.6	Strækning 5 - Blistrup til Græsted.....	28
4.7	Strækning 6 - Mårum St. til Esrum.....	30
4.8	Strækning 7 - Smidstrup til Rågeleje.....	32
4.9	Strækning 8 - Rågeleje til Vejby Strand.....	34
4.10	Strækning 9 - Annisse til Ramløse.....	36
4.11	Strækning 10 - Ramløse langs Arresø.....	38
4.12	Anlægsoverslag.....	40
<b>5</b>	<b>Bilag - Spørgsmål til spørgeundersøgelse.....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>Kortbilag .....</b>	<b>46</b>

## 1 Forord

I Kommuneplan 2013 - 2025 er der fokus på, at der sikres gode sammenhænge i kommunen, som understøtter bymønsteret og at der sikres gode forbindelser til omkringliggende kommuner og den regionale infrastruktur. Desuden skal en udbygning af infrastrukturen ske ud fra en bæredygtig og helhedsorienteret tilgang.

Med udarbejdelsen af Stiplan 2016, som er en videreudvikling og fornyelse af stiplanen fra 2009, har kommunen inddraget borgerne i ønsker til forbedring af disse forbindelser med fokus på trafikstier og rekreative stier.

Vi håber med denne plan at fortsætte arbejdet med udbygning af stinettet i Gribskov Kommune på strækninger, hvor borgerne har været med til at udpege de lokaliteter, hvor behovene er størst.



*Navn*  
*Titel*

## 2 Indledning

Målet med Stiplan 2016 er at skabe et sammenhængende og attraktivt stisystem af transportforbindelser, der binder bysamfundene i kommunen sammen såvel øst/vest og nord/syd samt en styrkelse af mulighederne for at komme ud i naturen, gennem udbygning af et mere sammenhængende system af rekreative forbindelser.

Stiplanen skal danne rammerne for en udpegning af trafikstier og rekreative stier, så der er baggrund for det videre beslutningsarbejde. Dette inkluderer forslag til missing links (manglende stiforbindelser, der forbinder eksisterende stier) og forbedringer af eksisterende stier samt forslag til nye stier. Stiplanen af-dækker og begrundes stianlæggenes geografiske placering i forhold til en behovsprioritering og tilhørende økonomi. Stiplanen skal bruges som et værktøj til politisk udpegning og prioritering af stiprojekter i Gribskov Kommune baseret på prioritering af brugergrupper, stityper, stiens opgraderingsbehov og økonomi.

Gribskov Kommune er allerede godt i gang. Siden Stiplan 2009 er der blevet udført to hele stiprojekter samt dele af to andre stier. Der arbejdes hele tiden for bedre og mere sikre stiforbindelser i Gribskov Kommune, hvilket også ses af målene i Kommuneplan 2013-2025.

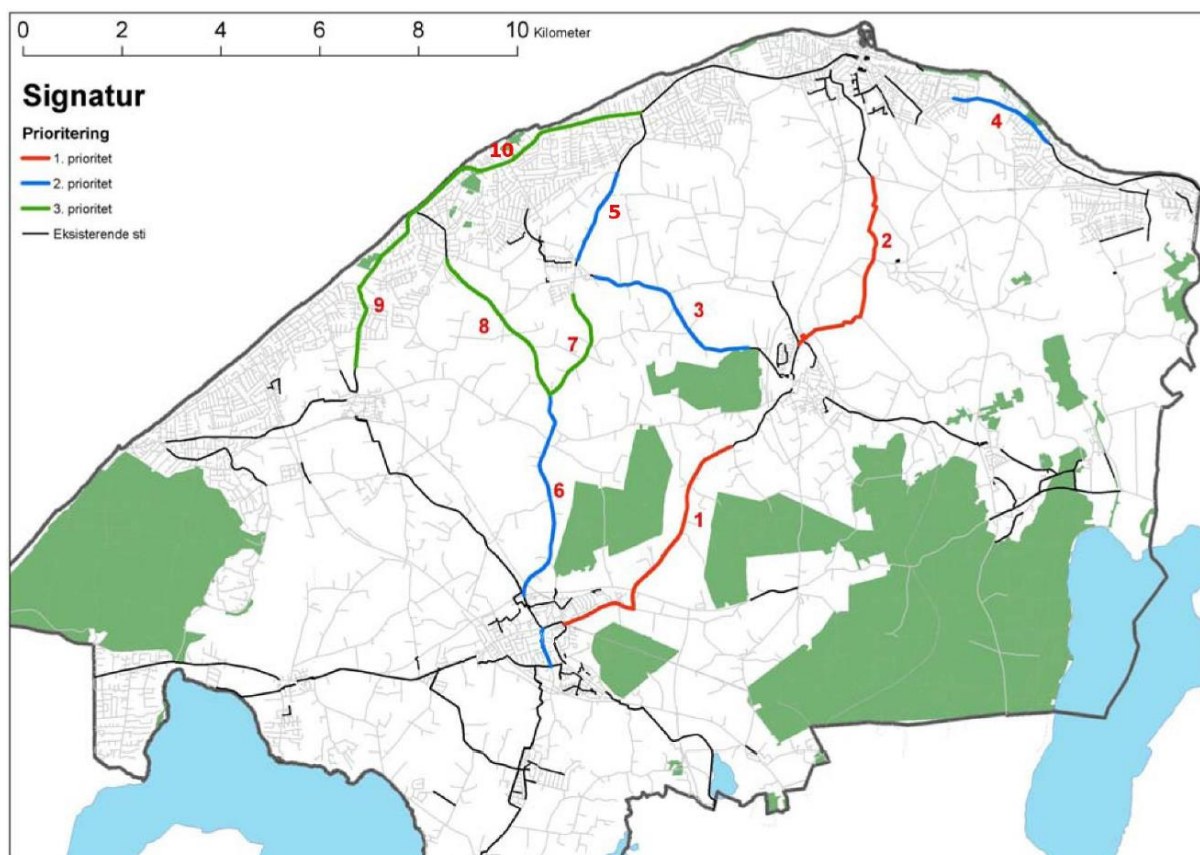
I stiplanen er beskrevet forslag til løsninger og placering af en fremtidig sti på et overordnet niveau. Der er ikke foretaget en egentlig projektering, på dette niveau, hvilket kan medføre, at der i en senere projektering vælges en tilpasset placering eller udformning af stien.

### 3 Kortlægning

#### 3.1 Eksisterende stianlæg

I Stiplan 2009 for Gribskov Kommune er der udpeget 10 stier i prioriteret rækkefølge på tre niveauer, se figur 1. Siden stiupegningen i 2009 er der gennemført hele eller dele af fire af stierne. Hele strækningen af stierne nr. 1 og 5 er blevet anlagt, mens kun en del af sti nr. 4 er anlagt.

Stiplan 2009 bygger på sikkerhed, utryghed (særligt blandt skoleelever i kommunen) og bløde trafikanter trafikpotentiale. De planlagte stier fra 2009 er udpeget som potentielt nye stier i kommunen, hvor der tidligere ikke har været en sti.



Figur 1. Prioriterede projekter fra Stiplan 2009

#### 3.1.1 Cykelruter i Gribskov Kommune

Der findes i dag fire regionalt afmærkede cykelruter i Gribskov Kommune:

Rute 47: Nordkyststien fra Hundested til Helsingør

Rute 32: Tisvildestien fra Tisvildeleje til Hillerød

Rute 33: Gillelejestien fra Gilleleje til Hillerød

Alle fire ruter byder på rekreative værdier og forløber så vidt muligt i separate stiforløb eller ad mindre befærdede lokalveje. Nordkyststien har i dag et blandet forløb langs asfalterede veje, mindre grusstier samt lokalvej i sommerhusområderne, hvilket betyder en nedsat fremkommelighed for de stitrafikanter, der ønsker at rejse over længere strækninger langs kysten.



Desuden findes to lokale cykelruter i Gribskov Kommune:

Rute 701: Annisse – Ramløse - Helsinge

Rute 702: Nordlige Helsinge

På figur 2 er de lokale og regionale cykelruter indenfor kommunen illustreret.



Figur 2. Regionale og lokale cykelruter i Gribskov Kommune

### 3.2 Borgerinddragelse vha. internetundersøgelse

Det er i løbet af marts måned (2016) foretaget en spørgeundersøgelse på internettet, som har haft til formål at give borgerne mulighed for at komme med forslag til, hvor de ønsker sig nye stier samt hvilken type af sti.

Målgruppen for internetundersøgelsen er brugere af trafikstier og rekreative stier, som bor i kommunen eller har ærinder der. Målgruppen er så bred som mulig i alder, ønsker til og behov for stier.

Der er fokus på trafikstier og rekreative stier i stiplanen og derfor er der spurgt ind til disse i internetundersøgelsen.

- **Trafikstier** er defineret ved at være befæstede stier, hvor hovedformålet er pendlingstrafik.
- **Rekreative stier** er stiforbindelser, der fører til naturområder som strande, skove, udyrkede arealer og/eller til særlige udsigtspunkter, kulturhistoriske seværdigheder og lignende, som typisk ikke er befæstede, dvs. trampestier eller grusstier.

#### 3.2.1 Metode

I internetundersøgelsen er der indledningsvist spurgt til alder, køn og tilhørsforhold. Herefter er der mulighed for at indtegne på kort, hvor de ønskede nye stier eller en opgradering af eksisterende. Indtegningen efterfølges af mere specifikke spørgsmål bl.a. hvilken type sti de foretrækker og hvad formålet med den skal være. Afslutningsvist er der et spørgsmål omkring brugernes prioritering af stiforbindelser generelt i kommunen. Spørgeundersøgelsen er vedlagt som bilag til denne rapport.

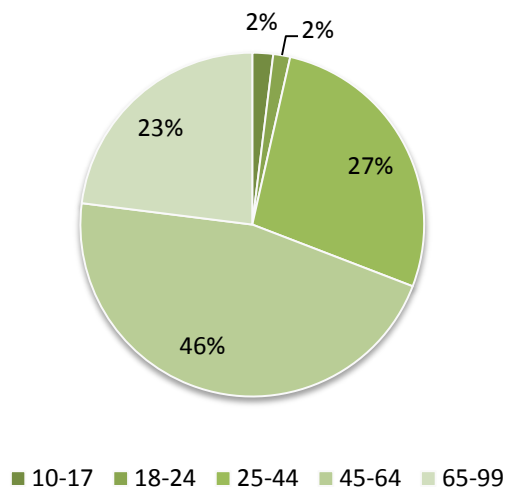
Selve indtegningen af forslag til nye stier foregår vha. et skærmbillede med zoomfunktion, hvor man også kan se de eksisterende stier og brugerne direkte kan indtegne deres forslag. Efter hver udpegning kan brugerne gentage processen. Den samme bruger er ikke blevet forhindret i at gennemføre undersøgelsen flere gange, men der er gennemført en screening for at undersøge om den samme person har indsendt samme ønske flere gange, hvilket ikke kan påvises.

Gribskov Kommune har haft ansvaret for annonceringen. Der er blevet annonceret på kommunens hjemmeside, på internettet, i ugeposten mv.

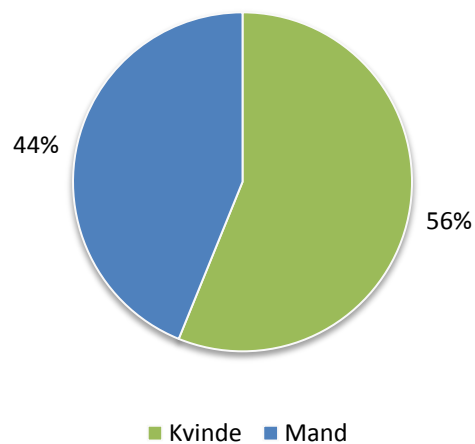


### 3.2.2 Besvarelsernes generelle fordeling

830 har besvaret spørgeskemaet på internettet. Det svarer til ca. 2 % af Gribskov Kommunes indbyggertal i 2016, selv om det dog ikke alle er besvarelser fra borgere i kommunen. Den primære aldersgruppe, som har besvaret spørgeskemaet 45-65 år. Der er kun omkring 20 besvarelser fra børn og unge 10-17 år. Der er en god fordeling af besvarelser fra mænd og kvinder, hvor kvinderne udgør 56 % af besvarelserne.

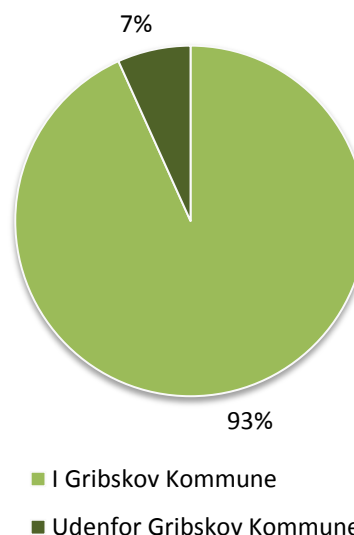


Figur 3. Fordeling af besvarelserne i forhold til alder.

