



# Oversigt over cykelstier i Rebild Kommune – status og ønsker

Januar 2021



Januar 2021

**Rebild Kommune**

Center Plan, Byg og Vej

Jernbanegade 9

Nørager 9610

[raadhus@rebild.dk](mailto:raadhus@rebild.dk)



## HVORFOR EN CYKELSTIPLAN?

Cykling er en sund og miljøvenlig transportform, som vælges af mange af kommunens borgere på deres daglige ture.

Byrådet har som vision, at Rebild Kommune skal være et sundt sted at leve og bo, og som giver mulighed for mange sunde oplevelser. Der er derfor fokus på at kunne tilbyde borgerne de optimale fysiske og kulturelle rammer, som gør det muligt at leve det gode liv.

Rebild Kommune vil gerne fremme cykeltrafikken, og hovedsigtet er, at cyklen, frem for bilen, bliver det foretrukne transportmiddel til hverdagens mange korte ture. Det vil øge sundheden, miljøet i kommunens byer og trække i den rigtige retning i forhold til de globale udfordringer på klimaområdet.

Visionen forsøges blandt andet opfyldt ved at etablere et sikkert, trygt og sammenhængende cykelstinet i kommunen. Cykelstinet skal binde de større bysamfund sammen, skabe forbindelse mellem de væsentligste funktioner i de større bysamfund og ikke mindst medvirke til at skabe sikre og trygge skoleveje.

### Hvorfor er det smart at cykle?

Cyklen giver dig bevægelsesfrihed, er hurtig, fleksibel og nem at parkere i byområderne.

Cykling giver god motion. På en 30 minutters cykeltur i et behageligt tempo forbrænder du lige så meget energi som ved brystsvømning. Og sætter du cykeltempoet bare en anelse op, svarer det i forbrænding til at jogge.

Det er billigt at cykle. En gennemsnitlig bil koster inkl. afgifter, renter, forsikring og benzin ca. 3.000 kr. om måneden. En cykel kan anskaffes for et engangsbeløb (2.000-6.000 kr) og er helt afgiftsfri.

Cykeltrafik indvirker ikke negativt på miljøet. Den larmer ikke, og du sparer miljøet for omkring 300 kg CO<sup>2</sup> om året hvis du tager cyklen i stedet for benzinbilen (hvis du kører 5 km pr. dag).

Det er sundt at cykle. Fysisk inaktive har en kortere levetid på i gennemsnit 7 år.

THE  
  
GOOD  
LIFE

"Life is like riding a bicycle. To keep your balance you must keep moving."

"I thought of that while riding my bicycle."  
(on the theory of relativity)

Citat: Albert Einstein



## INDLEDNING

Formålet med cykelstiplanen er at udvælge og koordinere de kommende års aktiviteter til fremme af cykeltrafikken, og planen skal danne grundlag for administration og behandling af ansøgninger om stianlæg. Målet er at sætte mere fokus på cyklen som dagligt transportmiddel, og skabe de nødvendige rammebetingelser, som gør det nemt og sikkert at vælge cyklen.

Cykelstiplanen er et dynamisk værktøj, som løbende kan udvides/suppleres i takt med, at kommunen udvikles fysisk, og det er ambitionen, at revidere planen hvert 4 år.

Nærværende Cykelstiplan er en revideret udgave af Stiplan 2010.

Cykelstiplanen omfatter ikke ønsker til rekreative stier. Disse behandles i en særskilt planlægning.

Cykelstiplanen er ikke udarbejdet så detaljeret, at den omfatter alle lokale stiforbindelser i boligområder og de mindre byer. Ønsker om stier af denne type vil blive behandlet løbende bl.a. sammen med ønsker om byggemodninger.

I planen er der fokus på at skabe et sammenhængende cykelstinet og gode cykelfaciliteter i byområderne, med særlig fokus på skolerne.

Planen har været i høring ved kommunens folkeskoler i perioden medio december 2019 til medio februar 2020.

I Kommunens nuværende budgetplanlægning er der ikke afsat et fast rammebeløb til realisering af større cykelstiprojekter de kommende år. Cykelstiprojekter søges derfor realiseret efter behov, i forbindelse med konkrete byudviklingsprojekter eller gennem projekter hvortil der kan søges EU- eller statslige puljemidler.

Danskerne cykler! Stort set alle har en, og de findes i mange forskellige modeller og størrelser, i alle regnbuens farver, med tekniske faciliteter som gear, håndbrems, cykelcomputer og magnetlys foruden diverse tilbehør i form af cykelkurve, bagagebærer og tasker. Cyklen er kort sagt overalt i det offentlige rum og som en del af vores hverdag. Samtidig er cyklen blevet en del af danskernes selvforståelse. Godt nok er vi blevet kaldt en nation af brobyggere, men vi er så sandelig også en nation af cyklister. Cyklen markerer nogle af de værdier, der står danskerne nærmest, det demokratiske, det fælles og alligevel mulighed for selvstændig udfoldelse og individualitet.

Citat: Jon Gade Jeppesen, "Cyklen og byen "



## **NATIONAL CYKELSTRATEGI** - Danmark op på cyklen!

Den nationale cykelstrategi peger på tre indsatsområder:

Mere cykling i hverdagen: Danskerne skal i højere grad bruge cyklen til både arbejde og uddannelse. Det skal gøres attraktivt at cykle både korte og lange ture samt at bruge cyklen i sammenhæng med den kollektive trafik. Bedre cykelvilkår i hverdagen gør det nemmere at være cyklist og gør cyklen til en mere attraktiv transportform.

Aktiv ferie og fritid: Cyklen skal også kunne bruges som et redskab til naturoplevelser og fritidsaktiviteter. Gode rekreative rammer for brug af cyklen, kan inspirere til en sundere livsstil og nye oplevelser med cyklen i centrum.

Nye og sikre cyklister: Flere børn og unge skal cykle i skole og til fritidsaktiviteter. Med flere sikre veje og cykelstier, der føles trygge, kan der komme flere nye cyklister til i alle aldre. Det er også med til at give mulighed for en god cykelkultur, der varer ved også i voksenlivet.

Med de tre søjler er der skabt nye strategier for at fremme cyklismen og vise vejen lokalt og nationalt mod at gøre Danmark til et endnu bedre cykelland.

Den nationale cykelstrategi: Danmark op på cyklen! blev offentliggjort af Transportminister Magnus Heunicke, juli 2014.

## **VISION 2030** - Et aktivt liv - sammen

Byrådet formulerede i 2018 en ny vision for deres fremtidige politiske arbejde.

