

# Cykel- og stiplan

En handlingsplan







# Op på cyklen - og afsted!

Find de gode sko frem – og løb eller gå en tur!

Så kort kan målet med denne plan faktisk siges.

For cykel, gang og løb er nemlig godt for både dig, mig og alle andre.



For det første er det godt for sundheden. Når du tramper i pedalerne frem for på speederen, bliver motion nemlig en nem og naturlig del af din hverdag. Og hvis du ikke er så meget til cyklen, kan du gå eller løbe i stedet – det har samme virkning.

For det andet er det godt for køerne – altså bilkøerne. Hvis du cykler, går eller løber frem for at snuppe bilen, kommer der færre biler på vejene – og færre biler på vejene betyder mindre trængsel og færre udgifter til vedligeholdelse af vejene. Så drop køerne – og nup cyklen eller find de gode sko frem, så du kan gå eller løbe.

For det tredje er det godt for klimaet. For cykel, gang og løb er nemlig helt CO<sub>2</sub>-fri og forurener slet ikke. Verdens ledere skuffede fælt på klima-topmødet – men det skal ikke forhindre alle os andre i at gøre noget. Og her er cykel, gang og løb vigtigt. Den største CO<sub>2</sub>-udleder af dem alle er nemlig biltrafikken.

Først i det øjeblik du tager cyklen, går eller løber en tur, lever planen her op til sit mål. For målet er, at flere skal cykle, flere skal gå og flere skal løbe - til gavn for os alle sammen. Jeg vil gerne opfordre dig til at være med til at gøre målet til virkelighed.

Planen her hænger sammen med de andre planer for infrastruktur, klima og sundhed. Den er blevet til på baggrund af interessentmøder, borgermøder, skolvejs- og trafikundersøgelser og faglig ekspertise udefra og på tværs af forvaltninger i kommunen.

Planen beskriver, hvordan vi gør målsætningerne i Cykel- og stipolitikken til virkelighed.

Randers Kommune har allerede gang i flere initiativer for at gøre cyklen mere attraktiv. Vi er fx med i EU-projekterne Nordiske Cykelbyer og Trendy Travel, der tilsammen skal skabe ekstra fokus på cyklismen og gøre det endnu bedre at være cyklist i Randers.

Tak til alle, der har bidraget til planen – det har været værdifuldt! Jeg er glad for, at der for første gang nogensinde ligger en samlet plan for cykel- og motionsstierne.

Jeg er helt overbevist om, at planen vil bidrage til, at vi når vores mål: Flere cykler, flere gående, flere løbende – og færre biler.

Venligst  
Kasper Fuhr Christensen  
Formand for Miljø- og teknikudvalget i  
Randers Kommune







# Indholdsfortegnelse

<b>Forord</b> .....	<b>3</b>
<b>Indledning</b> .....	<b>7</b>
<b>Formålet med cykel- og stiplanen</b> .....	<b>7</b>
Hvordan cykel- og stiplanen er blevet til.....	7
Borger- og interessentinddragelse i udarbejdelsen af cykel- og stiplanen.....	8
Cykel- og stiplanens struktur .....	9
<b>Indsatsområde 1: Motion for alle - børn og voksne</b> .....	<b>11</b>
Handlinger/virkemidler.....	11
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	11
<b>Indsatsområde 2: Trafiksikkerhed</b> .....	<b>15</b>
Handlinger/virkemidler:.....	15
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	15
<b>Indsatsområde 3: Sammenhæng i sti- og rutenet</b> .....	<b>19</b>
Handlinger/virkemidler.....	19
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	19
<b>Indsatsområde 4: Bedre service for cyklister og gående</b> <b>25</b>	
Handlinger/virkemidler.....	25
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	25
<b>Indsatsområde 5: Drift og vedligeholdelse</b> .....	<b>29</b>
Handlinger/virkemidler.....	29
Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:.....	29
<b>Prioritering og investering</b> .....	<b>31</b>
Det videre forløb .....	31







# Indledning

Manglende motion i hverdagen er medvirkende årsag til at en stigende andel af befolkningen er overvægtig. Cykling, gang og løb er gode motionsformer, hvor alle borgere kan være med. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at vi dyrker motion i 30 minutter dagligt.

Siden oliekrisen i 1970'erne er mængden af biltrafik steget konstant. Dette bevirker, at kapaciteten til tider er opbrugt flere steder på vejnettet. Resultatet er kødannelser, lange ventetider og en direkte påvirkning af samfundsøkonomien i form af tabt arbejdstid. Dette opleves allerede i Randers i krydsene omkring Randersbro og på flere indfaldsveje i spidstimerne.