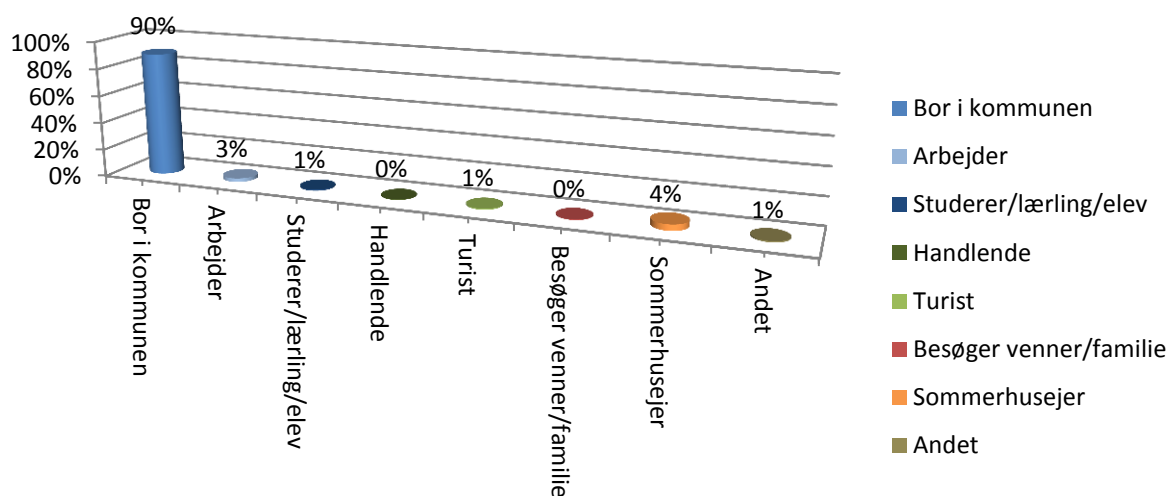


Figur 4. Fordeling af besvarelserne i forhold til køn.

Det ses af figur 5 og figur 6, at der er forskel i angivelserne af, hvor mange der bor i kommunen. Det forventes, at flere sommerhusejere i figur 5 har angivet, at de bor i kommunen.

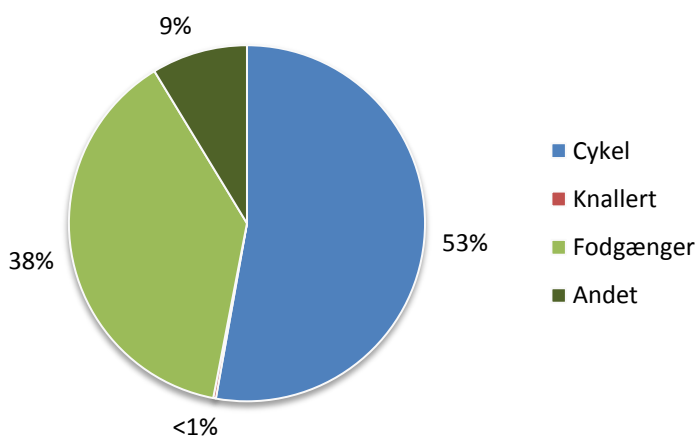


Figur 5. Bopæl i eller udenfor Gribskov Kommune.



Figur 6. Fordeling af tilhørsforholdet til Gribskov Kommune.

Det ses af figur 6, at kun 10 % af besværelserne er brugere med anden tilknytning til Gribskov Kommune end som borger i kommunen. 90 % af besværelserne er fra borgere, hvor det ses, at de har et bredt fokus på stier i hele kommunen, dog særligt på stier mellem byerne. Brugere med anden tilknytning til kommunen har typisk udpeget stier i sommerhusområder og rekreative stier, hvilke også er repræsenteret i besværelser fra borgere i kommunen. I det efterfølgende skelnes der derfor ikke mellem besværelser fra beboere i kommunen og brugere med anden tilknytning til kommunen.



Ud fra besværelserne i spørgeundersøgelsen er cyklister og fodgængere højt repræsenteret. Kun meget få knallertførere er repræsenteret, mens 9 % bruger anden form for transportmiddel på stierne så som fx hest/ridning.

Figur 7. Det primære transportmiddel ved færdsel på stierne.

### 3.2.3 Brugernes ønsker til stiforbedringer

Brugernes ønsker til stiforbedringer er blevet registreret på kort i spørgeundersøgelsen og derefter databehandlet i GIS. I figur 8 vises et kort med alle brugernes stiupegninger i rå ubehandlet stregform. Dog er enkelte optegninger, som helt tydeligt er uden relevans frasorteret. I GIS er stregerne koblet til det eksisterende vej- og stinet. Stregerne er derefter lagt ud på stierne og vejene, så et decideret antal optegninger af brugere kan udledes på de enkelte vej- og stistrækninger, se figur 9. Brugere har også udpeget nye stier og missing links. I så fald, at der har været mere end ca. 20 brugerudpegninger på samme sted er de undersøgt nærmere, da de ikke nødvendigvis ligger på det eksisterende vejnet. Flere temaudpegninger vises på kort her under til yderligere supplement.

Metoden har konsekvenser for analysens output, hvoraf nogle er listet her under:

- Missing links ses ofte udpeget som nye stier mellem to eksisterende stier/veje, se figur 10. Når disse databehandles og udlægges på de nærmeste eksisterende stier/veje ses resultatet ofte i form af en hestesko, da der netop ikke er forbindelse i det eksisterende vej- og stinet. Eksempler på dette kan findes på figur 10.
- Brugere har indtegnet deres stiupegning ved enten at zoome ind i kortet og meget præcist tegne langs vejene, hvor deres ønskede sti skal etableres, mens andre har tegnet ind på kortet med færre punkter uden at zoome. Konsekvensen af dette kan være, at en rå stregudpegning derfor i databehandlingsprocessen kan blive lagt ud på det eksisterende vejnet, selv om det ikke har været ønsket fra brugerens side. Dog vil en enkelt udpegning i sig selv ikke være tilstrækkeligt til at få stien med i stiplanen.
- Hver stiupegning svarer til en udpegning i databehandlingen.
- Der er manuelt tilføjet en sti langs med Arresø til det eksisterende vej- og stinet inden databehandlingen.



Figur 8. Eksempel på brugernes udpegninger, der viser det rå stregkort for udpegninger udført af borgere i Gribbskov Kommune (udgør 90 % af alle besvarelser).





Figur 9. Databehandlet GIS kort der viser, hvordan det rå stregkort udlægges på eksisterende vejnet.



Figur 10. Stregkort med stønsker til missing links.





Figur 11. Stønsker kategoriseret som skolevej.



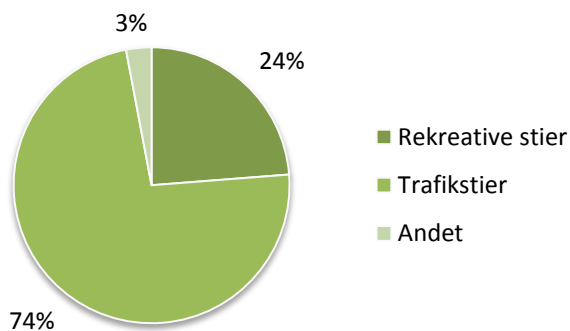
Figur 12. Stønsker kategoriseret som trafikstier.



Figur 13. Stionsker kategoriseret som rekreative stier. (Enkelte cirkelruter på kortet består i missing links, som opstår når stregkortet lægges ud på eksisterende veje)

### 3.3 Brugernes prioritering af stier

I undersøgelsen har brugerne tilkendegivet hvordan de ønsker, at kommunen prioriterer blandt stionskerne. Det ses af figur 14, at der er stor vægt på prioritering af trafikstier, mens kun ¼ peger på prioritering af rekreative stier. Trafikstier er både stier, som kan være sikre skoleveje, ruter mellem hjem og arbejde/skole/fritid samt stier langs landevejene.



Figur 14. Brugernes ønsker til kommunens prioritering af stiforslag.





## 4 Stiplan 2016

Stiplanen bygger på brugernes udpegninger af ønskede stier i Gribskov Kommune. De ti mest udpegede stier er kommet med i planen. Nogle af stierne er delt op i delstrækninger med henblik på at gøre ruterne mere realiserbare.



Figur 15. Kort med alle besvarelser og udpeging (hvide cirkler med store tal) ud fra antallet af besvarelser. De små tal angiver, hvor mange besvarelser, der er for hver sti.

### 4.1 Beskrivelse af de 10 stier

De 10 stistrækninger er listet i et skema hvor strækning, tiltag og stønser er beskrevet i korthed. Strækningerne er yderligere beskrevet i to-siders oplæg, hvor stønser er opsummeret, projektforslaget beskrevet, ejerforhold samt anlægsoverslag. Der er et antal strækninger i stiplan 2016, som også var med i Stiplan 2009. Det drejer sig om strækningerne 1, 3, 4, 5, 7 og 8.

Ved anlægsoverslagene er der taget højde for de generelle erfaringer med prisniveauet. Dog er der i anlægsoverslaget ikke indregnet omkostninger til projektering, opmåling, tilsyn og arealerhvervelse. Anlægsoverslaget skal betragtes som vejledende, da der ikke er foretaget en egentlig projektering. Der kan være forskellige elementer som får indflydelse på anlægsprisen. Dette kan fx være geotekniske forhold, valg af materialer eller benyttelse af egen eller eksterne entreprenører.

Projektforslagene for alle stierne er tænkt som oplæg til stiforløb, som først i en senere og mere detaljeret planlægningsfase vil blive fastlagt af Gribskov Kommune.

Besigtigelse er foretaget onsdag den 4. maj 2016 med deltagelse af rådgiver og repræsentanter fra Gribskov Kommune.

Skemaet s. 17 viser en sammenfatning af de 10 strækninger med brugernes ønsker og løsningsforslag.



Sti nr.	Strækning	Fuld Strækning-længde	Max antal ønsker	Brugernes ønsker til stitype	Hvorfor mangler stien?	Brugeres ønsker til stiudformning	Brugernes ønsker til brug af stien	Projektforslag 2016
<b>1</b>	<b>Helsing mod Blistrup og Rågeleje</b> Fra Birkely / Skolegade i Helsing til Valbyvej / Vibelandsvej	4.400 m	<b>76</b>	Trafiksti	Sikkerhed	39 % Dobbeltrettet cykelsti  28 % Cykelstier langs vej	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse	Fra syd anlæg af kantbaner på Valbyvej fra Skolegade til nord for jernbaneskæringen (ca. 850 m).  Her fra anlæg af dobbeltrettet cykelsti i den vestlige vejside frem til Vibelandsvej (ca. 3.500 m).
<b>2</b>	<b>Ramløse</b> Fra Præstevej / Bakkevej til Frederiksværkvej / Præstevej	650 m	<b>70</b>	Trafiksti	Sikkerhed	37 % Dobbeltrettet fællessti  22 % Cykelstier langs vej	Skolevej	Anlæg af dobbeltrettet cykelsti i vestlig vejside.
<b>3</b>	<b>Helsing - Blistrup</b> Fra Valbyvej / Vibelandsvej til Blistrup i rundkørsel ved Helsingvej / Kirkevej / Peter Hildes Vej	3.500 m	<b>36</b>	Trafiksti	Sikkerhed	38 % Dobbeltrettet cykelsti  33 % Cykelstier langs vej	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse	Anlæg af dobbeltrettet cykelsti i den østlige vejside langs Vibelandsvej fra Valbyvej til byzonen begyndelse syd for Blistrup (ca. 3500 m).
<b>4</b>	<b>Helsing - Rågeleje</b> Fra Valbyvej / Vibelandsvej til Rågeleje i krydset ved Hesselbjergvej/Stokkebrovej	3.550 m	<b>36</b>	Trafiksti	Sikkerhed	40 % Dobbeltrettet cykelsti  31 % Cykelstier langs vej	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse  Komme til strand, skov eller lign.	Anlæg af dobbeltrettet sti langs Valbyvej i østsiden (ca. 3550 m).
<b>5</b>	<b>Blistrup - Græsted</b> Fra Blistrup ved Skaaremoosevej / Tulstrupvej til Græsted Stationsvej / Græsted Hovedgade	3.800 m	<b>21</b>	Trafiksti	Sikkerhed	32 % Dobbeltrettet fællessti  28 % Cykelstier langs vej	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse  Skolevej	Anlæg af nye kantbaner langs Tulstrupvej i begge sider af vejen (ca. 3800 m).
<b>6</b>	<b>Mårum St. - Esrum</b> Via Frederiksværksvej fra Mårum St. til Tingbakken	3.000 m	<b>27</b>	Trafiksti	Sikkerhed	39 % Dobbeltrettet fællessti	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse	Anlæg af dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Frederiksværksvej i den vestlige del af strækningen, samt anlæg af enkeltrettede cykelbaner i begge sider af vejen gennem skoven.
<b>7</b>	<b>Smidstrup - Rågeleje</b> Via Udsholt Strandvej fra parkeringspladsen på Rågeleje Strandvej ved Trillingerne til Helsingvej / Smidstrup Strandvej	3.700 m	<b>22</b>	Trafiksti	Sikkerhed	48 % Dobbeltrettet fællessti	Komme til strand, skov eller lign.	Anlæg af smalle kantbaner i begge sider af vejen (ca. 3.700 m).

Sti nr.	Strækning	Fuld Strækning-længde	Max antal ønsker	Brugernes ønsker til stitype	Hvorfor mangler stien?	Brugeres ønsker til stiuformning	Brugernes ønsker til brug af stien	Projektforslag 2016
<b>8</b>	<b>Rågeleje – Vejby</b> Via Rågeleje Strandvej fra Rågelejevej fra parkeringspladsen på Rågeleje Strandvej ved Trillingerne til Rågevej/Savværksvej	3.500 m	<b>22</b>	Trafiksti	Sikkerhed	39 % Dobbeltrettet fællessti	Komme til strand, skov eller lign.	Strækning 8 er delt op i delstrækninger:  Etablering af vejindsnævninger på 2-1 vej Rågeleje Strandvej (ca. 1.100 m).  Dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side på promenaden (ca. 300 m).  Cykelheller ved Molevej og Strandengen (ca. 120 m).  Dobbeltrettet cykelsti på nordvestlig side af vejen (ca. 1.500 m).  Dobbeltrettet cykelsti i rabat på østlig side af vejen (ca. 450 m).
<b>9</b>	<b>Ramløse – Annisse</b> Via Præstevej fra Anissevandløbet til lige nord for Husebyvej på den vestlige siden af vejen	3.000 m	<b>29</b>	Rekreativ sti	Sammenhængende stisystem	31 % Grussti eller trampesti  26 % Dobbeltrettet fællessti	Komme til strand, skov eller lign.	Anlæg af dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Præstevej (ca. 3.000 m).
<b>10</b>	<b>Ramløse – Annisse</b> Fra Klintevej i Dalenborg ved Annisse til Frederiksværksvej ved Bækkebrovej	7.500 m	<b>29</b>	Rekreativ sti	Sammenhængende stisystem	52 % Grussti eller trampesti	Komme til strand, skov eller lign.	Anlæg af en delvist dobbeltrettet cykelsti og rekreativ trampesti langs Arrresø.