*” Vi er en aktiv kommune fuld af aktive borgere – bundet sammen af et stærkt fællesskab. Det bygger på gode relationer, forebyggelse og læring gennem hele livet. Her bor borgere, der kan og vil styre deres eget liv, og som tager aktivt del i lokalsamfundet. Sunde borgere, der trives og udvikler sig, og som kan håndtere, hvad livet byder på. Vi støtter, hvis nogle i en periode mister balancen. Vi gør, hvad vi kan for at hjælpe og udvikle potentialer”.*

Hvordan:

Vi gør det sammen - Vi inddrager og involverer. Vi samarbejder med alle, der vil og lader os inspirere – også udefra. Samarbejdet skaber ideer, erkendelser og muligheder. Sammen udvikler vi velfærden og vores kommune.

Vi forebygger - Vi er på forkant. Vi tager det i opløbet og sætter tidligt ind. Den rettidige omhu kræver måske noget ekstra nu, men betaler sig på den lange bane. Med forebyggelse kommer vi længst.

Vi ser sammenhængen - Vi kommer hele vejen rundt. Tingene skal hænge sammen – og afbalanceres ud fra det samlede billede. Helhedstænkningen sikrer forståelse, tryghed og sammenhæng.



Visionen sætter bla. fokus på:

- Vi skaber balance mellem land og by. Det styrker sammenhængen i kommunen.
- Vi satser på mental sundhed og sund livsstil for alle. Det giver sunde borgere og råd til mere velfærd.
- Vi inddrager bevægelse, leg og læring i hverdagen. Det giver sunde og stærke borgere, der er i stand til at mestre eget liv.

## CYKELSTIPLANENS MÅLSÆTNINGER

Cykelstiplanen har som overordnet målsætning, at understøtte virkeliggørelsen af visionen ved:

- At øge borgerne og skolebørnenes tryghed når de færdes som gående eller cyklende i trafikken.
- At øge andelen af borgere og skolebørn som dagligt vælger cyklen som det foretrukne transportmiddel.
- At skabe et sammenhængende stisystem mellem de større bysamfund i kommunen, og i forhold til byernes funktioner.

Operative mål:

- Alle trafikveje i byområderne skal være forsynet med cykelstier e. lign., og der skal sikres det nødvendige antal krydsningsmuligheder.
- Hovedparten af skolebørnene fra 4. klasses trin og opefter skal være selvtransporterende.
- Der skal ved de væsentligste trafikmål (bycentre, større busstoppesteder, stationer mv.) etableres den nødvendige cykelparkering og øvrige faciliteter, som kan understøtte brugen af cyklen som tilbringer til den kollektive trafik.
- Den eksisterende cykelinfrastruktur skal til stadighed gøre det attraktivt at cykle og gå. Driften og vedligeholdelsen af stibelægninger, skilte mv. prioriteres derfor højt.

## STATUS

Sammenlagt er der ca. 150 km asfalteret cykelsti i Rebild Kommune. Hertil kommer de rekreative stier og, de nationale- og regionale cykelruter, der er med til at binde cykelstinet sammen med de grønne områder, turistattraktioner og udflugtsmål.

På landsplan vurderes cyklen at udgøre ca. 4% af det samlede persontransportarbejde. Cyklen bliver primært brugt i forbindelse med arbejde eller uddannelse, og hver tredje cykeltur foregår fra bolig til fritidsaktiviteter. Der cycles dobbelt så meget på hverdage som i weekenden. Andelen af fritidsture har i øvrigt været stigende.

De primære brugere af cyklen er unge mellem 20-30 år, enlige og lavtlønnede. Hovedparten af cykelturene er under 5 km.



Gennem de seneste år har cykeltrafikkens andel af det samlede transportarbejde på landsplan været svagt faldende. Bilen har næsten udelukkende stået for væksten i transportarbejdet.

Hvert år kommer 2 cyklister alvorligt eller let til skade i forbindelse med færdsel på veje og gader i Rebild Kommune. Ingen af uheldene er sket i forbindelse med færdsel til eller fra skole. Opgørelsen er foretaget med baggrund i 5 års uheldsindberetninger.

Cyklister er involveret i 7% af alle trafikuheld. I 18% af alle uheld er enten en fodgænger, cyklist eller knallert indblandet.

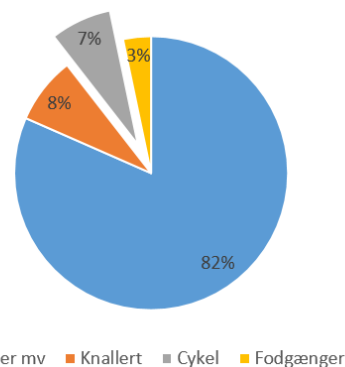
9% af alle de personer i kommunen, som kommer til skade i trafikken, er cyklister.

I 90% af cykeluheldene er modparten et motorkøretøj, og i 10% er modparten knallerter eller andre cyklister.

79% af alle personskaderne med cyklister sker i byområderne. 64% af alle trafikuheld med cyklister involveret, sker i kryds. Cyklisters forhold i kryds bør derfor være et fokusområde ved etablering af nye stier, og der bør etableres sikre stikrydsninger på de lokaliteter, hvor stierne krydser større veje.