Den mest alvorlige miljøtrussel er i dag klimaforandringerne. Udledningen af CO<sub>2</sub> og andre drivhusgasser skal bremses markant for at standse den globale opvarmning. En af de væsentligste kilder til udledning af drivhusgasser er bl.a. transport.

Ved at få cykling, løb og gang som en integreret del af sine daglige transportvaner vil mange flere borgere få de anbefalede 30 minutters daglige motion. Samtidig vil bilkøerne og CO<sub>2</sub>-udledningen blive reduceret.

Randers Kommune har dermed tre gode grunde til at fokusere på at få flere til at cykle, gå og løbe mere end vi allerede gør i dagligdagen.

## Formålet med cykel- og stiplanen

Cykel- og stiplanen er udarbejdet med udgangspunkt i cykel- og stipolitikken. Cykel- og stiplanen er den handlingsorienterede plan for, hvad Randers Kommune mener der skal til for at sikre, at de beskrevne mål i cykel- og stipolitikken kan nås i perioden frem til 2020.

Randers Kommune har således i nærværende cykel- og stiplan beskrevet handlinger, som danner grundlag for de næste mange års investeringer på cykel- og stiområdet. Disse investeringer skal medvirke til at flere borgere kommer til at bevæge sig mere på stierne i kommunen.

Cykel- og stiplanen lægger op til investeringer, der samlet set vil sikre en udvikling hen i mod sammenhængende, trafikksikre, komfortable og fremkommelige stier.

Investeringerne i denne plan omfatter tiltag i form af kampagner og øget drift og vedligeholdelse af det eksisterende stinet. Men investeringerne handler i høj grad også om anlæg af nye stier langs veje og i naturen samt andre fysiske forbedringer såsom sikrere steder, hvor veje, jernbane eller åer kan krydses.

Forkælelse af de lette trafikanter (cyklister, gående og løbende) skal i samspil med større investeringer være med til at lokke flere til at bevæge sig mere i fremtidens Randers Kommune.

## Hvordan cykel- og stiplanen er blevet til

En tværfaglig projektgruppe har bl.a. arbejdet med at udpege indsatsområder, diskutere konkrete tiltag på baggrund af de i cykel- og stipolitikken opstillede resultatmål og kortlægge de eksisterende stier og ruter samt komme med forslag til prioritering af nye stier og ruter i kommunen. Projektgruppen bestod af repræsentanter fra områderne: Sundhed, skole, kultur og fritid, erhverv og udvikling, plan og byg, natur og miljø samt veje og trafik.

Cykel- og stiplanen er blevet til på baggrund af et tæt samarbejde i projektgruppen og gennem involvering af borgere og interessenter.



## **Borger- og interessentinddragelse i udarbejdelsen af cykel- og stiplanen**

I Randers Kommune er der generelt stor fokus på at inddrage borgerne, når planer udarbejdes og projekter gennemføres. I processen omkring udarbejdelsen af cykel- og stiplanen er borgere og interessenter blevet hørt i forhold til deres erfaringer med at bevæge sig på cykel og til fods i kommunen. Samtidig har deres ønsker og forslag til forbedringer indgået i overvejelserne til indsatser.

Borgere og interessenter har med deres bidrag været med til at skabe den nærværende plan med de indsatsområder og forslag til prioriteringer, som heraf fremgår. Med disse aktive og interesserede menneskers bidrag er betydelige dele af cykel- og stiplanen blevet til.

### **Interessentmøde og borgermøde**

I august 2009 inviterede Randers Kommune til et møde med interessenter.

Interessentgruppen var inviteret for at videregive deres særlige viden på cykel- og stiområdet. Sammensætning af interessentgruppen skulle favne så mange aktører på området som muligt. Interessenter med synspunkter inden for cykling, vandring og løb blev inviteret, men også lokale organisationer og myndigheder var repræsenteret.

#### *Interessentgruppens deltagere:*

Dansk Cyklist Forbund i Randers  
Randers Cykleklub af 1910  
Fodslaw Randers  
Hornbæk Skole  
Vandrelauget  
Kommunens løbeklub  
HF Christiansen  
Randers Regnskov  
Cityforeningen  
Danmarks Naturfredningsforening  
Landboforening Kronjylland  
Handicaprådet

Vejdirektoratet  
Østjyllands Politi  
Visit Randers (særskilt møde)

På interessentmødet blev status for cykel-, gang- og biltrafikken i kommunen præsenteret. Efter oplæg fra kommunen blev udfordringerne med at få flere til at bevæge sig på stinettet diskuteret under



emnerne "Børn på cykel", "Cykling til arbejde" og "Cykling og vandring i fritiden".

I september 2009 blev borgere i Randers Kommune inviteret til et borgermøde. Ca. 20 borgere deltog i mødet.