# 10 UDVALGTE STRÆKNINGER





## 4.2 Strækning 1 - Helsinge mod Blistrup og Rågeleje

Strækning 1 ligger nord for Helsinge og forløber fra Birkely / Skolegade i Helsinge til Valbyvej / Vibelandsvej.

Strækning 1 skaber forbindelse fra Helsinge til Blistrup via strækning 3 samt Rågeleje ad strækning 4, se figur 15.

Der er i dag en cykelforbindelse via Bukkarvej (stiplet linje på figur 17) med cykel-gangbro over Helsingørvej. (Denne kræver ikke yderligere tiltag)



Figur 16. Øverst: Kig mod nord ved bebyggelse (Valbyvej nr. 50 og 59) (Google Maps).

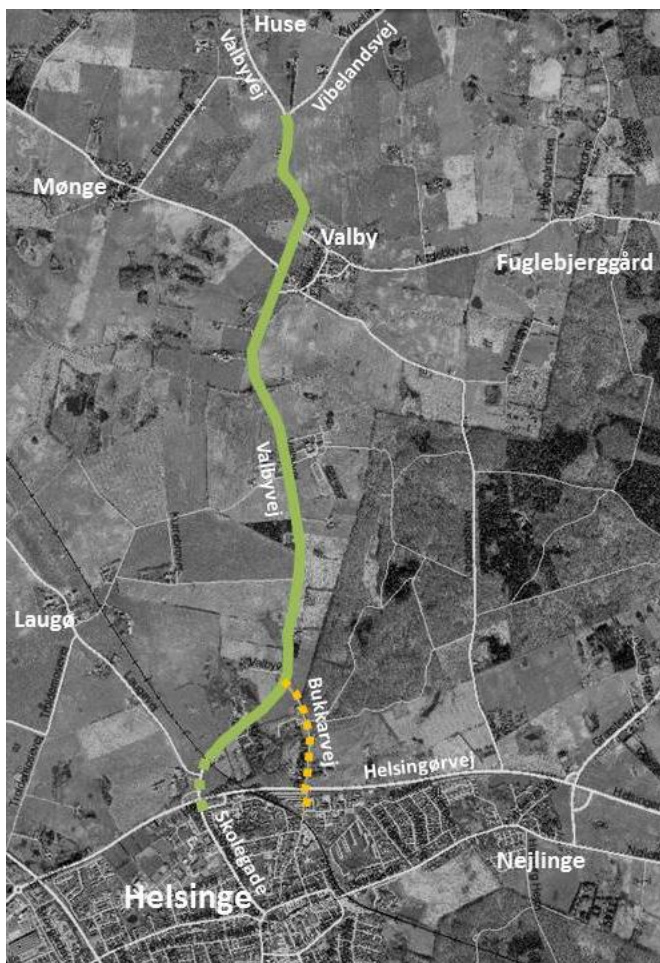
Nederst: Kig mod syd med Valby i baggrunden (Google Maps).

### Oversigt over brugernes stønsker

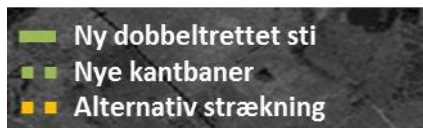
<i>Antal stiforslag</i>	76
<i>Total længde</i>	4.400 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse
<i>Stiudformning</i>	39 % ønsker en dobbeltrettet cykelsti

### Projektforslag

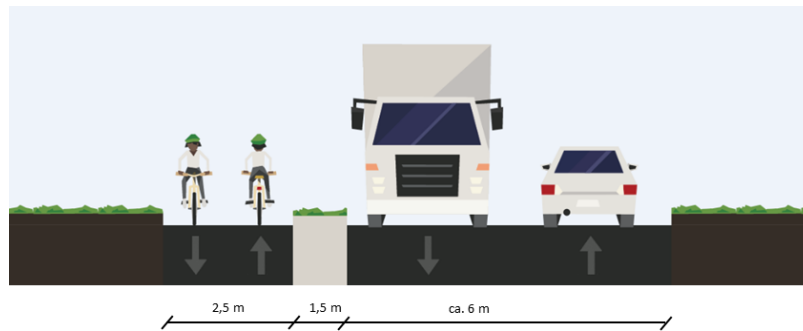
Fra syd på Valbyvej fra Skolegade til nord for jernbaneskæringen (ca. 850 m) anlægges kantbaner ved at udvide asfaltbelægningen i rabatten, se principsnit figur 19. Herfra frem til Vibelandsvej i nord (ca. 3.500 m) anlægges en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige vejside, se principsnit figur 18. Cykelkrydsningsheller etableres ved jernbaneskæringen, Bukkarvej og Vibelandsvej.



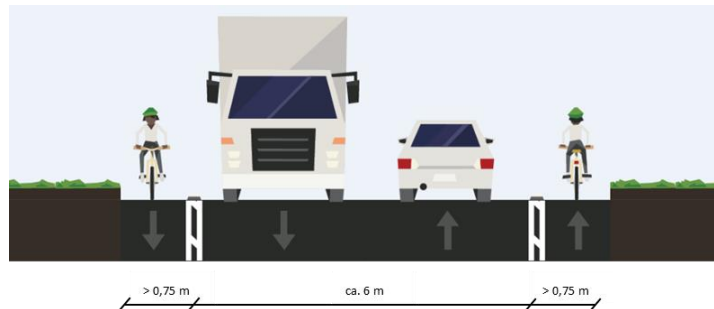
Figur 17. Kort over strækning 1 (Gribskov Kommunes Net-Gis).







Figur 18. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den vestlige side



Figur 19. Principsnit med enkeltrettede kantbaner langs landevej.

### Ejerforhold

Det vurderes, at der langs det meste af strækningen ikke er vejudlæg nok til at kunne etablere en dobbeltrettet cykelsti (2,5 m bred) med 1,5 m skillerabat samt afvandingsmulighed.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg:

Landbrugsjord: ca. 3.400 m af 19 matrikler  
Privat have: ca. 300 m af 8 matrikler

Derudover er der enkelte lokaliteter, hvor der er særligt smalt pga. bebyggelse:

- ved Valbyvej nr. 24 og 29
- fra Valbyvej 57 og 44A til Valbyvej 59 og 50
- Mellem Valbyvej 73 til Degnelodden 1
- Mellem matrikel 10p-10c (Valbyvej 81)



Figur 20. Indsnævring på Valbyvej nr. 50 og 59 med kig mod syd (Google Maps).

I tilfælde hvor der ikke er udlagt nok vejareal kan løsningen være 1) at ekspropriere noget af den tilstødende ejendom, 2) at indsnævre cykelstien til 2 m med 1 m skillerabat med autoværn, kantpæle eller lignende, 3) at forskyde vejbanerne, så der bliver plads nok inden for vejudlægget (hvilket kan være svært at få plads til) eller 4) at føre stien uden om forhindringen vha. ekspropriation. Dette er ikke en udtømmende liste.

Der er ikke taget stilling til hvordan alle konkrete indsnævringer håndteres i dette løsningsforslag, men det anbefales en løsning, hvor der enten eksproprieres på en længere strækning eller, at cykelstien og rabatten indsnævres lokalt, hvis det er muligt. Sidstnævnte løsning er brugt til at beregne anlægsoverslaget.

### Anlægsoverslag

12.850.000 kr. (2016)

Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Det er forudsat, at der findes en løsning på at føre en sti forbi ejendommene nr. 50 og 59, så ejendommen fortsat kan opretholdes.
- Bro over Helsingørvej forudsættes bred nok til at etablere kantbaner og en udvidelse af bro er ikke medregnet.

### 4.3 Strækning 2 – Ramløse

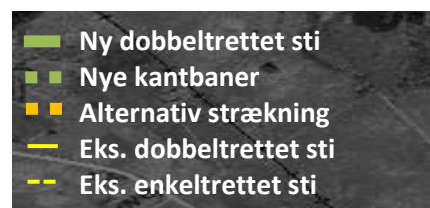
Strækning 2 ligger i Ramløse og forløber fra Præstevej / Bakkevej til Frederiksværkvej / Præstevej. Strækningen giver adgang for beboere fra Ramløse Bakker, fra Bakkevej til Ramløse by og skolen. Desuden skabes direkte sammenhæng til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på sydsiden af Frederiksværkvej.



Figur 21. Kort over rute 2 langs Præstevej (Gribskov Kommunes NetGis).



Figur 22. Dobbeltrettet cykelsti på Frederiksværkvej øst for Ramløse med kig mod øst (Google Maps).



#### Oversigt over brugernes stønsker

<i>Antal stiforslag</i>	70
<i>Total længde</i>	650 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Skolevej
<i>Stiudformning</i>	37 % ønsker en dobbeltrettet fællessti



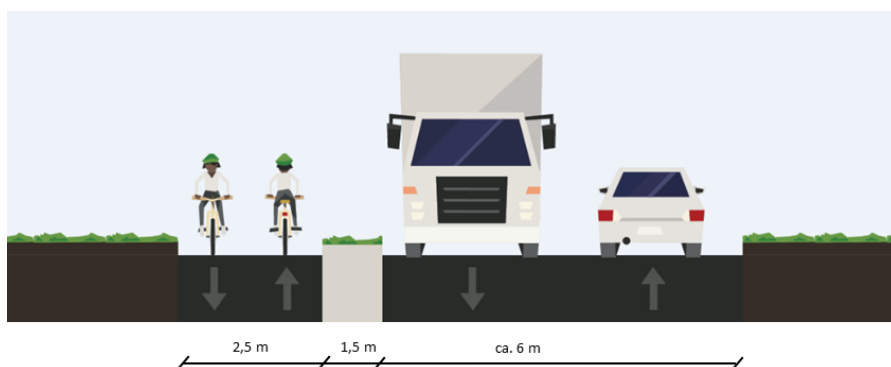
Figur 23. Kig mod sydvest fra T-kryds mellem Præstevej og Kirsebærvej (Google Maps).

## Projektforslag

Der anlægges en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige vejside, hvilket er den direkte vej for brugere fra Bakkevej til Ramløse skole og centrum. Den vestlige side anses for at være sikrest og med færrest forhindringer, se principsnit figur 25. En cykelkrydsningshelle etableres ved Bakkevej og to cykelkrydsningsheller etableres ved Kirsebærvej langs Præstevej og ved Gyvelvænget.



Figur 24. Luftfoto af eksisterende kryds mellem Præstevej og Frederiksværksvej, hvor den dobbeltrettede cykelsti kobles til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti langs Frederiksværksvej (Google Maps).



Figur 25. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den vestlige side.

## Ejerforhold

Det er muligt at etablere en dobbeltrettet cykelsti på Præstevej fra Frederiksværkvej i nord til indkørslen til Præstevej 20 i syd, inden for det udlagte vejareal. Her fra til Bakkevej er der behov for at ekspropriere ind på landejendommen Præstevej 20 over en strækning på ca. 300 m.

Stien forventes at forløbe fra Præstevej på sydsiden af Kirsebærvej 60 m hen til stiummunden fra Gyvelvænget, hvor der skal etableres en cykelovergang i form af en helle. Det udlagte vejareal er for smalt og den tilstødende grund er ejet af Gribskov Kommune.

## Anlægsoversalg

2.600.000 kr. (2016)

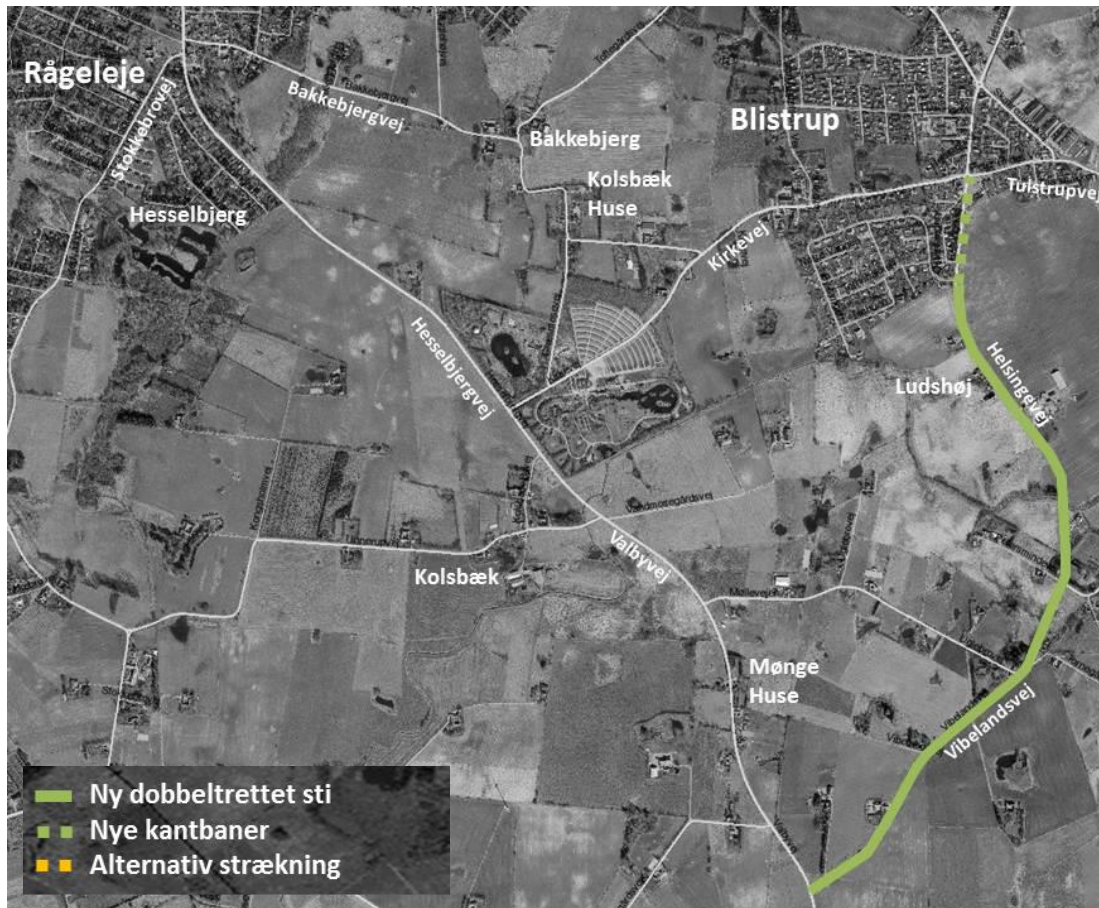
Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.