#### Den nationale cyklistundersøgelse

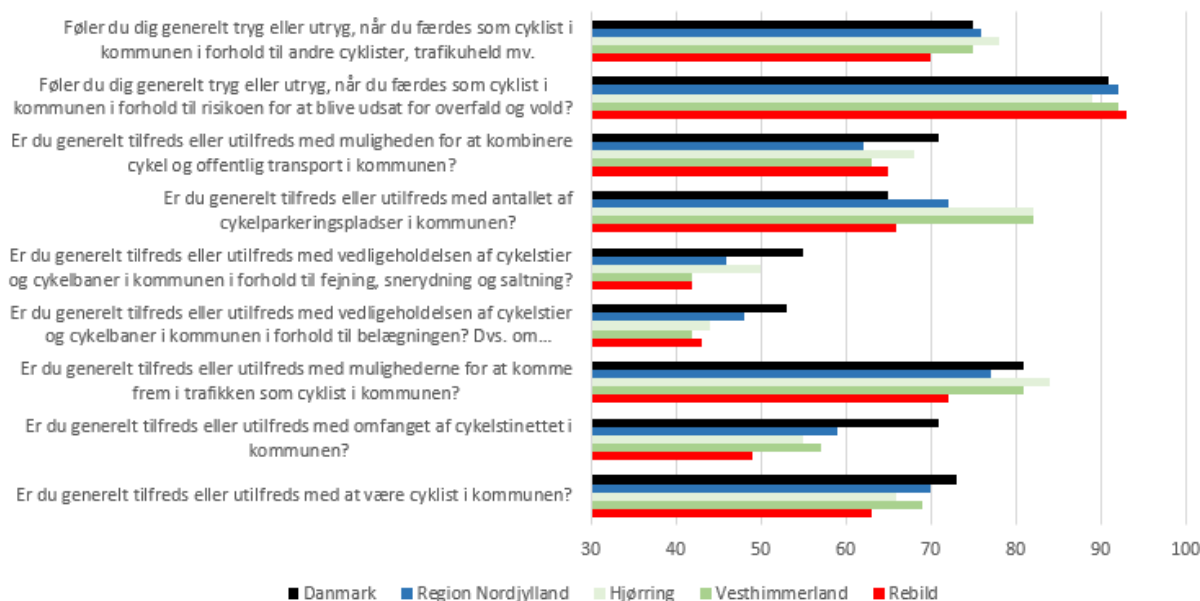
I sommeren 2018 deltog Rebild Kommune i den nationale cyklistundersøgelse. Undersøgelsen havde til formål at give kommunerne et lettilgængeligt overblik over hvordan cyklisterne vurderer forholdene i de respektive kommuner, og give kommunerne mulighed for at sammenligne sig med de øvrige kommuner i undersøgelse. I alt deltog 32 kommuner.



Trafikuheld i Rebild Kommune fordelt på trafikanttyper.



## % som har svaret "meget tilfreds" eller "tilfreds"



Cyklisternes svar på spørgsmålene i interviewene fremgår af ovenstående diagram. Som det ses, er cyklisterne i Rebild Kommune generelt mere utilfredse med forholdene end cyklisterne på landsplan og i Region Nordjylland - specifikt i forhold til omfanget af stinettet, fremkommelighed og vedligeholdelsen af stierne.

Tilfredsheden med antallet af cykelparkeringspladser er på niveau med landet som helhed men dårligere end på regionsniveau og i forhold til Hjørring og Vesthimmerlands kommuner.

Cyklisterne er rimelig tilfredse i forhold til mulighederne for at kombinere cykeltrafik med anden offentlig transport, dog er man lidt mere tilfredse i Hjørring og i landet som helhed.

I Rebild Kommune er man generelt tryk ved at færdes som cyklist, med hensyn til vold og overfald, til gengæld føler man sig mere utryk i forhold til at blive involveret i trafikuheld.

### Gennemførte og planlagte stiprojekter

Der er siden 2010 samlet etableret 4,8 km nye cykelstier langs offentlige veje. Dertil kommer stianlæg etableret i forbindelse med nye boligområder, og stier og ruter som er etableret med rekreativt formål.

Realiserede cykelstiprojekter:

- Der er etableret dobbeltrettet cykelsti langs Nysum Byvej mellem Ravnkilde og Nysum (ca. 0,9 km), af hensyn til skolebørn, og da vejen er meget trafikeret med tung trafik til og fra Nysum grusgrav.
- Der er etableret dobbeltrettet cykelsti langs Bygaden (0,4 km) forbi skolen i Ravnkilde.





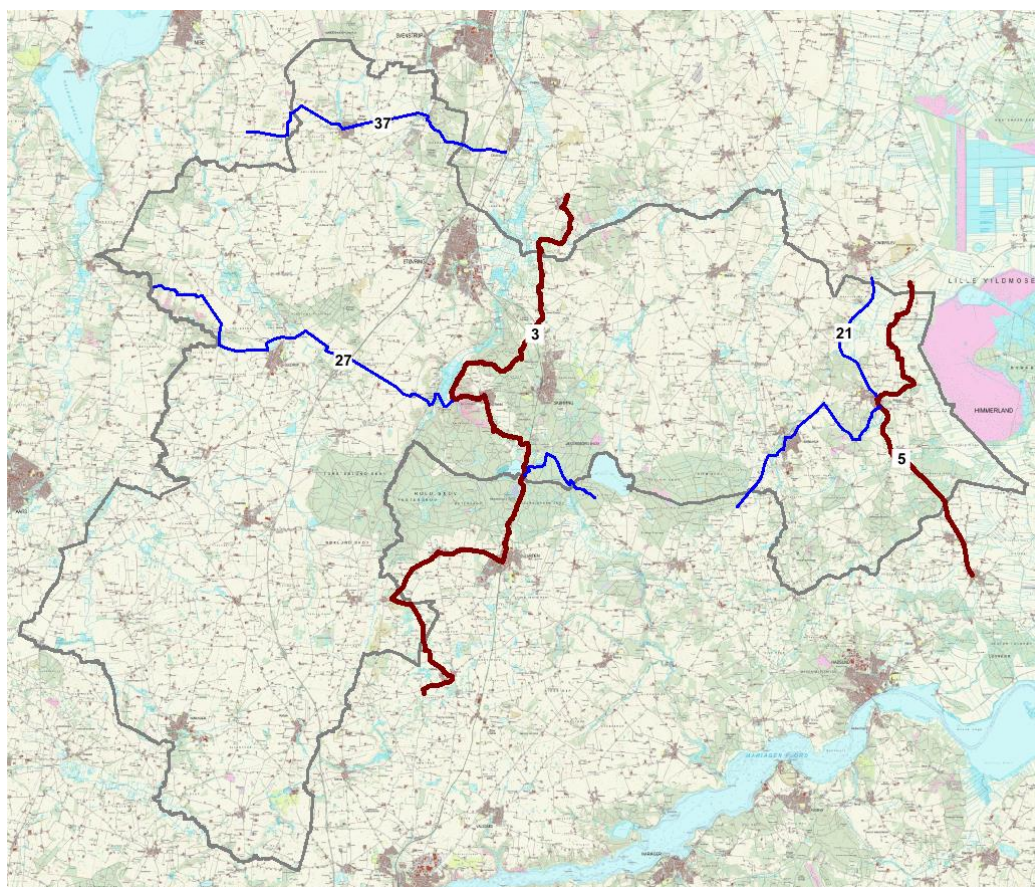
- Der er etableret dobbeltrettet cykelsti langs Grynderupvejen (3,5 km) mellem Nørager og Rørbæk
- Dobbeltrettet sti mellem Skalborgvej og Skaarupvej 31 (Ravnkilde).
- Dobbeltrettet sti på Nibevej mellem Volstrupvej og Gammel Viborgvej.