På mødet blev status for cykel-, gang- og biltrafikken i kommunen præsenteret. Efter oplæg fra kommunen blev udfordringerne med at få flere til at bevæge sig på stinettet diskuteret under emnerne "Børn på cykel", "Cykling til arbejde" og "Cykling og vandring i fritiden". Som et supplement til disse emner kunne borgere, som deltog i borgermødet, indtegne forslag til nye stier på kort. Ganske mange forslag til forbedringer kom frem ved disse møder.

### **Skolevejs- og transportvaneundersøgelse**

I efteråret 2009 havde skoleelever fra 3. - 9. klassetrin mulighed for at svare på spørgsmål via internettet om deres skolevej, og hvordan de kommer til skole. I undersøgelsen kunne skoleeleverne indtegne utrygge steder. Resultaterne fra undersøgelsen er blevet vurderet og i stor udstrækning indarbejdet i nærværende plan.



Ligeledes i efteråret 2009 gennemførte kommunen en undersøgelse af borgernes transportvaner, og cyklisterne kunne i undersøgelsen angive forslag til nye stier. Herudover blev borgerne spurgt om deres tilfredshed med stisystemet, cykel-parkeringsforhold mv. Borgernes input fra transportvaneundersøgelsen (herunder fx konkrete forslag til nye stier) er indarbejdet i processen omkring udarbejdelsen af cykel- og stiplanen og har resulteret i flere af de konkrete tiltag, som er beskrevet under de fem indsatsområder.

### **Resultater af borgerinddragelsen**

Processen med inddragelse af borgere har givet mange kreative og spændende forslag til forbedringer på cykel- og stiområdet. Det meget positive har været et overvældende antal forslag til nye stier fordelt ud over hele kommunens areal. Der er forslag til nye stier i næsten alle større byer i kommunen. Stiplanen fremgår af indsatsområde 3.

### **Cykel- og stiplanens struktur**

Cykel- og stiplanen er struktureret ud fra de fem indsatsområder, som er formuleret i cykel- og stipolitikken. De fem indsatsområder er:

1. Motion for alle – børn og voksne
2. Trafiksikkerhed
3. Sammenhæng i sti- og rutenet
4. Bedre service for cyklister og gående.
5. Drift og vedligeholdelse

For hvert indsatsområde er der i cykel- og stipolitikken opstillet målsætninger og resultatmål. Cykel- og stiplanen præsenterer handlinger indenfor hvert indsatsområde. Under hvert indsatsområde er der indsat en blå tekstbox i venstre side, der kort skitserer målsætninger og resultatmål for hvert indsatsområde.

Hvert indsatsområde er bygget op omkring en introduktion til indsatsområdet. Herefter følger afsnit om, hvad Randers Kommune vil arbejde for, og hvad den en-

kelte borger kan gøre for at vi i fællesskab når de målsætninger og resultatmål, der er opstillet for indsatsområdet i cykel- og stipolitikken. Herefter følger en mere detaljeret beskrivelse af de konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte.

Cykel- og stiplanen afsluttes med en prioritering og økonomiske overslag for de 5 indsatsområder og en oversigt over de årlige investeringer afhængig af i hvilken takt sti- og rutenettet bliver udbygget.

## Målsætning

Den overordnede målsætning er at motivere borgerne i Randers Kommune til at få mere motion ind i dagligdagen.

- Øge cykel- og gangtrafikken, så børn og voksne igennem deres transportvaner får mere motion.
- Størstedelen af kommunens skolebørn går eller cykler til og fra skole og fritidsaktiviteter.
- Voksne borgere vælger cyklen frem for bilen på de korte ture.
- Sætte mere fokus på leg og bevægelse i hverdagen.

## Resultatmål

- 25 % af alle korte ture sker på cykel i 2016. I 2020 foregår 30 % af de korte ture på cykel. (I 2009 foregik 18 % af de korte ture på cykel).
- 20 % af alle ture i kommunen foretages på cykel i 2016. I 2020 foregår 25 % af alle ture på cykel (I 2009 var det 11 %).

Ovennævnte mål svarer til 5 - 8 % flere cyklister om året eller 20 - 30 % flere cyklister hvert 4. år.

- Max. 5 % af eleverne bliver kørt i bil til og fra skole i 2016. Børnene skal blive selvtransporterende. I 2009 blev ca. 12 % kørt i bil til skole.
- 60 % af alle skoleelever fra 3. - 9. klasse går eller cykler til skole i Randers, centerbyerne og lokalcentrene i 2020. I 2009 cyklede 60 % til skole. Variationen var stor fra

skole til skole.

