



SKIVEKOMMUNE



Cykelstiplan 2015



**Udarbejdet af Skive Kommune i samarbejde med Grøntmij A/S
Maj 2015**

Indholdsfortegnelse

1	FORORD	4
2	INDLEDNING	5
3	BAGGRUND	6
	3.1 Skive Kommuneplan 2013 - 2025	6
	3.2 Trafiksikkerhedsplan 2015 - 2019	6
4	MÅLSÆTNINGER FOR SKIVE KOMMUNE	7
5	STANDARDE FOR CYKELSTINET	8
	5.1 Cykelstier	8
	5.2 Cykelbaner	8
6	VEDLIGEHOLDELSE	10
	6.1 Slidlag	10
	6.2 Skilte og afmærkning	10
	6.3 Fejning	10
	6.4 Snerydning og glatførebekæmpelse	10
7	EKSISTERENDE CYKELFACILITETER	11
	7.1 Det eksisterende cykelstinet	11
8	ØNSKER TIL NYE CYKELSTIER	13
9	CYKELRUTER I SKIVE KOMMUNE	15
	9.1 Eksisterende cykelruter	15
	9.2 Ønsker til nye rekreative cykelforbindelser	15
	BILAG A - PRIORITERINGSMETODE	17

1 FORORD

Skive Kommune ønsker at få flere til at cykle og et af virkemidlerne til at fremme cykeltrafikken vil være etablering af flere cykelfaciliteter og sikre krydsningspunkter for bløde trafikanter.

I 2008 blev Skive Kommune udnævnt til Energiby. Målet er at være CO₂-neutral i 2029 og i den forbindelse kan flere cyklister på vejene bidrage med mindre CO₂ udslip, set i forhold til at benytte bilen som transportmiddel.

Det er sundt og sjovt at cykle, og foruden fordelene med mindre trængsel og slid på vejnettet, viser undersøgelser at cykling i gennemsnit giver fysisk aktive borgere 5 færre sygedage om året. Desuden har fysisk aktivitet en positiv indvirkning i forhold til indlæring, hvilket især er en gevinst for skoleelever og studerende.

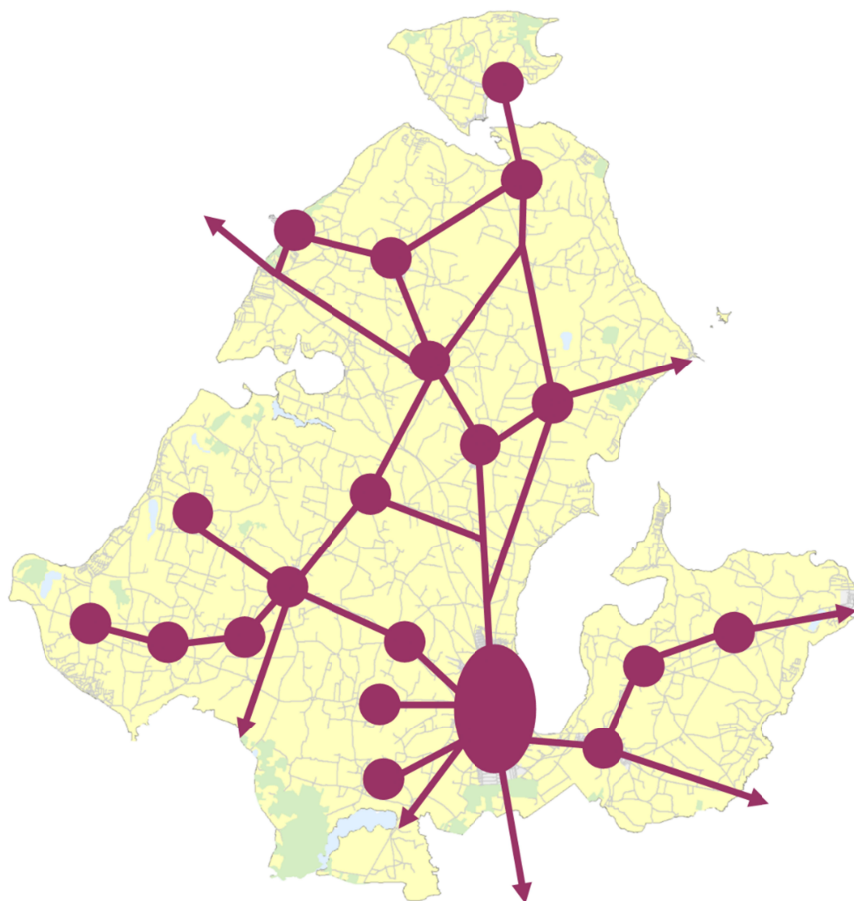
Cykelstiplanen prioriterer strækninger i åbent land, hvor kommunen på sigt ønsker at etablere cykelstier. Samlet set vil disse tiltag være med til at skabe en sammenhængende og trafikssikker cykelinfrastruktur på kryds og tværs i kommunen for både skoleelever, pendlere og cykelturister.