#### Planlagte cykelstiprojekter:

- Hanehøjvej i Skørping. Der er afsat anlægsmidler. Stien er under udførelse og planlagt ibrugtaget medio 2021.
- Mellem Jyllandsgade og Hellum (Skørpingvej). Der er afsat anlægsmidler og er planlagt realiseret 2021.
- Mellem Bælum og Terndrup. Der er afsat anlægsmidler i 2022

#### Cykelrutenettet

Cykelrutenettet i Rebild Kommune består af 2 nationale (Hærvejsruten og Østkystruten samlet ca. 37 km) og 3 regionale cykelruter (i alt ca. 46 km). Ruterne er udlagt som rekreative ruter med fokus på kultur og natur oplevelser, og er for det meste ikke egnede som pendlerruter.



*Nationale og regionale cykelruter (brune=nationale ruter, blå= regionale ruter)*



### Ønsker til nye cykelstier

Støvring by er generelt dækket godt ind med cykelstier. Der er gode forbindelser til skolerne, indkøbsfunktioner og til de rekreative områder. På de større lokalveje der ikke er forsynet med cykelstier eller cykelbaner, er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger.

I Skørping er stinettet til skolen godt udbygget. Efter anlæggelse af den nye underføring "Under Broen" er der dog visse udfordringer i at sikre trygheden for skolebørnene i krydset Under Broen/Møldrupvej og i krydset Jyllandsgade/Møldrupvej

Der er ønsker om cykelfaciliteter langs Jyllandsgade, Sverriggårdsvvej og Møldrupvej.

I Terndrup er boligområderne forbundet med nord-syd og øst-vest gående stisystemer. På trafikvejene – Aalborgvej og Bælumvej – er der etableret hastighedsdæmpning. Der er ønsker om cykelstier på indfaldsvejen til byen.

I forbindelse med et projekt for områdefornyelse i Terndrup, arbejdes for etablering af ny stiforbindelse mellem boligområderne Anemonelunden/Ådalen og skole, og hastighedsdæmpning og forskønnelse af Hadsundvej.

I Nørager er der cykelstier langs Bredgade (statsvej), som blandt andet betjener Sortebakkeskolen. På de øvrige trafikveje og primære lokalveje, er der etableret stier eller etableret hastighedsdæmpning. I krydset Bredgade/Mejlbyvej er der udfordringer i at sikre trygheden og sikkerheden for skolebørnene.

I Ravnkilde er der ønske om cykelstier langs Skaarupvej og Tradsvejen.

I åbent land er der ønsker om at forbinde byzonebyer og hovedbyer:

- Øster Hornum og Guldbæk (landsby)
- Guldbæk og Støvring (herunder Guldbæk og Guldbæk syd)
- Suldrup og Sørup
- Suldrup og Haverslev
- Haverslev og Nørager
- Støvring og Gravlev (landsby)
- Støvring og Skørping (dels ad Buderupholmvej, dels ad Bækkedalsvej)
- Skørping – Fræer (landsby)
- Skørping – Hellum (landsby)
- Terndrup – Store Brøndum (landsby)
- Terndrup – Bælum
- Suldrup - Aarestrup

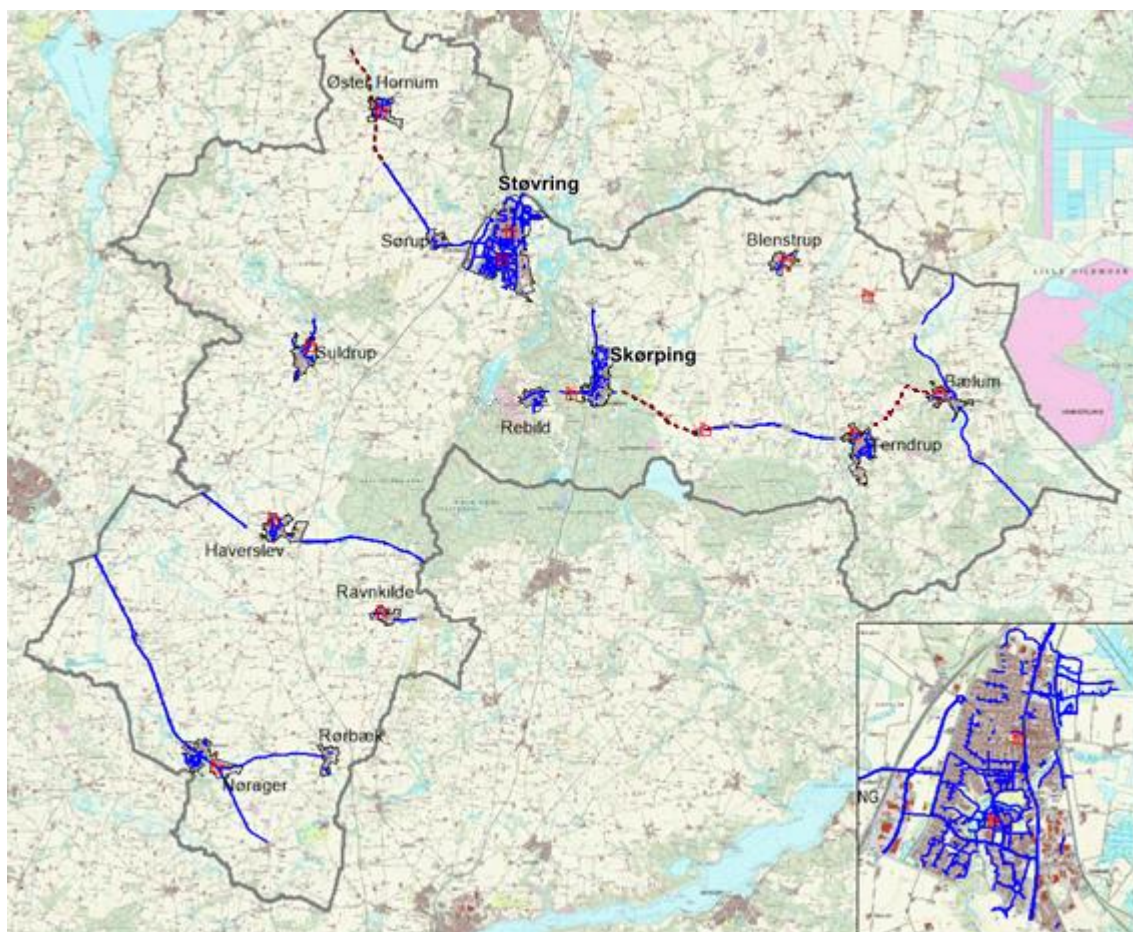






På statsvejnettet er der ønsket om:

- Cykelstier langs Viborgvej fra Sønderup til kommunegrænsen mod Vesthimmerland Kommune
- Cykelstier langs Løgstørvej fra Stenild til Nordre Ringvej, og
- Cykelstier langs Hadsundvej fra Astrupvej til Vester Korupvej



*Eksisterende og planlagte cykelstier med anlægsbevilling i Rebild Kommune (blå=eksisterende stier, brun stiplet=planlagte stier)*



## INDSATSOMRÅDER

Cykeltrafik skal fylde mere i borgernes bevidsthed. Der skal derfor sættes større fokus på cyklen som transportmiddel, samt de positive effekter cyklen har for den enkelte borger, bymiljøerne og klimaet således, at det bliver naturligt at vælge cyklen som transportmiddel.

Der vil være særligt fokus på at øge brugen af cyklen blandt børn og unge. Målet er, at denne gruppe skal opfatte cyklen som det naturlige transportmiddel til skole og fritidsaktiviteter.

Forældre og andre voksne skal også i højere grad fremstå som et forbillede for kommunens børn og unge, når der skal vælges transportmiddel. Derfor er det også vigtigt at incitamentet for at benytte cyklen også øges hos de øvrige aldersgrupper.

### Udbygning af cykelstinet

Cykelstiplanens ønsker til nye stier stammer fra den tidligere stiplan fra 2010, suppleret med ønsker som er indkommet i den mellemliggende tid. Ønskerne fremgår af bilag 1.

### Prioritering af cykeltrafik i planlægningen

Hensynet til udvikling af cykeltrafikken skal generelt medtages i den kommunale planlægning og administration, ikke kun i forbindelse med den fysiske udvikling af byer og landområder, men også når der planlægges for aktiviteter på skoler, institutioner mv.

### Cykelparkering

Antallet af cykelparkeringer skal generelt øges, så det bliver lettere for cyklisterne at parkere. Cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter som f.eks. centerområder, stationsområder, større busstoppesteder, skoler, pendlerpladser mv. skal være af høj kvalitet.

### Cykelpumper

Der kan opstilles cykelpumper ved væsentlige trafikknudepunkter f.eks. stationsområder og ruter med væsentlig cykeltrafik.



*Veksø, Aros manuel pumpe*

### Plejestationer

Ved særlige lokaliteter f.eks. MTB-ruter eller de nationale og regionale cykelruter, kan der etableres plejestationer, hvor der er værktøj til rådighed, og hvor cyklen kan løftes til god arbejds højde.



*Plejestation for cykler, Hvidesande*



### Vane- og holdningsændring

Gennem et tilbagevendende kampagnearbejde skal borgerne mindes om de positive effekter, cyklen har som transportmiddel. Ligeledes skal der afholdes kampagner, der har til formål at forbedre cyklisternes trafiksikkerhed. Blandt andet skal der appelleres til cyklisterne om at bruge cykelhjem og cykellygter. Denne type kampagner gennemføres i tværkommunale samarbejder eller ved deltagelse i landsdækkende kampagner.

Skolerne og uddannelsessteder, skal have øget fokus på at uddanne eleverne til dygtige trafikanter, herunder i praksis øve deres færdigheder på cyklen, således at de får større trykthed i deres daglige færden til og fra skole.

Relevante samarbejdspartner i kommunen kan inddrages i kampagnearbejdet. Dette kan f.eks. være cykelklubber, institutioner eller virksomheder.



Der kan afholdes forskellige lokale events og arrangementer, hvor cyklen er i centrum som transportmiddel, motionsredskab eller legeredskab. Sådanne events kunne for eksempel være cykelløb, eller i samarbejde med lokale cykelbutikker, introducere borgerne for forskellige typer af cykler f.eks. elcykler, med henblik på at få flere til at benytte cyklen i det daglige.

Som virksomhed støtter og deltager Rebild Kommune i Cyklistforbundets årlige kampagne "Vi cykler til arbejde".

### Cykelbaner

Til at understøtte folkeskolernes færdselsundervisning og tilhørende cyklistprøve, kan der indkøbes 1-2 mobile cykelbaner. Cykelbanens formål er at øve børnenes motoriske evner f.eks. holde balancen ved igangsætning og stop, når der skal gives signal, holde retningen mens man orienterer sig, og i øvrigt lære at styre cyklen under vanskelige forhold.

Cykelbanen kan indkøbes hos Rådet for Sikker Trafik, og bør suppleres med en trailer, så skolerne nemt selv kan hente banen.



### Cykellegebaner

Cykellegebaner er en ny type tiltag i Danmark, hvor målet er at skabe et byrum, hvor man kan lege på cyklen og have det sjovt sammen. På cykellegebanen lærer man alle de basale cykelmanøvrer, som skal sidde på rygraden, for at barnet kan overskue trafikken og huske på færdselsreglerne.



En cykellegebane henvender sig primært til børn i alderen 2-12 år og kan både bruges af børn, der er ved at lære at cykle, og børn, der allerede cykler godt. Mange større børn har i dag en for dårligt udviklet motorik, og de vil også kunne få gavn af cykellegebanen.

Cykellegebanen vil være et oplagt udflugtsmål for både børnehaver, SFO'er, skoleklasser og børn i selskab med venner, forældre eller bedsteforældre i fritiden.

Derudover vil cykellegebanen også være oplagt til cykelkurser til voksne med behov for cykeltræning fx i regi af Røde Kors, DGI eller ÆldreSagen.

Cykellegebanerne kan medvirke til at skabe fokus på bevægelse og udeliv i skoletiden, og bør derfor placeres i nærheden af skolerne og børnehaver.

## PRINCIPPER FOR UDBYGNING AF CYKELSTINETTET

For at opnå en attraktiv infrastruktur for cykeltrafikken, er det vigtigt, at der er sammenhæng i stinettet og, at stierne udgør den mest direkte forbindelse mellem målene. Cykelstinettet skal samtidig være trygt at færdes på, således at trafikanterne – også de yngste brugere – ikke bliver hindret i at benytte dette.

Stinettet kan bestå af følgende typer af stier:

- Stier i eget tracé
- Cykelstier langs veje
- Cykelbaner/brede kantbaner
- Cykelruter ad lokalveje
- Cykelruter ad fartdæmpede trafikveje

Ved valg af stityper kan trafikmængden og hastighedsniveauet indgå som kriterier. I en konkret vurdering vil der dog også indgå hensyn til brugerne af stien bla., om der er mange børn og unge, som færdes på strækningen.