#### 4.4 Strækning 3 – Helsinge – Blistrup

Strækning 3 ligger syd for Blistrup og forløber fra Valbyvej / Vibelandsvej til Blistrup i rundkørslen ved Helsingevej / Kirkevej / Peter Hildes Vej. Strækning 3 skaber forbindelse fra Blistrup fra strækning 1 til Helsinge og strækning 9 til Græsted, se figur 15.



Figur 26. Kort over strækning 3 langs Vibelandsvej (Gribskov Kommunes NetGis)

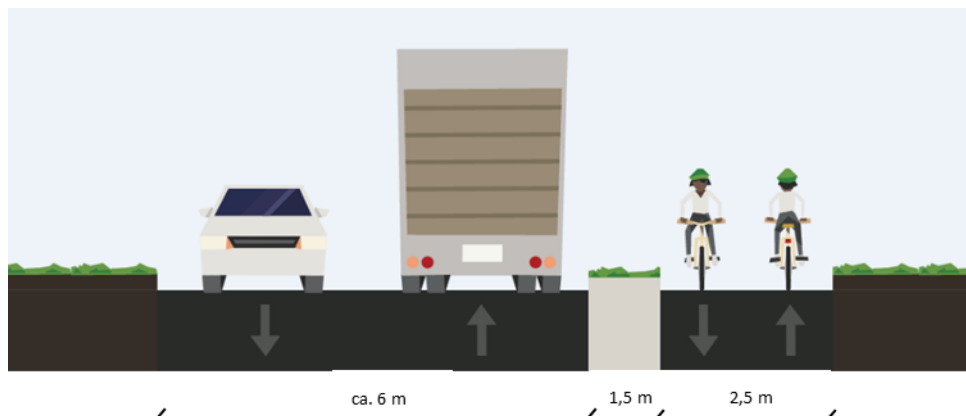
#### Oversigt over brugernes støjnsker

<i>Antal studepegninger</i>	36
<i>Total længde</i>	3.500 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse
<i>Stiudformning</i>	38 % ønsker en dobbeltrettet cykelsti

#### Projektforslag

Etablering af en dobbeltrettet cykelsti i den østlige vejside langs Vibelandsvej fra Valbyvej til byzone start i Blistrup (ca. 3.500 m), hvor en stikrydsning etableres med helle. I det bynære område fra byzonens begyndelse syd for Blistrup til de eksisterende cykelbaner/stier, etableres brede kantbaner i begge sider af vejen (ca. 350 m).

For at skabe en sammenhæng mellem strækning 3 til Blistrup og strækning 1 til Helsinge (se figur 15) skal der etableres en sikker overgang fra den sydøstlige side af Vibelandsvej til den vestlige side af Valbyvej. En mulig men også ret dyr løsning kan være at etablere en tunnel for cyklister og gående, så det bliver sikkert og trygt at krydse Valbyvej.



Figur 27. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den østlige side.

### Ejerforhold

Etablering af en dobbeltrettet cykelsti på den østlige side af Vibelandsvej/Helsingevej er ikke muligt inden for det udlagte vejareal på det meste af strækningen.

Der er kun to lokale indsnævring af vejarealet langs den østlige side af vejen langs strækningen. Det drejer sig om landbrugsejendommen Helsingevej nr. 77, hvor der er to foreslåede løsninger: Enten skal der eksproprieres langs en 170 m lang strækning, dog med den begrænsning, at stendiget mod vejen er fredet, eller en alternativ løsning, hvor vejen forlægges mod vest ind på landejendommen. Desuden er der en lokal indsnævring ved Øllemose Å, hvor rørføringen skal forlænges for at kunne udvide vejbredden og etablere en cykelsti.

Der er eksisterende grøfter i begge sider af vejen. I så fald, der etableres en dobbeltrettet cykelsti inden for dette areal, skal vejafvanding genetableres, hvilket kan kræve ekspropriation af tilstødende mark ejendomme. Alternativt kan stien anlægges bagved grøften.

Langs Vibelandsvej/Helsingevej kører der busser og er der busskure på to lokaliteter på den østlige side langs strækningen, som enten skal flyttes, fjernes eller cykelstien må føres uden om skuret.



Figur 28. Set mod nord ved landbrugsejendom Ludshøjgård Helsingevej nr. 77 (Google Maps).

### Anlægsoverslag

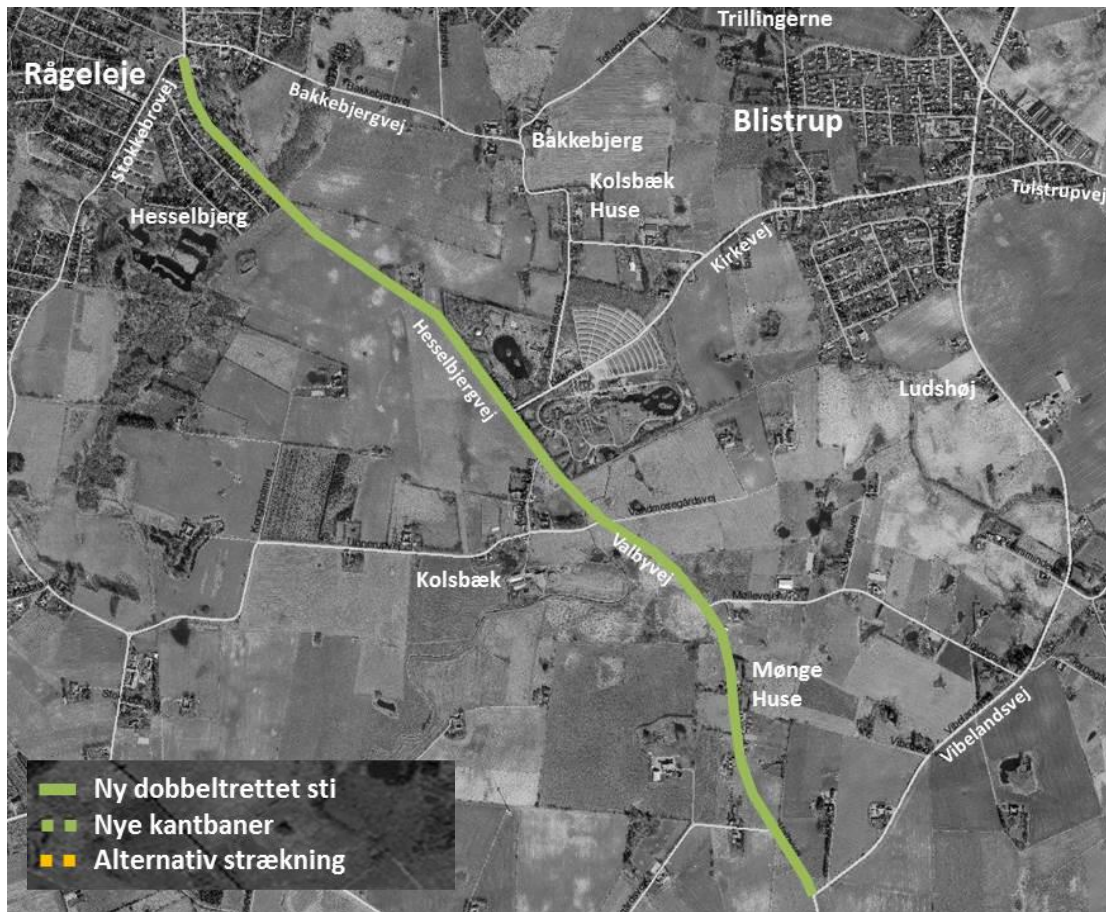
11.950.000 kr. (2016)

Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.

#### 4.5 Strækning 4 - Rågeleje

Strækning 4 ligger syd for Rågeleje og forløber fra Valbyvej / Vibelandsvej til Rågeleje i krydset ved Hesselbjergvej / Stokkebrovej. Strækning 4 skaber forbindelse fra Rågeleje via strækning 1 til Helsinge, se figur 15.



Figur 29. Kort over strækning 4 langs Valbyvej og Hesselbjergvej (Gribskov Kommunes NetGis)

#### Oversigt over brugernes stønser

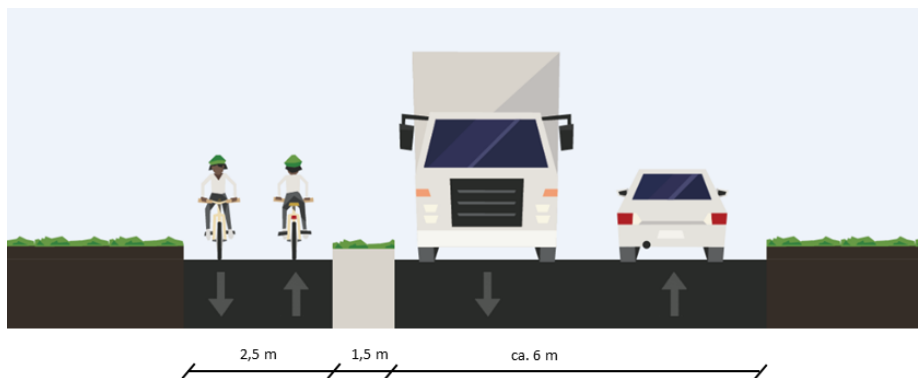
<i>Antal stiudpegninger</i>	36
<i>Total længde</i>	3.550 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse
<i>Stiudformning</i>	40 % ønsker en dobbeltrettet cykelsti

#### Projektforslag

Der etableres en dobbeltrettet cykelsti langs Valbyvej i den vestlige side (ca. 3.550 m) som fortsættelse af den dobbeltrettede cykelsti på strækning 1, se principsnit figur 30.

Ved at anlægge den dobbeltrettede cykelsti på den vestlige side, undgår man krydsning af de mere befærdede vejforbindelser til Valbyvej, hvilket giver højere sikkerhed for cyklisterne. En cykelkrydsningshelle etableres ved Stokkebrovej.





Figur 30. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den vestlige side.

### Ejerforhold

Etablering af en dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side af Valbyvej og Hesselbjergvej er ikke muligt inden for det udlagte vejareal på det meste af strækningen.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg:

Landbrugsjord: ca. 2.600 m af 10 matrikler

Privat have: ca. 900 m af 27 matrikler

Der er enkelte indsnævring af vejarealet langs den vestlige side af vejen. Det drejer sig

om en lokal indsnævring ved to parcelhusgrunde på begge sider af vejen; Valbyvej nr. 89 og 86 over ca. 50 m. Desuden er der en lokal indsnævring ved Øllemose Å, hvor rørlægningen skal forlænges for at kunne udvide vejbredden og etablere en cykelsti.



Figur 31. Set mod syd ved private grunde Valbyvej nr. 89 og 86 (Google Maps).

I tilfældet ved Valbyvej nr. 89, hvor der er en lokal indsnævring pga. husenes placering op ad vejen kan løsningen være 1) at føre den dobbeltrettede cykelsti rundt om ejendommen, 2) at ophæve den dobbeltrettede cykelsti og føre strækningen på vejarealet med cykelkrydsningsheller nord og syd for indsnævringen eller 3) at ekspropriere ejendommen og nedrive huset. Dette er ikke en udtømmende liste.

Der er ikke taget stilling til hvordan alle konkrete indsnævring håndteres i dette løsningsforslag, men det anbefales generelt en løsning, hvor cykelstien føres uden om bygningerne, hvis det er muligt. Denne løsning er brugt til at beregne anlægsoverslaget.