Trafikssikkerhedsplan 2015–2019 er med Cykelstiplanen som bilag vedtaget i Skive Kommunes Byråd d. 24-06-2015.

2 INDLEDNING

Cykelstiplan 2015 angiver en række ønsker til nye cykelfaciliteter på vejnettet i kommunen.

Planen vil på sigt medvirke til at skabe en trafiksikker og sammenhængende cykelinfrastruktur på kryds og tværs mellem byerne i kommunen og dermed fremme cykeltrafikken generelt, som vist på figur 1.



Figur 1 Overordnet cykelstiplanlægning i Skive Kommune.

Cykelstiplanen indeholder en prioritering af cykelstønsker og planens prioriteringsmodel angiver forvaltningens anbefaling for udbygning af stinettet. Cykelstønskerne kommer fra borgere i kommunen, skoler, forvaltningen og fra politisk side.

Planen er et dynamisk værktøj og nye ønsker til udbygning af cykelstinettet registreres løbende.

Cykelstiplanen indeholder stønsker langs de overordnede veje i åbent land. Ønsker til etablering af stier på statsveje, indgår ligeledes i planen for at binde cykelstinettet sammen. Etablering af cykelstier i byer vil indgå i områdefornyelser samt trafikplaner og indgår således ikke i denne plan.

3 BAGGRUND

Cykelstiplan 2015 forholder sig til de overordnede planer og tanker, der er angivet i Skive Kommuneplan 2013 – 2025 samt i Trafiksikkerhedsplan 2015 – 2019.

3.1 Skive Kommuneplan 2013 - 2025

I Skive Kommuneplan 2013 – 2025 fremføres et helt generelt ønske om at udbygge det eksisterende stinet således, at

- Alle skolebørn har mulighed for at cykle sikkert og trygt til skole
- Cyklen i højere grad bliver det foretrukne transportmiddel mellem hjem og arbejde / fritidsaktiviteter
- Der skabes et sammenhængende rekreativt stinet til glæde for borgerne og til fremme af turismen

Til opnåelse af dette er der i kommuneplanen redegjort for følgende ønsker:

- Etablere cykelstier langs de overordnede kommunale veje, med sikre krydsningspunkter og forbindelse til eksisterende stiforbindelser
- På kommuneveje, der er registreret som trafikfarlige skoleveje, bør der etableres cykelstier eller andre cykelfaciliteter, der muliggør, at alle skolebørn har mulighed for sikkert og trygt at cykle til skole
- Etablere cykelsti langs rute 26 mellem Harre og Nautrupvej
- Etablere en rekreativ rute hele vejen rundt langs Limfjordskysten samt i det hele taget at etablere stier med adgang til fjorden

3.2 Trafiksikkerhedsplan 2015 - 2019

I forbindelse med udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplan 2015 – 2019 er der gennemført en uheldsanalyse samt en borger- og skolevejsanalyse. Med udgangspunkt i dette fokuserer trafiksikkerhedsplanen på arbejdet med at udbygge stinettet og skabe sikre krydsningspunkter for bløde trafikanter.

4 MÅLSÆTNINGER FOR SKIVE KOMMUNE

Målet med Cykelstiplan 2015 er at skabe overblik over eksisterende cykelstier i åbent land og her ud fra at fastlægge en overordnet handlingsplan / prioriteringsliste for den videre udbygning af det kommunale stinet. Cykelstiplanen vil være et værktøj til brug for ansøgning om økonomiske midler til området.