Stikrydsninger i byområder kan etableres som:

Niveaufri krydsninger – anvendes kun ved betydelige trafikmængder

Signalreguleringer, hvor der er taget særlige hensyn til cyklister f.eks. tilbagetrukket stopstreg, blå cykelfelter og før-grønt.

Vigepligtsregulerede kryds med overkørsler, fartdæmper på trafikvejen i form af helleanlæg, hævet flade eller bump.





## Byområderne

Stinettet i byområderne skal primært betjene skoler, uddannelsesinstitutioner, fritidsfaciliteter, arbejdspladskoncentrationer, offentlige funktioner, indkøbsmuligheder og kollektive trafikterminaler. Samtidigt skal det sikres, at disse stier er forbundet hensigtsmæssigt med oplandet omkring byerne.

Ved byudviklingsprojekter tilstræbes det, at de nye byområder forbindes med det eksisterende stinet.

Krydsninger mellem veje- og stier giver ofte anledning til trafikikkerhedsmæssige problemer, og det er derfor vigtigt at have fokus på disse dele af stinettet.

Generelt vil cyklister opfatte det som mere trygt at færdes på en cykelsti i forhold til, at der ikke er nogen. Ofte afspejles dette dog ikke i en øget trafikikkerhed, idet der fortsat vil være problemer i krydsene, og i forhold til parkerede biler. I projekterne skal der derfor fokuseres på løsninger for disse problemområder.

## Det åbne land.

Cykelstinettet i det åbne land skal skabe forbindelse mellem kommunens hovedbyer, byzonebyer samt til andre større trafikmål i det åbne land.

Stiruter ad lokalveje eller mindre trafikveje, hvor trafikmængden er lav, men hvor hastigheden er høj og vejprofilen smalt, er ikke umiddelbart ideelle i forhold til at yde cyklisterne tilstrækkelig tryghed.

Det vil ikke være økonomisk muligt at etablere egentlige cykelstier langs alle veje, og vejene er ofte for smalle til, at det er muligt at etablere kantbaner. Hvis der registreres sikkerhedsproblemer langs disse veje, kan det overvejes at reducere hastigheden på vejene. Her kan udformning af vejen som en 2-1 vej, i nogle tilfælde også være en løsning. En 2-1 vej, er en vejtype, hvor der er et kørespor og en bred kantbane i begge sider med plads til cyklister og fodgængere

I byområderne består stinettet af:

Stier i eget tracé, som oftest er dobbeltrettede og kan benyttes af både cyklister/knallerter og fodgængere. Disse stier anlægges især som stisystemer i boligområder, gennem rekreative områder eller langs trafikveje med meget få krydsninger.

Cykelstier langs trafikveje anlægges primært som enkeltrettede stier i begge vejsider, adskilt fra vejen med kantsten eller rabat.

Cykelbaner (adskilt fra vejen ved afstrikning) anvendes primært på strækninger, hvor vejudlægget er så bredt, at de kan anlægges uden væsentlige ændringer af det eksisterende vejprofil.

Stiruter ad fartdæmpede trafikveje, hvor hastighederne er 30-40 km/t eller ad lokalveje.

I det åbne land består stinettet af:

Dobbeltrettede stier i eget tracé, som kan benyttes af både cyklister/knallerter og fodgængere. Disse anlægges ofte som genveje mellem bysamfund eller gennem rekreative områder

Cykelstier langs trafikveje (enkeltrrettede og evt. dobbeltrettede, hvis der er et beskedent behov for at krydse vejen)

Stiruter ad lokalveje hvor trafikmængden er mindre end 1.000 biler/døgn og med få tunge køretøjer

2-1 veje, hvor vejen indsnævres til ét spor og brede kantbaner i begge vejsider.



Som i byområderne er det vigtigt at etablere sikre krydsninger mellem trafikvejene og stinettet. I det åbne land er det dog ikke muligt at anvende hævede flader eller bump, og signalanlæg anlægges kun sjældent.

## Økonomi

Anlægsomkostningerne ved etablering af cykelstier kan variere væsentlig afhængig af forholdene i de aktuelle områder f.eks. om det er i by eller på land, jordbundsforhold, terrænforhold mv. Anlægspriserne nedenfor er derfor kun vejledende og ekskl. arealerhvervelse og projektering.

### Enkeltrettede cykelstier – bredde 1,5 meter:

- Åbent land - ca. 2,3 mio. kr / km
- Byområde - ca. 4,5 mio. kr/ km

### Dobbeltrettede cykelstier – bredde 2,5 meter:

- Åbent land - ca. 2,0 mio. kr/ km
- Byområde - ca. 4,0 mio. kr/ km

### Øvrige tiltag:

Cykelbaner uden udvidelse af kørebane - ca. 0,25 mio. kr/ km

2 minus 1 vej i åbent land - ca. 0,6 mio. kr/ km

Traditionel belysning langs sti - ca. 0,6 mio. kr/km

### Alternativer anlægsmetoder

Ved brug af forskellige typer geo-net eller Leca (brændte ler kugler) er det muligt at stabilisering og forstærke vejkonstruktionen, hvilket kan udnyttes til at reducere bærelagets tykkelse, hvorved behovet for jordarbejde og mængden af grus kan reduceres. Besparelsen skal sammenholdes med priserne for indkøb og udlægning af geo-nettet e.lign. Med det nuværende prisniveau på geo-net/Leca, skal jordbundforholdene være meget specielle før det er økonomisk rentabelt.

## ØNSKER TIL NYE CYKELSTIER.

Cykelstinettet i det åbne land skal skabe sammenhæng mellem byzonebyerne.

Cykelstinettet udenfor byområderne består i dag primært af cykelstierne langs de tidligere amtsveje og af de nationale og regionale cykelruter.

En rute på 4 kilometer eller derunder er erfaringsmæssigt den afstand, det er realistisk at få pendlere til at benytte cyklen, frem for andre transportmidler. Cykelstier i eller i nærheden af byerne bør derfor prioriteres højere end cykelstier, som ikke direkte trafikerer et byområde.