### Anlægsoverslag

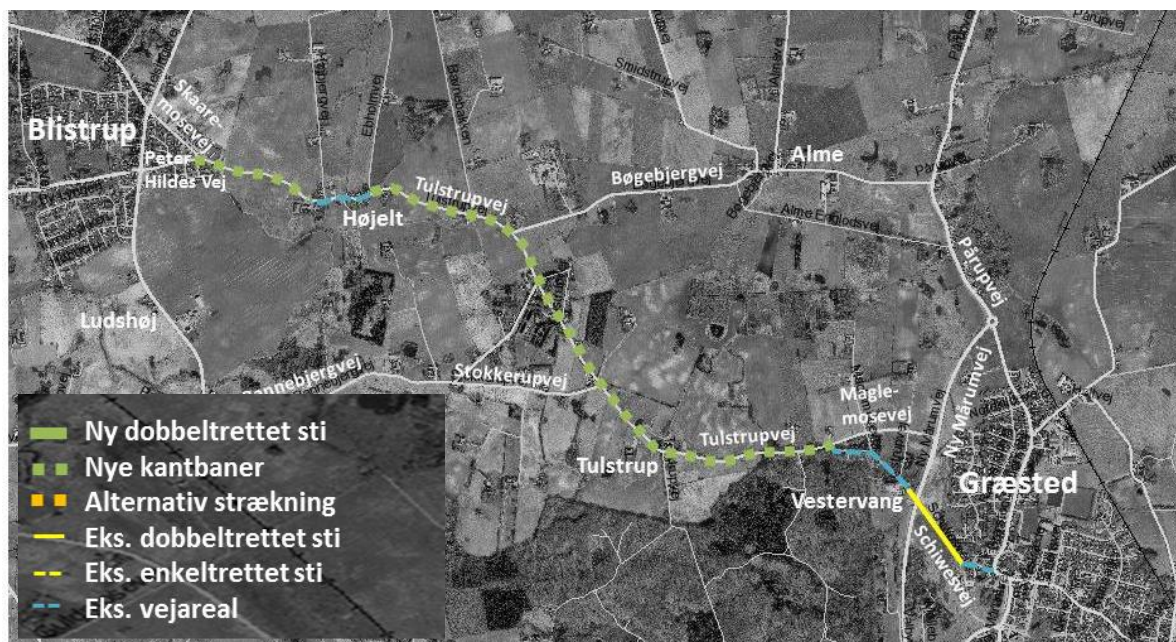
10.300.000 kr. (2016)

Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Det er ikke muligt at føre dobbeltrettet cykelsti forbi Helsingevej 89. Det er antaget, at stien føres rundt om hus/ridebane.

#### 4.6 Strækning 5 – Blistrup til Græsted

Strækning 5 ligger mellem Blistrup og Græsted og forløber fra Blistrup ved Skaaremosevej / Tulstrupvej til Græsted Stationsvej / Græsted Hovedgade.



Figur 32. Kort over strækning 5 langs Tulstrupvej og Schiwesvej (Gribskov Kommunes NetGis).

#### Øversigt over brugernes stionsker

<i>Antal studepegninger</i>	21
<i>Total længde</i>	3.800 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse samt som skolevej
<i>Stiudformning</i>	32 % ønsker en dobbeltrettet fællessti

#### Projektforslag

Den eksisterende vejbrede på Tulstrupvej udvides i begge sider og der etableres nye kantbaner (ca. 3.700 m), se principsnit figur 37. I Højelt ophører kantbanerne og her cykles der på eksisterende vej, så cyklisterne kan fortsætte direkte igennem byen.



Figur 33. Kig mod øst med ridesti langs Tulstrupvej (Google Maps).



Figur 34. Kig mod øst. Fortov med kantsten i Højelt (Google Maps).

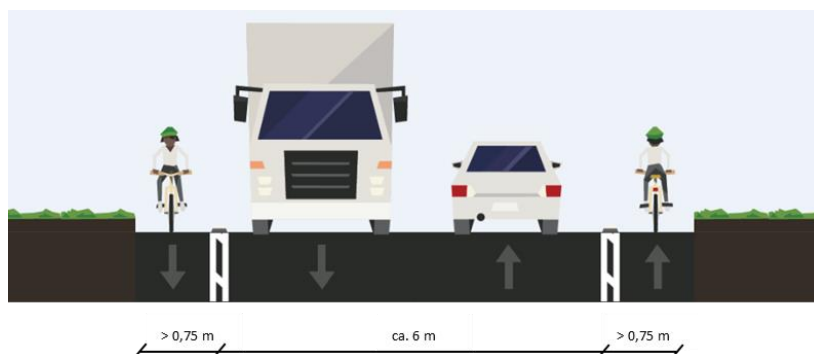
Ved Tulstrupvej nr. 40 føres strækningen sydøst på ad den let trafikerede, blinde vej Tulstrupvej uden cykelfaciliteter. I krydset etableres en cykelkrydsningshelle. For enden føres en eksisterende dobbeltrettet cykelsti videre over Ny Mårumvej til Græsted gennem Højelt by.



Figur 35. Dobbeltrettet cykel- og fodgængerbro over Ny Mårumvej set fra Schiwesvej mod nordvest (Google Maps).



Figur 36. Dobbeltrettet cykelsti langs Schiwesvej set mod Græsted i sydøstlig retning (Google Maps).



Figur 37. Principsnit med enkeltrettet kantbane langs landevej.

## Ejerforhold

Etablering af enkeltrettede kantbaner kan etableres inden for den udlagte vejbreddes på noget af strækningen. Der er dog en del af strækningen, hvor der er behov for at udvide arealet.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg – i begge sider af vejen:

Landbrugsjord: ca. 2.200 m af 17 matrikler

Privat have: ca. 200 m af 7 matrikler

## Anlægsoverslag

12.200.000 kr. (2016)

Forudsætninger og usikkerheder:

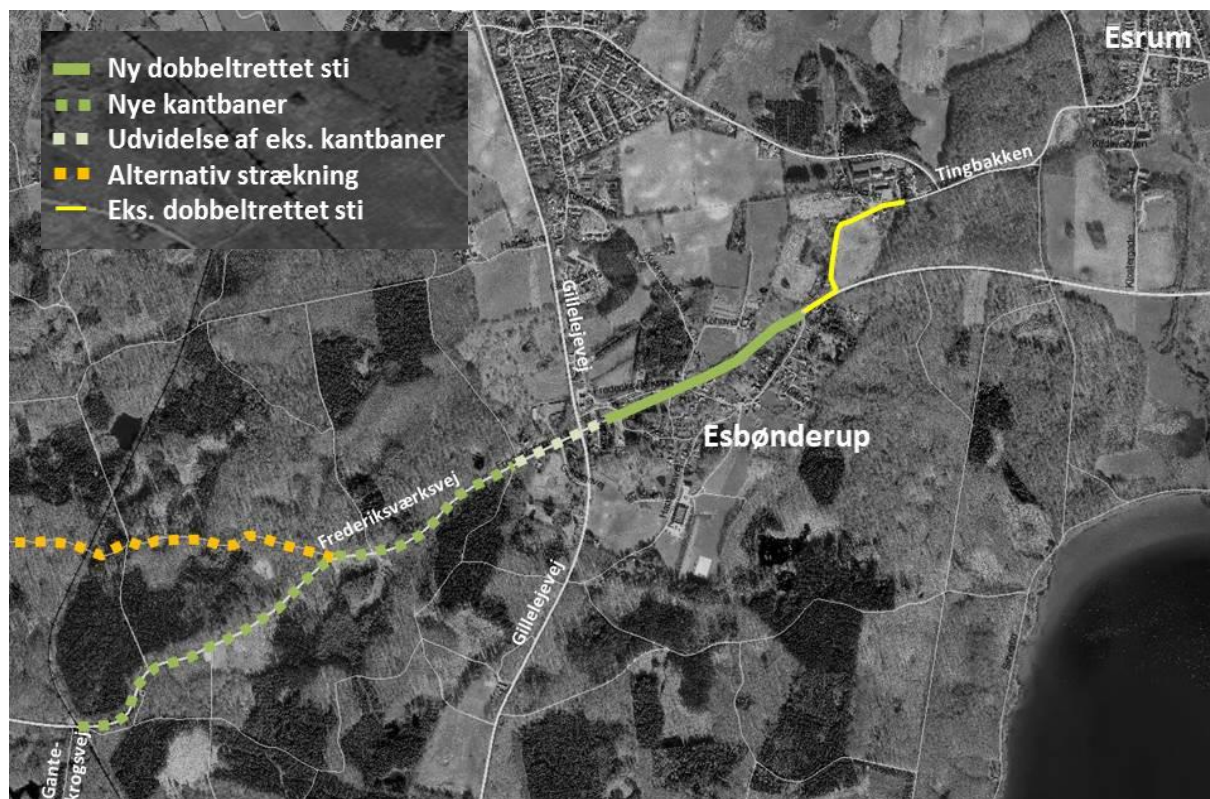
- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Ved Tulstrupvej 72 forudsættes det, at vejen forlægges mod syd for skabe mulighed for etablering cykelbaner.



#### 4.7 Strækning 6 – Mårum St. til Esrum

Strækning 6 ligger i det nordlige af Gribskov og forløber via Frederiksværksvej fra Mårum St. til Tingbakken. Med de eksisterende forhold er der en dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Frederiksværksvej fra Munkebakke til Tingbakkeskolen via Tingbakken.

Alternativt til denne strækning findes der en eksisterende, men lidt længere strækning bestående af rekreative cykelstier via skove og grønne områder nord for Frederiksværksvej. Denne kan skiltes og derved gøres mere synlig. Den er dog ikke tiltænkt som en pendlerstrækning, som stien mellem Mårum St. og Esrum.



Figur 38. Kort over strækning 6 langs Frederiksværksvej (Gribskov Kommunes NetGis)

#### Oversigt over brugernes støjnsker

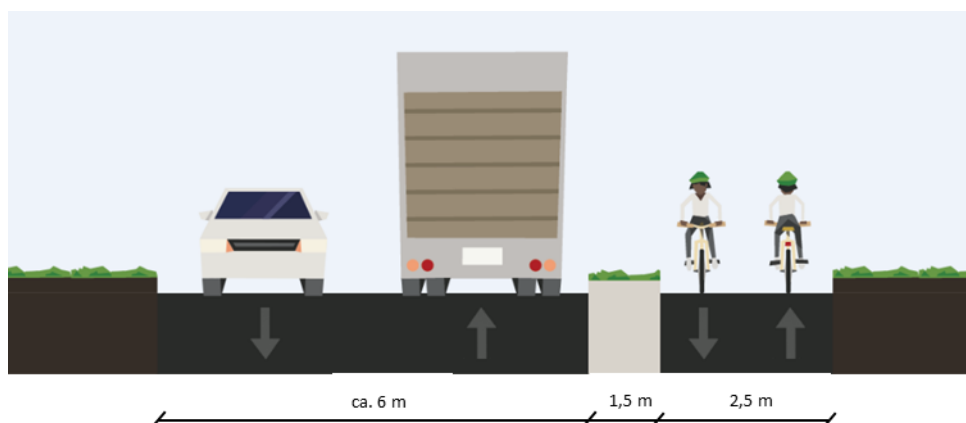
<i>Antal studepegninger</i>	27
<i>Total længde</i>	3.000 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Mellem bolig og arbejde / station / uddannelse
<i>Stiudformning</i>	39 % ønsker en dobbeltrettet cykelsti

#### Projektforslag

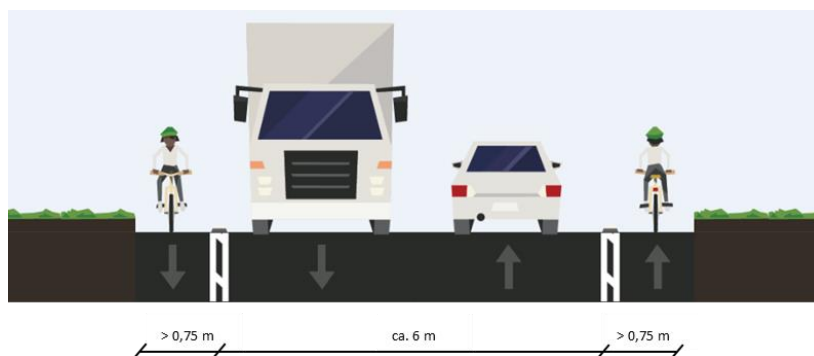
Der etableres en dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Frederiksværksvej mellem Gillelejevej og Munkebakken med forbindelse til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti, se principsnit figur 39. Der etableres en cykelkrydsningshelle på den østlige side af broen, hvor Gillelejevej krydser. Det betyder, at vejen skal udvides over en strækning på ca. 200 m.

Det kan være vanskeligt at etablere cykelstrækningen gennem skoven fra Mårum St. til Gillelejevej, da vejen skal udvides for at kunne få plads nok. Gribskov er blevet udpeget som "Område med særlig naturbeskyttelse" og "Natura 2000 område". Dog er det tydeligt på Gribskov Kommunes

matrikelkort, at området (ca. 1,5 m) omkring vejen er udpeget som vejareal og dermed åbnes muligheden for at kunne etablere en 1,5 m enkeltrettet cykelbaner i begge sider af vejen gennem skoven, se principsnit figur 40.



Figur 39. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den sydlige side.



Figur 40. Principsnit med enkeltrettet kantbane langs landevej.

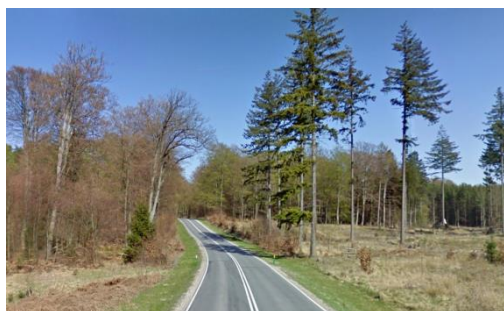
## Ejerforhold

Det vurderes at være muligt at etablere en dobbeltrettet cykelsti inden for det eksisterende vejudlæg på syd-siden af den østlige del af strækningen.

Det er muligt at etablere en enkeltrettet cykelsti inden for det eksisterende vejudlæg langs Frederiksværksvej som friholdes for beplantning, dog under hensyntagen til den tilstødende skov.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg:

Landbrugsjord: ca. 200 m af 1 matrikler  
Privat have: ca. 450 m af 12 matrikler



Figur 41. Eksempel på vejareal langs Frederiksværksvej i Gribskov (Google Maps).