Skive Kommunes målsætning for trafiksikkerhed, herunder cyklisters, følger Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2013 - 2020 med 50 % reduktion af personskader i trafikken fra 2010 frem til 2020.

Kommunen ønsker god komfort på eksisterende cykelstier og har dermed også fokus på den nødvendige vedligeholdelse af cykelstinet.

5 STANDARDER FOR CYKELSTINETTET

Hurtige, direkte og sikre stier har stor betydning for, hvor attraktivt det er at cykle. Derfor er der udpeget en række kvalitetskrav for den fysiske udformning af cykelstinetet, herunder cykelstier og cykelbaner.

5.1 Cykelstier

Cykelstier kan være stier langs veje eller stier i eget tracé. Stierne kan være skiltet som fællesstier.



Figur 2 Eksempel på sti langs en vej og sti i eget tracé.

Ifølge vejreglerne skal enkelrettede cykelstier langs veje i åbent land - minimum være 1,5 m bred, Dobbeltrettede cykelstier langs veje i åbent land skal være minimum 2,5 m bred. Stiprojekter skal ligesom øvrige vejprojekter godkendes af politiet.

Der er opstillet følgende retningslinjer:

- Stier bør etableres med asfaltbelægning. Rekreative stier, kan anlægges i grus eller stensel.
- Fællesstier kan opdeles med afmærkning eller belægningsskift
- I landzone er stierne som udgangspunkt ikke belyst, mens stibomme altid skal være belyst.

5.2 Cykelbaner

Cykelbaner defineres som brede kantbaner og er adskilt fra kørebanen af en ubrudt kantlinje og afmærket med cyklistsymbol eller skilte. Bredden af cykelbanen skal minimum være 1,5 m. inkl. 0,3 m kantlinje.



Figur 3 Eksempler på cykelbaner i åbent land.

Cykelbaner kan etableres, hvor der kun er få cyklister og snævre pladsforhold.

Det anbefales altid at anlægge cykelstier frem for cykelbaner, men cykelbaner er dog en bedre løsning end ingen cykelfaciliteter.

6 VEDLIGEHOJDELSE

God drift og vedligeholdelse af cykelfaciliteter er en vigtig faktor i forbindelse med at fremme cykeltrafikken. Der opstilles derfor en række krav til drift og vedligeholdelse af stierne, og veje med cykelbaner.

For at sikre, at kravene overholdes, gennemføres med mellemrum en registrering af cykelstiernes tilstand

6.1 Slidlag

Registrering af belgningskvalitet sker ved gennemkørsel af samtlige cykelstier og veje med cykelbaner minimum hvert 5. r. På den baggrund udpeges strækninger, der ikke opfylder kravene, og som dermed bør have fornyet belægning.

Borgere har ligeledes mulighed for at indberette f.eks. huller i cykelstier via kommunens hjemmeside.

6.2 Skilte og afmærkning

Det er særlig vigtigt, at vejafmærkning f.eks. i form af kantlinjer, skillelinjer mellem kørebane og cykelbane samt symboler ikke er nedslidte, men synlige for både cyklister og bilister.

6.3 Fejning

Stier i det åbne land og mindre byer fejes to til tre gange rligt. Fejningen udføres ikke på faste tidspunkter, men efter nærmere vurdering. Som hovedregel udføres det efter løvfald.

Cykelbaner, fejes ofte i forbindelse med den øvrige gadefejning eller to til tre gange rligt efter nærmere vurdering.

6.4 Snerydning og glatførebekæmpelse

Cykelstier og cykelbaner sneryddes og saltes i overensstemmelse med kommunens plan for vintervedligeholdelse.

Der udføres kun vintervedligeholdelse på stier med afgørende betydning for bløde trafikanter og det tilstræbes at holde stierne farbare alle dage i tidsrummet kl. 05.00 – 22.00 (stierne kan ses på hjemmesiden).