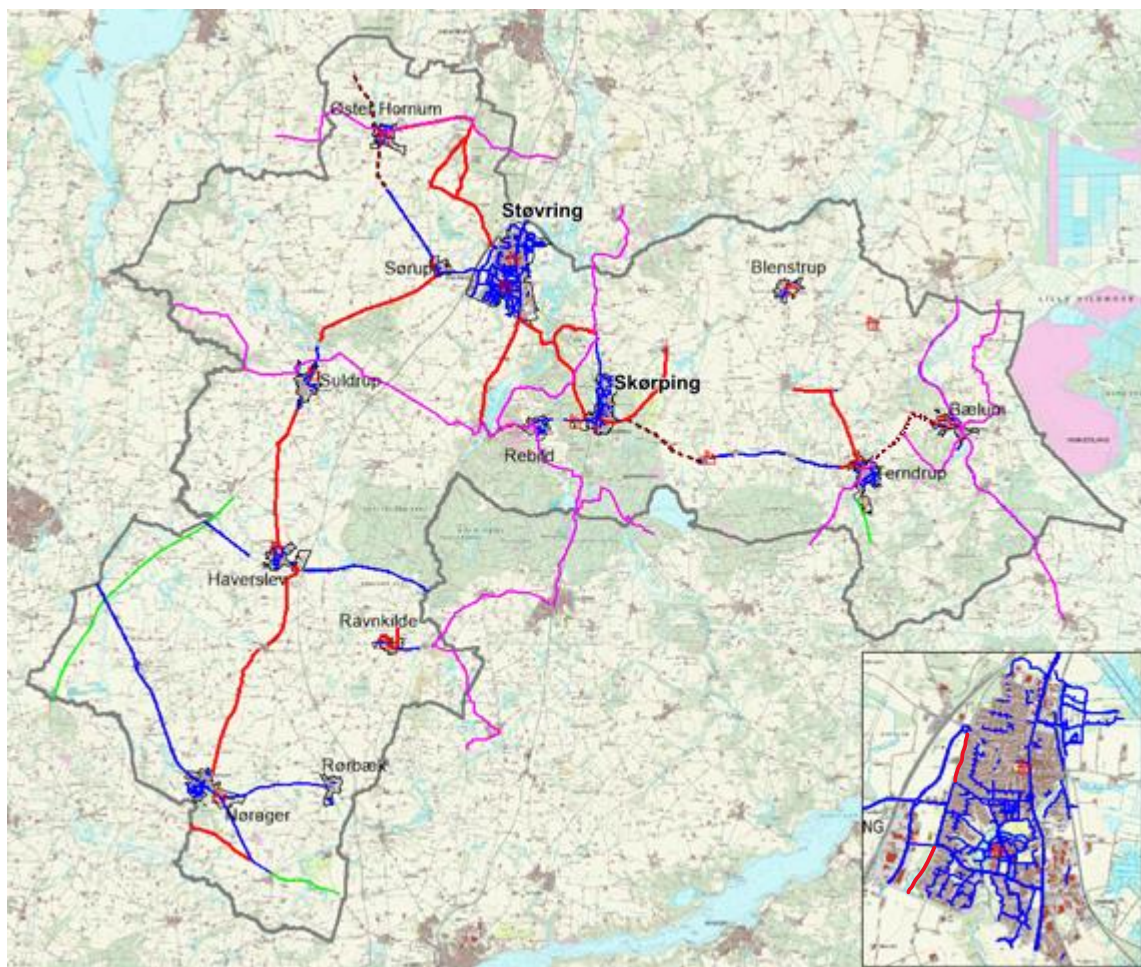
### Ønsker til nye cykelstier

Planens ønsker til nye stier stammer fra den tidligere stiplan fra 2010, suppleret med ønsker som er indkommet i den mellemliggende tid. Der er ønsker til nye cykelstier langs ca. 70 km kommunevej og langs ca. 16 km statsvej.

Mindre stianlæg med lokal betydning behandles i forbindelse med den årlige prioritering af midler til trafiksikkerhed og byforskønnelse.

Der er 3 regionale og 2 nationale cykelruter i Rebild Kommune. Disse ruter er oftest ikke den korteste eller hurtigste rute mellem byerne, men derimod rekreative ruter, som ikke altid forløber ad asfaltbelagte stier og veje. Ruterne henvender sig primært til cykelturisterne.

Ruterne er medtaget i stiplanen for at vurdere om disse kan udgøre et alternativ til trafikstinetet.



*Cykelstiønsker (rød=cykelstiønsker som indgår i prioriteringen, grøn=ønsker til cykelstier langs statsens veje, brun stiple=planlagte stier, violet=nationale og regionale stieruter og blå=eksisterende stier)*





## Bilag 1: ØNSKER TIL NYE CYKELSTIER (ikke prioriteret rækkefølge)

By/Område	Vejnavn	Længde, km	Strækning	Ådt	Vejbredde	By/land
Skørping	Buderupholmvej	5,373	mellem Hobrovej og Himmerlandsvej	3724	6	land
Skørping	Sverriggårdsvej	0,707	mellem Jyllandsgade og Nyvej	2371	8	by
Skørping	Jyllandsgade	0,890	mellem Møldrupvej og byzonetavler	3600	7,2	by
Sørup	Nibevej	0,645	mellem Guldbækvej og Hjedsbækvej	2300	5,4	by
Bælum	Østergade	0,271	mellem Smidievej og Stationsvej	1425	7,9	by
Støvring	Hobrovej	4,357	mellem Gravlev og Støvring	4068	8,2	land
Støvring	Vestre Primærvej	0,620	mellem Grangårdsvej og Hæsumvej	2216	7	by
Terndrup	Skørpingvej	0,741	mellem cykelstier og Aalborgvej	1152	7	by
Skørping	Møldrupvej	0,351	mellem Under Broen og Byzonen	2897	7	by
Støvring	Vestre Primærvej	0,700	mellem Nibevej og Over Bækken	3081	7	by
Suldrup	Hjedsbækvej	1,575	mellem Braulstrupvej og Suldrup	1827	7	land
Ravnkilde	Skaarupvej	0,492	mellem Bygaden og bygrænsen	689	6	by
Hjedsbæk	Hjedsbækvej	5,482	mellem Hjedsbæk og Sørup	2119	7	land
Støvring	Hæsumvej	3,793	mellem Hæsum og Støvring	1106	5,4	land
Fræer	Gerdingvej	3,419	mellem Jyllandsgade og Fræer	1034	0	land
Aarestrup	Aarestrupvej	3,782	mellem Suldrup og Aarestrup	483	5,5	land
Haverslev	Jyllandsgade	0,310	mellem Haverslev byzone og rundkørsel	2000	7	by
Øster Hornum	Øster Hornumvej	3,100	mellem Øster Hornum og Guldbæk	1043	5,5	land
Guldbæk	Storhøjvej	2,410	mellem Hæsumvej og Guldbæk	313	4,5	land
Haverslev	Braulstrupvej	4,032	mellem Haverslev og Hjedsbækvej	683	5,2	land