## Anlægsoverslag

9.450.000 kr. (2016)

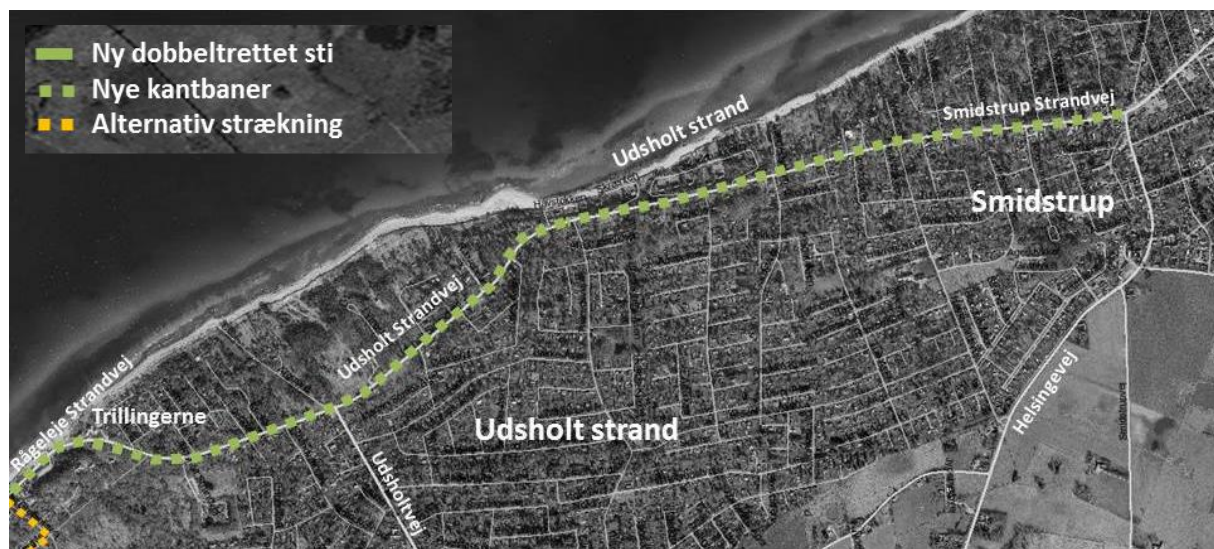
Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.

#### 4.8 Strækning 7 – Smidstrup til Rågeleje

Strækning 7 ligger i Udsholt Strand og forløber via Udsholt Strandvej fra parkeringspladsen på Rågeleje Strandvej ved Trillingerne til Helsingevej / Smidstrup Strandvej. Strækning 7 skaber forbindelse fra Smidstrup til Rågeleje via strækning 8, se figur 15.

Etablering af denne strækning vil kræve erhvervelse af mange private arealer. Som alternativ til denne strækning findes der den eksisterende regionale cykelrute nr. 47 (Nordkyststien), se figur 2, som er ført uden om Smidstrup Strandvej og Udsholt Strandvej og er en mindre direkte strækning. Denne er ført hen til Rågeleje Strandvej.



Figur 42. Kort over strækning 7 langs Smidstrup og Udsholt Strandvej (Gribskov Kommunes NetGis)

#### Oversigt over brugernes stønser

<i>Antal studepegninger</i>	22
<i>Total længde</i>	3.700 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Komme til strand, skov eller lign.
<i>Stiudformning</i>	48 % ønsker en dobbeltrettet fællessti

#### Projektforslag

Der etableres smalle kantbaner i begge sider af vejen fra Helsingevej til parkeringspladsen på Rågeleje Strandvej ved Trillingerne (ca. 3.700 m), hvilke fortsættes i strækning 8 til Hesselbjergvej, se principsnit figur 44.

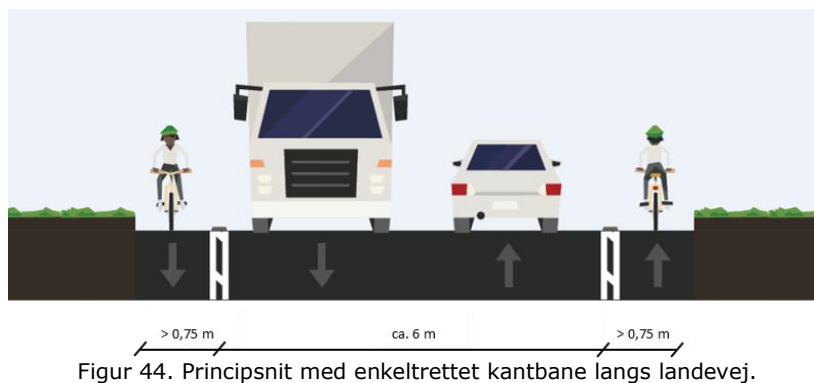
Som alternativ til Rågeleje Strandvej findes der i dag en cykelforbindelse via Hesselbjergvej og op ad Store Orebjergvej (stiplet linje på figur 42), hvilken dog anses for at være mindre attraktiv end at cykle langs vandet (Denne kræver ikke yderligere tiltag).

En opgradering af strækningen langs vandet åbner mulighed for at flytte Nordkyststien tættere på vandet (regional cykelrute nr. 47).



Figur 43. Eksempel på smalle kantbaner fra Smidstrup Strandvej nordøst for Helsingevej (Google Maps).





Figur 44. Principsnit med enkeltrettet kantbane langs landevej.

### Ejerforhold

Udvidelse af vejbanen i begge sider af vejen kræver ekspropriation af private grunde over en brudt strækning på 3.700 m.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg – i begge sider af vejen:

Landbrugsjord: 0 m

Privat have: ca. 6.600 m af 209 matrikler



Figur 45. Eksempel på lokalitet med smalt vejudlæg langs Smidstrup Strandvej (Google Maps).



Figur 46. Eksempel på lokalitet med bredt vejudlæg langs Udsholt Strand (Google Maps).



Figur 47. Eksempel på lokalitet med smalt vejudlæg langs Udsholt Strand (Google Maps).

### Anlægsoverslag

16.650.000 kr. (2016)

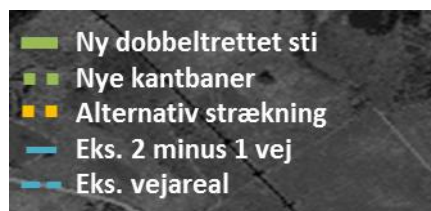
Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Det er forudsat, at vejen udvides ensidigt mod Fredskov ved "Trillingerne" på ca. 200 m pga. store terrænforskelte og havemure.

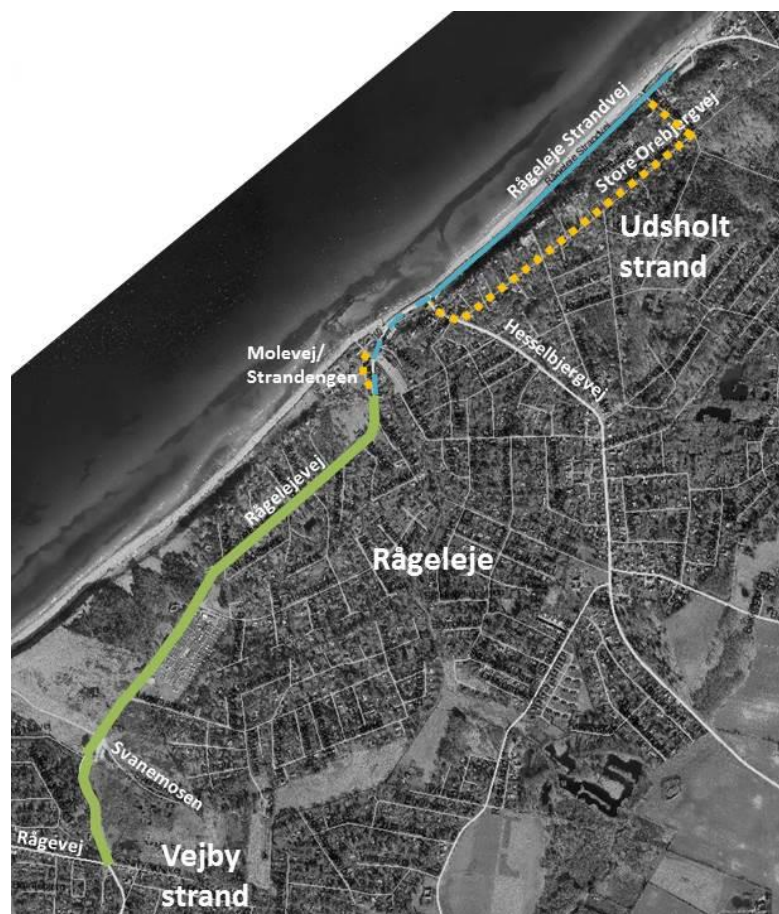
#### 4.9 Strækning 8 – Rågeleje til Vejby Strand

Strækning 8 ligger i Rågeleje og forløber via Rågeleje Strandvej og Rågelejevej fra parkeringspladsen på Rågeleje Strandvej ved Trillingerne til Rågevej/Savværksvej. Strækning 8 skaber forbindelse fra Rågeleje til Smidstrup via strækning 7. Strækningen er en del af Nordkyststien (regional cykelrute nr. 47), se figur 15.

Som alternativ til Rågeleje Strandvej findes der i dag en cykelforbindelse via Hesselbjergvej og op ad Store Orebjergvej (stiplet linje på figur 48), hvilken dog anses for at være mindre attraktiv end at cykle langs vandet (Den alternative forbindelse kræver ikke yderligere tiltag).



Figur 48. Kort over strækning 8 langs Rågeleje Strandvej og Rågelejevej (Gribsskov Kommunes NetGis).



#### Oversigt over brugernes stønsker

<i>Antal stiudpegninger</i>	22
<i>Total længde</i>	3.500 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Trafiksti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Det skal være sikrere at færdes der
<i>Brug af stien</i>	Komme til strand, skov eller lign.
<i>Stiudformning</i>	39 % ønsker en dobbeltrettet fællessti

#### Projektforslag

Strækning nr. 8 etableres i forlængelse af strækning nr. 7, hvor der foreslås etableret smalle kantbaner i begge sider af vejen fra parkeringspladsen i den nordlige ende af Rågeleje Strandvej (ca. 1.500 m) til Helsingvej.

Strækning 8 er delt op i mindre delstrækninger, da det er en kompliceret strækning, hvor det ikke er muligt kun at etablere en type cykelfacilitet. Strækningerne er beskrevet nærmere herefter:

### Strækning 8 etableres ad Rågeleje Strandvej og Rågelejevej

ID	Strækning	Tiltag	Konsekvens
1	Mellem Rågeleje Strandvejs nordlige parkeringsplads og Hesselbjergvej (ca. 1.100 m)	Ekstra steleforanstaltninger til indsnævring af 2-1 vejen understøtter princippet om en kørebane på 2-1 veje.	Etablering af køresporsindsnævninger medfører lokale vejudvidelser langs Rågeleje Strandvej.
2	Mellem Hesselbjergvej og Molevej (ca. 300 m)	Her etableres ikke cykelfaciliteter. *	
3	Mellem Molevej og Strandengen (ca. 120 m)	Her findes to alternativer: 1) Cykling på vej. 2) Ad privat fællesvej Molevej/Strandengen.	1) Cykling på vej medfører, at der bør etableres en helle ved Strandengen. 2) Stien etableres i samarbejde med vejere og vejvisning af ruten ad lokalvejen er nødvendig.
4	Strandengen	Cykelkrydsningshelle.	Lokal vejudvidelse.
5	Mellem Strandengen (private fællesvej) og Svanemosen (ca. 1.500 m)	Dobbeltrettet cykelsti i nordvestlig side af vejen.	Etablering af en dobbeltrettet sti kan foretages inden for det eksisterende vejarreal, der dog ligger i et fredet område.
6	Svanemosen	Cykelkrydsningshelle.	Lokal vejudvidelse.
7	Mellem Svanemosen og Rågevej/Savværksvej (ca. 450 m)	Dobbeltrettet cykelsti i rabat på østlig side af vej.	Den eksisterende grussti i rabatten på den østlige side af vejen skal opgraderes til en dobbeltrettet cykelsti, der dog ligger i et fredet område.

\* Som alternativ til ikke at etablere cykelfaciliteter kan promenaden på den vestlige side ændres til fællessti. Det anbefales at lave en nærmere undersøgelse af hvor mange fodgængere, der bruger stien i sommerperioden.

#### Ejerforhold

De foreslåede cykelstier vil på den største del af strækningen kunne etableres inden for vejudlægget. Der er dog enkelte steder, hvor det ikke kan lade sig gøre.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg – i begge sider af vejen:

Landbrugsjord: 0 m

Privat have: ca. 1.600 m af 25 matrikler

Strækningen skærer langs vejen igennem fredede bakkelandskaber.