7 EKSISTERENDE CYKELFACILITETER

7.1 Det eksisterende cykelstinet

I Skive Kommune er der kortlagt 125 km offentlig cykelstier i åbent land, hvilket generelt afspejler et veletableret stinet med enkelte huller, som vist på figur 4

Eksisterende cykelstier er primært anlagt som dobbeltrettet fællessti, hvilket fremgår af tabel 1. Mange kant- og cykelbaner vil kunne opgraderes for at øge trafiksikkerheden og dermed forbedre forholdene for cyklister.

Brede kantbaner i begge vejsider	13,7 km
Cykelbaner i begge vejsider	31,3 km
Enkeltrettede cykelstier i begge vejsider	15,1 km
Dobbeltrettet cykelsti	8,1 km
Dobbeltrettet fællessti	57,5 km
I alt	125,5 km

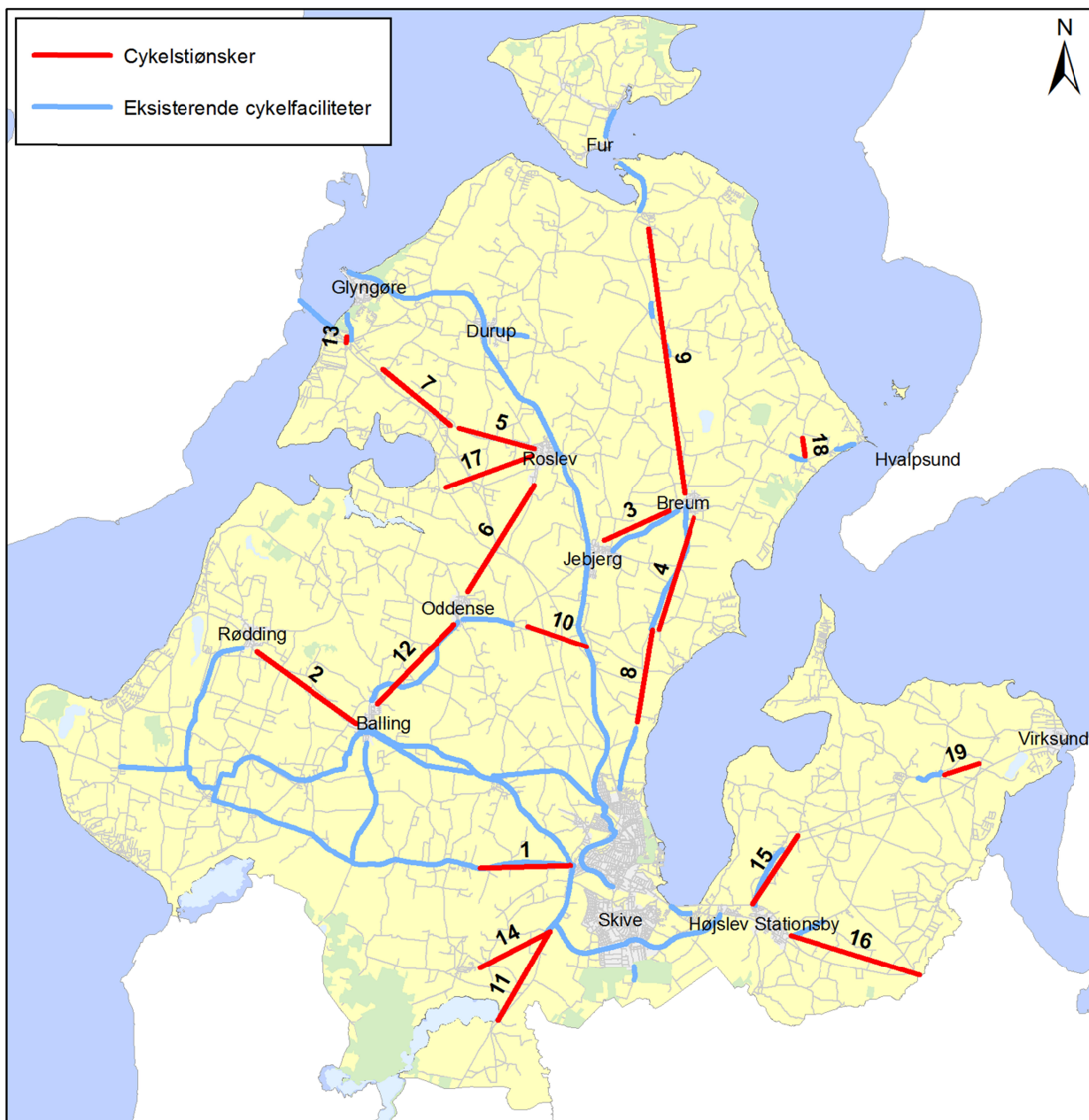
Tabel 1 Eksisterende cykelfaciliteter i åbent land