By/Område	Vejnavn	Længde, km	Strækning	Ådt	Vejbredde	By/land
Haverslev	Hvidkildevej	3,324	mellem rundkørsel (Haverslev) og Mejlbj	1803	5,2	land
Nørager	Mejlbyvej	5,181	mellem Mejlbj og Nørager	1257	6	land
Store Brøndum	Lyngbyvej	1,438	mellem Aalborgvej og Store Brøndum	774	5,3	land
Ravnkilde	Bygaden	0,333	mellem Skaarupvej og Nysum Byvej	1000	6,1	by
Guldbæk	Guldbækvej	1,436	mellem Hæsum og Guldbæk	317	4,7	by/land
Hæsum	Guldbækvej	1,477	mellem Hæsum og Skodshøj	355	4,7	land
Terndrup	Aalborgvej	2,937	mellem Terndrup og Aalborg omfartsvej	1283	7,1	land
Ravnkilde	Skaarupvej	1,419	Mellem byskilt ved Ravnkilde til Skaarupvej 86	563	5	by/land
Nørager	Hvalpsundvej	2,812	mellem Løgstørvej og kommunegrænse	1266	6	land
Ravnkilde	Tradsvejen	0,741	mellem Nysum Byvej og Nørvad	305	4,9	by/land



## Bilag 2: VIRKEMIDDELKATALOG

Virkemiddelkataloget indeholder en liste med anbefalede løsninger for at sikre bløde trafikanter på cykelrutenettet. Til hvert tiltag er knyttet et anlægsskøn.

Der er opstillet anbefalede løsningsforslag til følgende forhold:



- Generelle fysiske løsninger
- Fysiske foranstaltninger ved strækninger
- Fysiske foranstaltninger ved krydsningspunkter

Øvrige virkemidler:

- Kampagner
- Samarbejder

Anlægsskøn er baseret på erfaringspriser for tilsvarende arbejder, men kan variere fra lokalitet til lokalitet og må derfor alene betragtes som vejledende. Alle beløb er i prisniveau 2019 og ekskl. moms.

### Fysiske foranstaltninger ved strækninger

LØSNING	EKSEMPEL	VEJL. ANLÆGSPRIS
<p><b>Cykelsti langs vej, land</b></p> <p>Enten som kantstensafgrænsning til kørebane eller med rabat, som det er vist på billedet.</p>		<p>Kr. 2.300 pr meter i begge vejsider</p> <p>Kr. 2.000 pr meter dobbeltrettet</p>
<p><b>Cykelbane langs vej</b></p> <p>Anlægges ved smallere forhold, hvor der ikke er plads til cykelsti eller som en del af en indsnævring af eksisterende kørebane. Desuden er løsningen billigere end etab. af cykelsti.</p>		<p>Kr. 1.700 pr meter (ved udvidelse af eksist. vej)</p>



LØSNING	EKSEMPEL	VEJL. ANLÆGSPRIS
<b>2 minus 1 vej</b>  Indsnævring af lokalveje til ét spor med mulighed for at benytte cyklistarealet ved passage mellem to biler. Primært til strækninger med væsentlig cykeltrafik og lav ÅDT. Anbefales anvendt på lokalveje ved indkørsler fra landzone til byzone samt i landzone i øvrigt.		Kr. 60 pr meter samt kr. 12.000 for skiltning
<b>Blåt cykelfelt</b>  Længdemarkering primært i rundkørsler og signalkryds samt ved udkørsler fra boligveje med overkørsel.		Kr. 230 pr m <sup>2</sup> inkl. cykelsymbol og kantlinie
<b>Fysiske foranstaltninger ved krydsningspunkter</b>		
LØSNING	EKSEMPEL	VEJL. ANLÆGSPRIS
<b>Midterhelle</b>  En midterhelle anlægges på strækninger, hvor der er en del krydsende færdsel. Hellen anlægges 2,5 meter bred med højst 5 cm kantstensopspring/lysning og afmærkes med spærreflade og færdselstavler som vist på fotoet. Der bør ikke anlægges fodgængerfelt på strækninger.		Kr. 50.000 Krydsningshelle for fodgængere uden vejvidelse







LØSNING	EKSEMPEL	VEJL. ANLÆGSPRIS
<p><b>Sidehelle</b></p> <p>Kan kombineres med indsnævring til ét kørespor.</p> <p>Vigtigt at der etableres cykelsluse ved sideheller.</p> <p>Effekt af sidehelle forbedres ved at kombinere den fysiske foranstaltning med visuelle så som beplantning/belysning mv.</p>		Kr. 50.000
<p><b>Signalregulering ved stikrydsning</b></p> <p>Kan anlægges i forbindelse med stikrydsninger med betydeligt trafik på både vej og sti og hvor krydsning kan være farlig/utryg.</p> <p>Kan anlægges med spoledetektering eller anmeldertryk.</p>		Kr. 950.000
<p><b>Niveaufri skæring</b></p> <p>Med andre ord stitunnel eller stibro.</p> <p>Stibro bør kun anlægges hvor terrænforhold fordrer det fx ved høje skrænter.</p> <p>En stitunnel bør etableres under større befærdede veje, hvor det er hensigtsmæssigt at lade lette trafikanter krydse under vejen pga. høj hastighed eller mange biler på vejen, og hvor det dermed er svært at krydse vejen.</p>		Kr. 1.400.000 Tunnelrør i stål og med udgravning og diverse foranstaltninger

#### Øvrige tiltag



LØSNING	EKSEMPEL	VEJL. ANLÆGSPRIS
<p><b>Kampagner</b></p> <p>Statslige såvel som lokale kampagner.</p> <p>Kampagner rettet mod forskellige aldersgrupper, færdselsgrupper mv.</p> <p>Fx kampagner rettet mod følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Brug af cykelhjelm</li><li>• Brug af lygte</li><li>• Unge trafikanter/ skolebørn</li><li>• Skolebørn</li><li>• Adfærd</li></ul>		<p>Kr. 30.000 pr kampagne</p>
<p><b>Samarbejder</b></p> <p>Samarbejde med fx skoler med færdselstræning o. lign.</p>		<p>Variabel pris, der afhænger af tidsforbrug og omfang af samarbejdet</p>