#### Anlægsoverslag

7.650.000 kr. (2016)

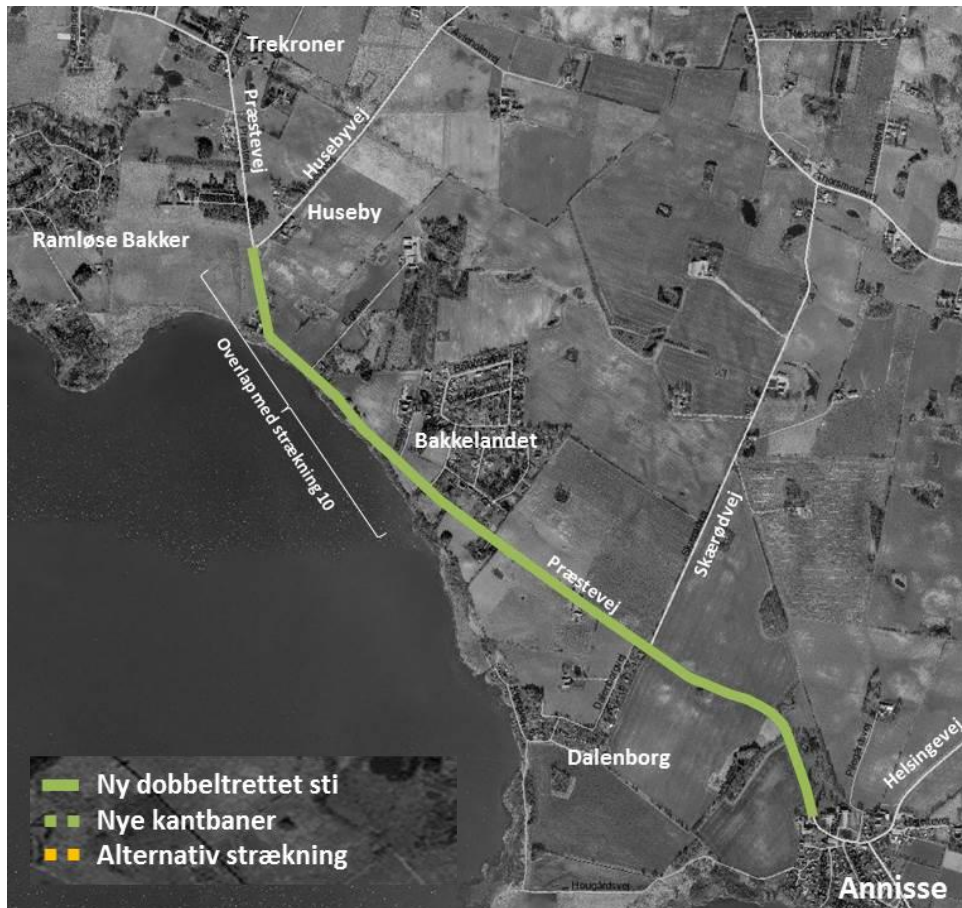
Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Den dobbeltrettede cykelsti forløber gennem fredet område og inden for strandbeskyttelseslinje. Udgifter til dispensationer mv. i den forbindelse er ikke prissat.



#### 4.10 Strækning 9 – Annisse til Ramløse

Strækning 9 ligger nordvest for Annisse og forløber via Præstevej fra Anissevandløbet til lige nord for Husebyvej på den vestlige siden af vejen. Strækning 9 skaber forbindelse fra Annisse til Ramløse Bakker.



Figur 49. Kort over strækning 9 langs Præstevej (Gribskov Kommunes NetGis)

#### Oversigt over brugernes stønker

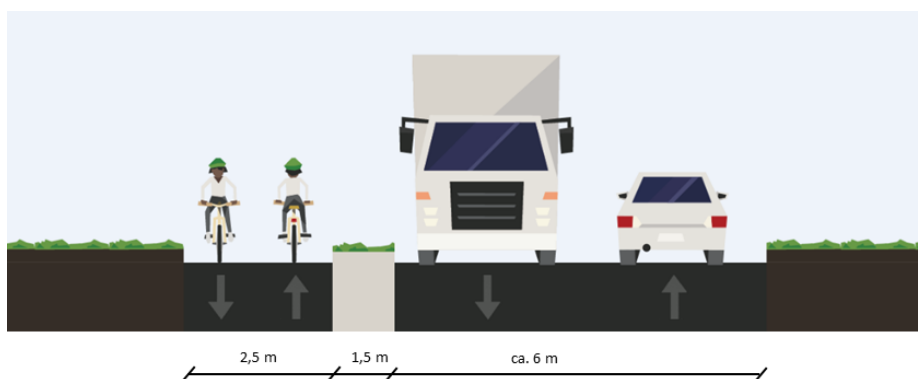
<i>Antal studepegninger</i>	29
<i>Total længde</i>	3.000 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Rekreativ sti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Sammenhængende stisystem
<i>Brug af stien</i>	Komme til strand, skov eller lign.
<i>Stiudformning</i>	31 % Grussti eller trampesti

#### Projektforslag

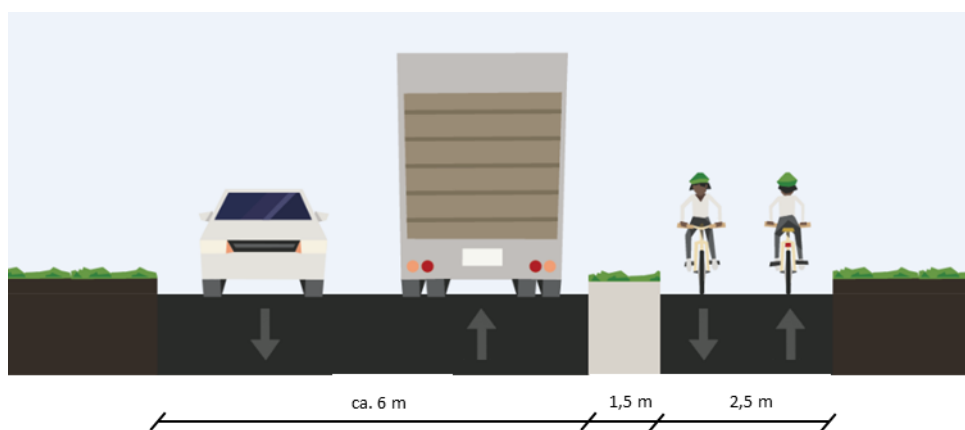
En dobbeltrettet cykelsti anlægges på dels den nord- og østlige side af Præstevej fra Husebyvej til Bakkelandet, hvor der etableres en cykelkrydsningshelle og den dobbeltrettede cykelsti fortsætter på den sydlige side af Præstevej fra Bakkelandet til Annissevandløbet, se principsnit figur 50 og figur 51. Fra Annissevandløbet videreføres den dobbeltrettede cykelsti på den vestlige side uden om alléen, så den forløber inde på den tilstødende landbrugsejendom. Ved Annisse Kirkegård etableres en cykelkrydsningshelle, hvor fra cyklisterne cykler på eksisterende vej i det bynære område.

Området langs Præstevej ligger indenfor søbeskyttelseslinjen. Cykelstien etableres på nordsiden fra Bakkelandet til Husebyvej, fordi søen i dette område går helt ind til vejen.

Som alternativ løsning til den dobbeltrettede sti på landejendommen fra Annissevandløbet til Annisse Kirkegård, kan cyklisterne føres ud på vejen vha. en cykelkrydsningshelle ved vandløbet. Det anbefales desuden at flytte byskiltet samt den anbefalede 40 km/t zone til nord for Annissevandløbet.



Figur 50. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej på den vest- og sydlige side.



Figur 51. Principsnit med dobbeltrettet cykelsti langs landevej i den nordlige side.

## Ejerforhold

Det er ikke muligt at etablere en dobbeltrettet cykelsti langs Præstevej inden for det udlagte vejareal.

Ejerforhold langs den del, hvor der ikke er nok vejudlæg:

Landbrugsjord: ca. 2.500 m af 9 matrikler

Privat have: ca. 300 m af 7 matrikler

I dette tilfælde, hvor der ikke er udlagt nok vejareal, anbefales en løsning med ekspropriation af den tilstødende ejendom. Denne løsning er brugt til at beregne anlægsoverslaget.

## Anlægsoverslag

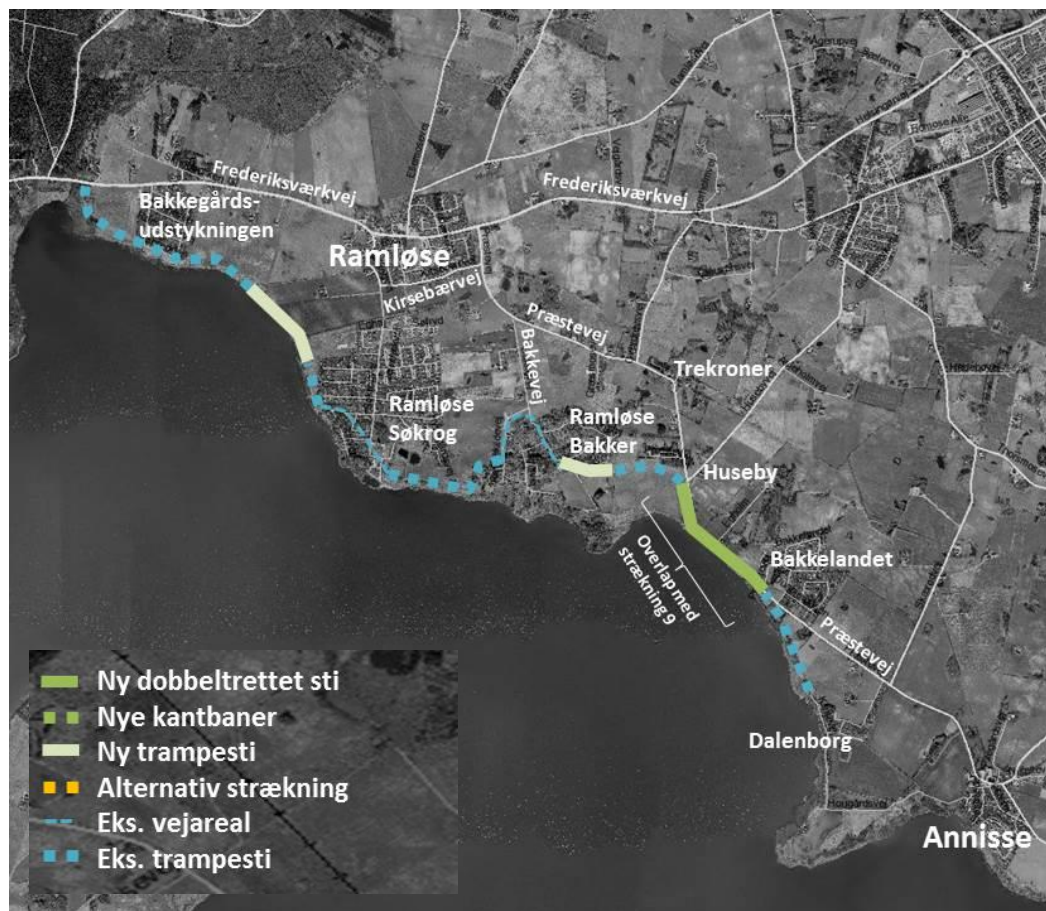
9.400.000 kr. (2016)

Forudsætninger og usikkerheder:

- Jordarbejde og ekspropriationsarealer er behæftet med stor usikkerhed og ikke prissat.
- Der er antaget, at cykelsti løber i eget tracé ved Annisse by ved store træer.
- Den dobbeltrettede cykelsti forløber gennem fredet område og inden for strandbeskyttelseslinje. Udgifter til dispensationer mv. i den forbindelse er ikke prissat.

#### 4.11 Strækning 10 – Ramløse langs Arresø

Strækning 10 ligger nord for Arresø og forløber fra Klintevej i Dalenborg ved Annisse til Frederiksværksvej ved Bækkebrovej.



Figur 52. Kort over strækning 10 langs Arresø (Gribskov Kommunes NetGis).

#### Oversigt over brugernes stionsker

<i>Antal stiupegninger</i>	19
<i>Total længde</i>	7.500 m
<i>Ønsker til stitype</i>	Rekreativ sti
<i>Hvorfor mangler stien?</i>	Sammenhængende stisystem
<i>Brug af stien</i>	Komme til strand, skov eller lign.
<i>Stiudformning</i>	52 % ønsker en grussti eller trampesti

#### Projektforslag

Stien er foreslået som en rekreativ sti langs vandet. Gribskov Kommune vurderer, at en alternativ strækning, som kun følger vandet noget af vejen af hensyn til private grundejere, bør undersøges. Der er derfor udpeget en sti, der ønskes etableret som en trampesti med evt. afgrænsning i form af hegn samt vejvisning af strækningen. Dele af strækningen er på eksisterende grusstier eller asfalterede veje.





Figur 53. Kig mod syd over Sundbjerggård og Arresø. Eksisterende trampesti på vestlig side af Præstevej ved Huseby til Ramløse Bakker.



Figur 54. Kig mod vest ad eksisterende afhegnet trampesti langs markerne ved Huseby til Ramløse Bakker.



Figur 55. Kig mod øst ad eksisterende sti ved udmundning til Ramløse Havn ved Ramløse Søknog.



Figur 56. Kig mod syd over Ramløse Havn ved Arresø og Ramløse Søknog.



Figur 57. Eksisterende trampesti langs Arresø ved Ramløse Søknog.



Figur 58. Lokale har opsat skilt "Søsti til skov" for markering af trampesti ved Bækkegårdsudstykningsen.

## Ejerforhold

Dele af strækningen i de grønne områder langs vandet er allerede eksisterende stianlæg ved fx at være udlagt som vejareal, ejet af Gribskov Kommune og Naturstyrelsen eller ejet af en grundejerforening med interesse for bevarelse af stiforløbet. Dele af strækningen går langs grundejerskel med eksisterende sti, mens andet er på offentlig asfalteret vej. Særligt ved Ramløse Bakker kræves aftaler med grundejere for at skabe forbindelse mellem stierne.

Det meste af strækningen er eksisterende stier, men der er tale om enkelte steder, hvor der skal etableres nye trampestier og evt. hegn på private ejendomme. Det drejer sig om grunde i den sydlige del af Ramløse Bakker svarende til ca. 300 m, samt vest for Ramløse Søknog mellem bebyggelsen og den udlagte vej/sti på markerne vest for Ramløse svarende til ca. 800 m. Desuden 1 km sti langs Præstevej nord for Dalenborg, som er foreslået som dobbeltrettet cykelsti og cykelkrydsningshelle i strækning 9 og forudsættes etableret i forbindelse med etablering af denne. Det antages, at den dobbeltrettede sti og cykelkrydsningshelle langs Præstevej etableres i forbindelse med strækning 9 og den er derfor ikke medregnet i anlægsoverslaget for strækning 10, se figur 15.

## Anlægsoverslag

1.300.000 kr. (2016)

#### 4.12 Anlægsoverslag

Et overordnet anlægsoverslag er blevet udarbejdet for hver enkelt strækning. Disse er nærmere beskrevet under strækningsbeskrivelserne i afsnit 4.2 til 4.11.