Figur 4 Eksisterende cykelfaciliteter i åbent land

8 ØNSKER TIL NYE CYKELSTIER

På figur 5 vises forslag til cykelstier sammen med eksisterende stier. I tabel 2 vises en samlet liste med prioriteringen af forslagene til cykelstier.



Figur 5 Forslag til nye cykelstier i åbent land

Tabel 2 viser ønsker til cykelstier i åbent land med beskrivelse af eksisterende forhold, længde af strækningen, indeks, prioritering samt et anlægsoverslag. Indeks angiver projektet med den bedste effekt på trafiksikkerhed og tryghed set i forhold til anlægsoverslag.

Prioritering	Indeks	Lokalitet	Eksisterende forhold	Længde	Anlægsoverslag [mio. kr.]
1	8,41	Holstebrovej, Skive-Hvidbjerg	Cykelbaner ca. 1,50 m.	3,70 km	5,70
2	6,06	Grundvadvej, Rødding-Balling		4,50 km	7,00
3	5,53	Breumvej, Jebjerg-Breum	Kantbaner ca. 1,0 m.	3,00 km	4,50
4	5,38	Aakjærvej, Grønning-Breum	Cykelbaner ca. 1,50 m.	4,45 km	6,70
5	5,25	Sallingsundvej, Harre-Roslev		3,30 km	5,50
6	4,76	Saugstrupvej-Viumvej, Oddense-Roslev		5,20 km	8,50
7	4,32	Brovej, Harre-Nautrup	VD Motortrafikvej rute 26	1,70 km	2,55
8	4,11	Furvej/Aakjærvej, Hagens Møllevej-Grønning		3,85 km	6,20
9	3,45	Klostervej-Fur Landevej, Breum-Selde		11,00 km	16,50
10	2,85	Næstildvej-Kåstrupvej-V. Lybyvej, Kåstrup-Lyby		3,30 km	5,00
11	2,73	<i>Herningvej fra Ringvej Syd til Præstevejen</i>	<i>VD rute 34</i>	<i>3,00 km</i>	<i>5,70</i>
12	2,67	Nørregade-Nittrupvej-Holmhuse, Balling-Oddense	Cykelbaner ca. 1,5 m. i Holmhuse	4,50 km	7,00
13	2,33	Hedevej-Sallingsundvej, Sundhøj		0,18 km	0,50
14	1,88	Kisumvej, Herningvej-Rønbjerg		3,57 km	5,50
15	1,85	Hobrovej, Højslev-Ørslevklostervej, Højslev Kirkeby	Cykelbaner ca. 1,20 m.	2,25 km	3,50
16	1,82	<i>Viborgvej fra Viborgvej, Nr. Søby til kommunegrænsen</i>	<i>VD rute 26</i>	<i>4,50 km</i>	<i>8,55</i>
17	1,46	Hjerk Kirkevej-Gl. Skivevej-Lodalvej, Hjerk-Roslev		4,00 km	6,00
18	0,89	Thise Kirkevej, Sdr. Thise		0,78 km	1,50
19	0,79	Ørslevklostervej, Ørslevkloster-Lund		1,85 km	2,70

Tabel 2 Ønsker og prioritering af cykelstier

Cykelstiønskerne er prioriteret således, at det fremgår, hvilket projekt der har den største effekt i forhold til anlægsoverslaget og dermed bør udføres først.

Effekten er beregnet ud fra trafikforhold på strækningen, uheldsinformation, forventet antal cyklister, samt betydningen af skolevejen m.v.

Beregningsmetoden beskrives i bilag A.

Prioriteringen udarbejdes via et prioriteringsark, som opdateres ved nye ønsker til cykelstier.

9 CYKELRUTER I SKIVE KOMMUNE

9.1 Eksisterende cykelruter

To nationale cykelruter Hanstholm-København, rute 2 og Limfjordsruten, rute 12 - og to regionale cykelruter løber gennem Skive Kommune. Ruterne er vejviste og forløber både ad lokalveje og overordnede veje.

Foruden de nationale og regionale ruter er der flere lokale ruter, som: Vest-sallingstien, Salling Natursti, Skive Naturcykelsti og 3 ruter på Fur.

9.2 Ønsker til nye rekreative cykelforbindelser

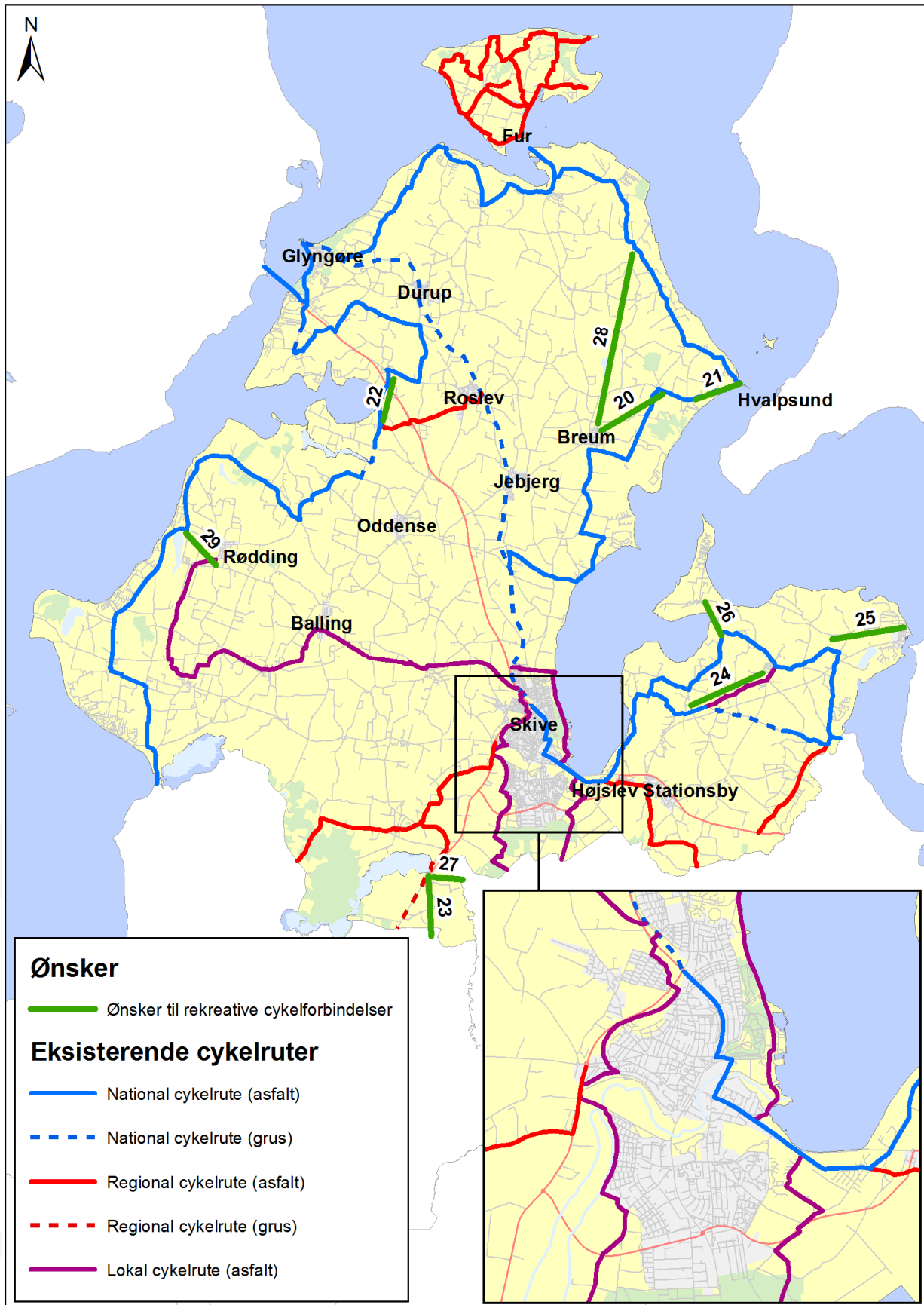
Der er opstillet en række forslag til nye rekreative cykelforbindelser. Forslagene ses på figur 6.