Poster	Pris [D.kr.] *
Strækning 1 - Helsinge mod Blistrup og Rågeleje	12.850.000
Strækning 2 - Ramløse	2.600.000
Strækning 3 - Helsinge - Blistrup	11.950.000
Strækning 4 - Rågeleje	10.300.000
Strækning 5 - Blistrup til Græsted	12.200.000
Strækning 6 - Mårum St. - Esrum	9.450.000
Strækning 7 - Smidstrup - Rågeleje	16.650.000
Strækning 8 - Rågeleje - Vejby Strand	7.650.000
Strækning 9 - Annisse til Ramløse	9.400.000
Strækning 10 - Ramløse langs Arresø	1.300.000
<b>Samlet udgift ekskl. moms</b>	<b>94.350.000</b>

\* Se forudsætninger for overslaget under afsnit 4.1 og de enkelte løsningsforslag.

## 5 Bilag – Spørgsmål til spørgeundersøgelse

Spørgsmålene til spørgeundersøgelsen er oplistet her under. Desuden ses et eksempel på hvordan spørgeskemaet så ud, da det var tilgængeligt på internettet. Skærmbkortet, hvor de enkelte stiforslag kunne indtegnes er indsat efter spørgsmål 6 som i internetundersøgelsen. Spørgeskemaet er indrettet således, at besvarelsen forholder sig til én indtegnede stiforbindelse frem for flere.

**GRIBSKOV STIPLAN**

Velkommen til undersøgelsen om ny stiplan til Gribskov Kommune.

*Stinet i Gribskov Kommune har til formål at skabe sikre og trygge forbindelser for de bløde trafikanter. I kommunen har vi et ønske om at udbygge stinet, dels for at forbinde byerne i kommunen, og dels for at give bedre adgang til de vigtigste tur- og rekreative mål.*

*Gribskov Kommune har i foråret 2016 igangsat et arbejde for at forbedre stisystemet, såvel hovedstinet til den daglige trafik, samt det rekreative stinet der skal sikre let adgang til strande, skove og seværdigheder.*

*I den forbindelse vil vi bede om din hjælp, så vi dels kan få udpeget eksisterende stier der bør forbedres, samt nye steder hvor en ny sti kunne være relevant.*

*Vi har udarbejdet et internetbaseret spørgeskema, som er hurtigt at besvare, og som giver dig mulighed for at udpege de steder som du mener at vi skal medtage i vores videre arbejde.*

*Vi indsamler svar i hele marts måned.*

**1. Hvad er din alder?**

**2. Hvad er dit køn?**  
 - Vælg et svar - ▾

**3. Hvor bor du?**  
 - Vælg et svar - ▾

**4. Hvad er dit tilhørsforhold til Gribskov?**  
 - Vælg et svar - ▾

**5. Hvad er dit primære transportmiddel, når du færdes på stierne?**  
 - Vælg et svar - ▾

**6. Hvad ønsker du at kommunen prioriterer blandt de indkomne ønsker til stier?**  
 - Vælg et svar - ▾

**Tetraplan**

Figur 59. Screen dump af spørgeskemaets udseende da det var tilgængeligt på internettet.

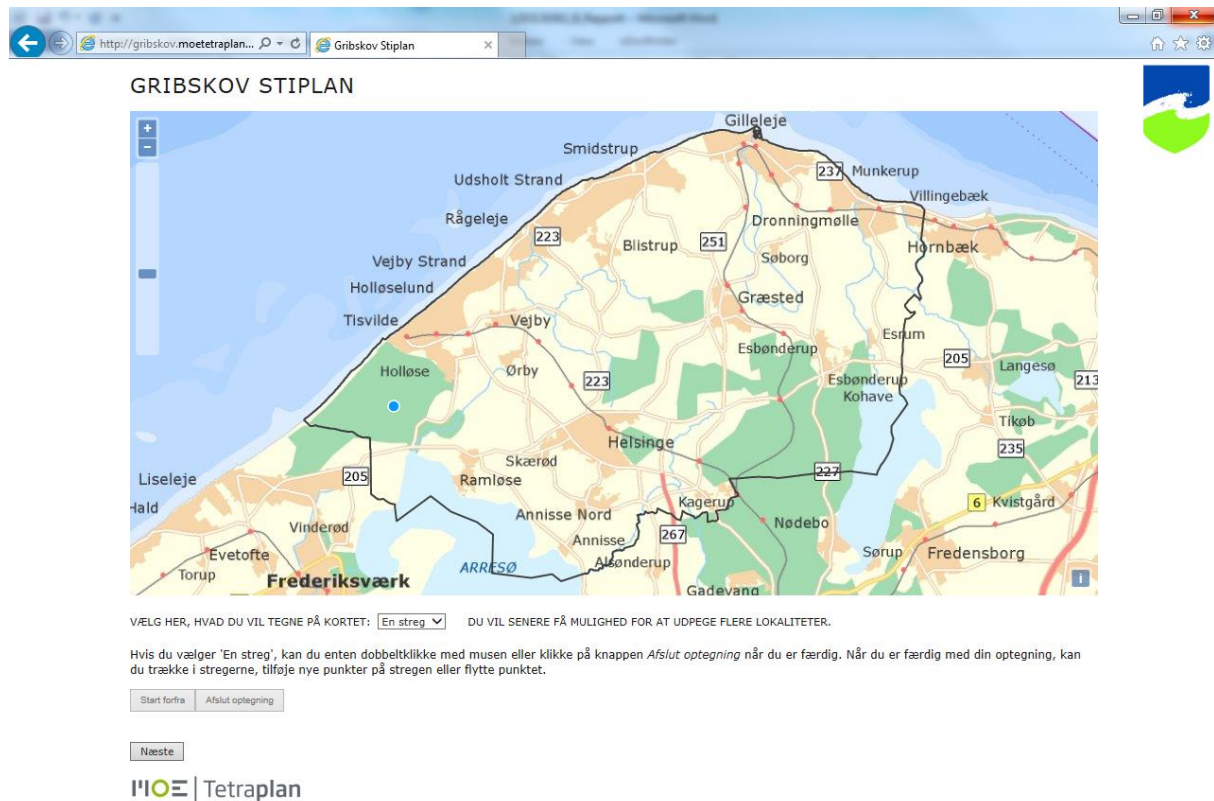
- 1) Alder \_\_\_\_\_ år
- 2) Køn
  1. Mand
  2. Kvinde
- 3) Hvor er du bosat?
  3. I Gribskov Kommune
  4. Udenfor Gribskov Kommune
- 4) Hvad er dit tilhørsforhold til Gribskov?
  1. Bor i kommunen
  2. Arbejder
  3. Studerer/lærling/elev
  4. Handlende
  5. Turist
  6. Besøger venner/familie
  7. Sommerhusejer
  8. Andet
- 5) Hvad er dit primære transportmiddel, når du færdes på stierne?
  1. Cykel
  2. Knallert
  3. Fodgænger



## 4. Andet

## 6) Hvad ønsker du at kommunen prioriterer blandt de indkomne ønsker til stier?

1. Ruter mellem hjem og arbejde/skole/fritid
2. Stier som kan sikre skolevejene
3. Rekreative stier til fritid
4. Stier langs landevejene
5. Andet



Figur 60. Skærmbillede, hvor de enkelte stiforslag kunne indtegnes i internetundersøgelsen.

## 7) Hvilken type sti, synes du der mangler eller bør forbedres?

1. Trafiksti (direkte sti med asfaltbelægning som ryddes for sne om vinteren)
2. Rekreativ sti (sti som giver adgang gennem naturområder til fods eller om muligt cykel)

## 8) Hvorfor synes du, at der mangler en stiforbindelse eller at stiforbindelsen skal forbedres?

1. Det skal være sikrere at færdes der
2. Det skal være mere trygt at færdes der
3. Jeg kan hurtigere og lettere komme rundt
4. Det vil give et mere sammenhængende stisystem (Forbedre Missing Links)
5. Stien bør opgraderes med fx bedre belægning, belysning, øget bredde
6. Der mangler en sikker krydsning

## 9) Hvordan ønsker du stiforbindelsen udformet? (Læs om de forskellige udformninger her under)

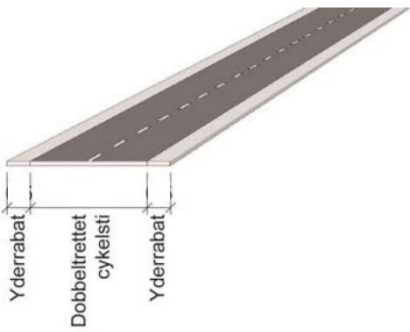

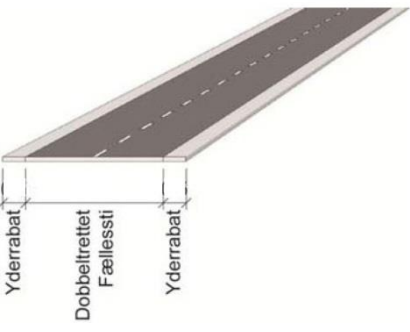
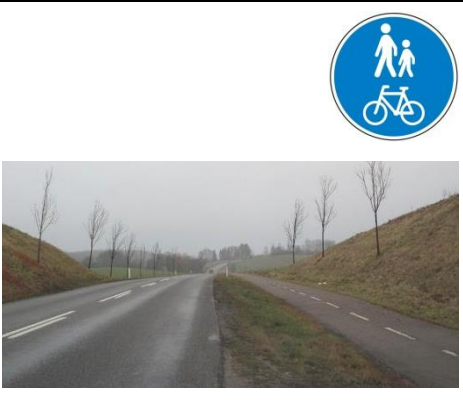
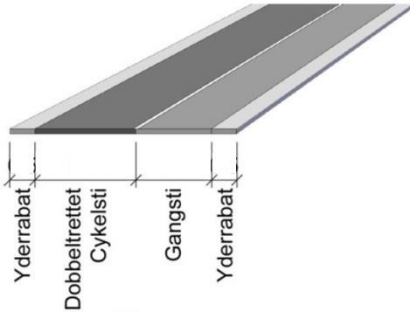

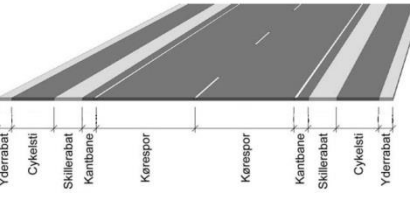

1. Dobbeltrettet cykelsti
2. Dobbeltrettet fællessti
3. Delt sti
4. Cykelsti langs vej
5. Cykelbane langs vej

6. Kantbane langs vej
7. Eksisterende sti gøres bredere
8. Eksisterende sti får asfaltbelægning
9. Der opsættes belysning
10. Huller i belægningen udbedres
11. Grussti eller trampesti

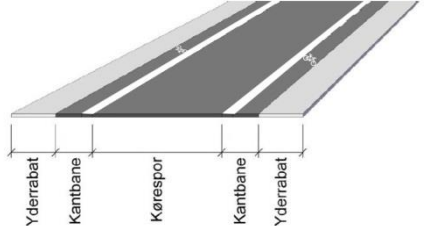

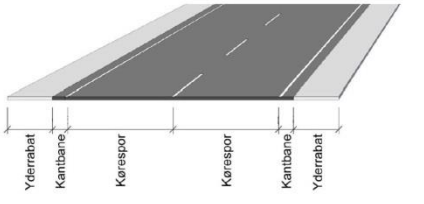

10) Hvad vil du bruge stien til?

1. Transport mellem bolig og arbejde/station/uddannelse
2. Skolevej
3. Ridesti
4. Løbesti
5. Mountainbike
6. Hundeluftning
7. Besøge seværdigheder
8. Komme til strand, skov eller lign.

**Stiudformninger til spørgeskema**

<p><b>Dobbeltrettet cykelsti</b>                  En dobbeltrettet cykelsti er en sti hvor man må cykle i begge retninger. Fodgængere henvises til et separat fortov.</p>		
<p><b>Dobbeltrettet fællessti</b>                  En dobbeltrettet fællessti er en sti hvor man må cykle og gå i begge retninger.</p>		
<p><b>Delt sti</b>                  På en delt sti er fortovet og cykelsti beliggende i samme niveau, med en visuel adskillelse af cyklister og fodgængere.</p>		
<p><b>Cykelstier langs vej</b>                  Cykelstier er hævede enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen.</p>		



<p><b>Cykelbaner langs vej</b> Cykelbaner er markerede enkeltrettede baner for cyklister i begge sider af vejen.</p>	 <p>The diagram shows a cross-section of a road with a central driving lane (Kørespor) and two cycle lanes (Kantbane) on either side. The cycle lanes are separated from the driving lane by a white line. The outer edges of the road are marked as Yderrabat (curb).</p>	 <p>A photograph of a road with a central driving lane and two cycle lanes on either side. The cycle lanes are marked with a white line and a bicycle symbol. The road is surrounded by trees and buildings.</p>
<p><b>Kantbaner langs vej</b> En kantbane giver mulighed for enkeltrettet cykling mellem vejbanen og rabatten eller fortovet.</p>	 <p>The diagram shows a cross-section of a road with a central driving lane (Kørespor) and a shoulder lane (Kantbane) on either side. The shoulder lane is separated from the driving lane by a white line. The outer edges of the road are marked as Yderrabat (curb).</p>	 <p>A photograph of a road with a central driving lane and a shoulder lane on either side. The shoulder lane is marked with a white line. The road is surrounded by buildings and trees.</p>

## **6 Kortbilag A3**

- Brugernes rå stiudpegninger, figur 8.
- 10 udpegede strækninger på kort med alle besvarelser, figur 15.







10 udpegede strækninger på kort med alle besvarelse