Tabel 3 indeholder ønsker til nye rekreative cykelforbindelser med angivelse af eksisterende forhold og længde.

Nr.	Strækning og lokalitet	Eksisterende forhold	Længde
20	Klostervej-Langesgårdvej-Eskjærvej-Sundsørevej, Breum-Thise		4,60 km
21	Sundsørevej, Thise-Hvalpsund	Cykelbaner ca. 1,50 på strækning af 700 m.	2,40 km
22	Harrevigvej, Hjerk-Harre		2,30 km
23	Herningvej fra Præstevejen til Kommunegrænsen	Statsvej	3,80 km
24	Ørslevklostervej, Højslev Kirkeby-Hald		5,00 km
25	Bøstrupvej-Mosevej, Lund-Virksund		5,20 km
26	Lundøvej-Bådsgårdsvej via dige til Lundø	Dige	1,60 km
27	Svansøvej-Ulkærvej-Herningvej, Flyndersø	Grusvej	2,10 km
28	Klostervej-Langesgårdvej-Eskjær Møllevej-Vejsmarkvej-Rusengvej, Breum-Junget		10,50 km
29	Borgen, Rødding-Spøttrup Borg		3,60 km

Tabel 3 Tabel med ønsker til nye rekreative cykelforbindelser.

Ønsker til nye rekreative cykelforbindelser er ikke prioriteret, men kan udføres i den rækkefølge der findes mest hensigtsmæssigt i forhold til turister m.v.



Figur 6 Ønsker til rekreative cykelforbindelser, samt eksisterende nationale, regionale og lokale cykelruter

BILAG A - PRIORITERINGSMETODE

Prioriteringen sker ud fra den faktiske og den teoretiske uheldsrisiko. Projektet med den højeste prioritering er således det projekt, der sikrer størst trafiksikkerhed og mindsker utryghed og risiko mest. Effekt af stien er sammensat af den faktiske uheldsrisiko og den teoretiske uheldsrisiko.

Den faktiske uheldsrisiko er beregnet på baggrund af antal uheld med lette trafikanter på strækningen, enhedsprisen pr. uheld og personskadeuheld samt længden af strækningen. Længden indgår således, at projekterne prioriteres ens på trods af forskellig længde.

I beregningen af den teoretiske uheldsrisiko indgår følgende faktorer:

- ÅDT (større trafikmængde er lig større uheldsrisiko)
- ÅDT for cyklister (større trafikmængde er lig større uheldsrisiko)
- Skolevej (mere betydende skolevej er lig større uheldsrisiko)
- Andelen af tunge køretøjer (større andel er lig større uheldsrisiko)
- Køresporsbredde (smallere vej er lig større uheldsrisiko)
- Tilstedeværelsen af belysning (ingen belysning er lig større uheldsrisiko)
- Oversigtsforhold (manglende oversigt er lig større uheldsrisiko)
- Trafiksikkerhedseffekt ved den valgte stitype (fordi forskellige stityper giver forskellig trafiksikkerhed/tryghed)
- Sammenhæng med det øvrige stinet (bedre sammenhæng er lig større uheldsrisiko, hvilket giver stien større effekt)

Indekset til rangeringen beregnes ud fra effekten (faktiske og teoretiske uheldsrisiko) samt anlægsoverslaget [mio. kr. / km.].

Projektet med det højeste indeks er således det projekt, der har den bedste effekt på trafiksikkerhed og tryghed set i forhold til anlægsoverslaget.



SKIVEKOMMUNE

Teknisk forvaltning – Park og Vej – Trafik og Havne

Skive Kommune

Rådhuspladsen 2

7800 Skive

Tlf.: 9915 5500

Mail: sk@skivekommune.dk