- 20 % af alle ture i kommunen sker til fods i 2020 (I 2009 var det 16 %).
- I 2016 deltager 3.000 elever i kampagnen "Alle Børn Cykler" og 2.000 personer deltager i kampagnen "Vi cykler til arbejde".
- Max. 10 % af alle borgere har et dårligt selvvurderet helbred i 2016 og max. 5 % i 2020. (I 2006 havde 14 % et dårligt selvvurderet helbred).
- Reduktion i udbetaling af sygedagpenge med 5 % i 2016 og 10 % i 2020 i forhold til 2008.



# Indsatsområde 1:

## Motion for alle - børn og voksne

Randers Kommune har som flere andre kommuner en stor udfordring i at forbedre sundhedstilstanden blandt borgerne.

En stigende andel af befolkningen er overvægtige og det skyldes blandt andet manglende motion i hverdagen. Cykling, gang og løb er gode motionsformer, hvor alle borgere kan være med. Ved at få cykling, løb og gang som en integreret del af sine daglige transportvaner vil mange flere borgere få de anbefalede 30 minutters daglige motion. Randers Kommune har derfor et indsatsområde, som handler om at få både børn og voksne til at motionere mere.

### Handlinger/virkemidler

#### Hvad vil Randers Kommune arbejde for?

- Tænke mulighed for motion ind i planlægning af nye bydele.
- Sikre gode muligheder for cykel- og gangtrafikken.
- Sikre tilgængelighed til aktiviteter og oplevelser i naturen samt i byrummet.
- Synliggøre mulighederne for fysisk aktivitet – rekreative stier, ruter, legepladser, parker, skove mv.
- Sikre friarealer i skoler, institutioner og byrum.
- Gennemføre kampagner, som motiverer borgere til at cykle, løbe og gå i dagligdagen.
- Kampagner som synliggør betydning af valget af transportmiddel.

#### Hvad kan den enkelte borger gøre?

- Børn kan cykle til skole og voksne til arbejde på de korte ture.
- Gå, løbe eller cykle en tur og tage venner og familie med på turen.
- Minimere brugen af bilen.
- Støtte børnene i sikker færdsel og være et godt forbillede i trafikken.

### Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:

#### Læring, leg og bevægelse

Randers Kommune vil gerne motivere borgerne til at motionere mere og få legen ind i motionen. Randers Kommune vil derfor invitere borgere til motionsarrangementer, hvor leg indgår som en naturlig del af motionen. Alle steder, hvor borgerne færdes i dagligdagen, bliver der fokus på at bruge naturen og bevæge sig mere. Det gælder fx skolers, daginstitutioners og ældrecentres brug af naturen. Helt konkret vil Randers Kommune invitere byens mindste borgere til cykellegedage, hvor kommunen stiller løbecyklar til rådighed og lærer børn balance og leg på cyklen.

#### Opstille bænke

For at gøre de grønne områder mere attraktive for motionister i Randers Kommune vil der blive opstillet bænke og vandposter, som kan anvendes i forbindelse med løb, cykling og gang og et tiltrængt hvil i de rekreative områder. Også i byområder skal antallet af bænke og placeringen af disse tilgodeses, at fx ældre kan gå den daglige tur med pause på byens bænke. De nuværende bænke vil blive suppleret med flere inden udgangen af 2016.

### **Kampagner**

Kampagner skal motivere børn og voksne til at cykle, gå eller løbe på de korte ture. Randers Kommune vil støtte mere op om kampagnerne "Vi cykler til arbejde" og "Alle børn cykler" med lokale opfordringer om at deltage og lokale præmier. Kampagner skal sætte fokus på sundhedseffekterne ved at løbe, cykle og gå i dagligdagen. Og kampagner skal vise, at det ofte er hurtigere at cykle til fx bageren end at tage bilen. Under sloganet "Stier er vejen frem" skal alle have oplysninger om, hvor der er stier i kommunen.

### **Samarbejde med foreninger**

Under tilblivelsen af nærværende cykel- og stiplan er der kommet mange forslag til stier frem. Flere af disse er lokale stier, som vil give adgang til søer og grønne områder. Disse lokale stier vil kommunen samarbejde med foreninger eller privatpersoner om at etablere.





## Målsætning

Randers Kommune vil skabe større trafiksikkerhed for gående og cyklende, så antallet af ulykker for lette trafikanter fortsat reduceres på trods af en stigning i antallet af gå-, løbe- og cykelture. Randers Kommune vil derfor fokusere på at:

- Afvikle trafikken på en sikker måde.
- Etablere sikrere og lettere mulighed for at krydse større veje.
- Cyklister og gående skal føle sig sikrere og tryggere i trafikken.
- Trafiksikkerheden skal forbedres omkring kommunens skoler.
- Skolebørn skal føle sig sikre ved at færdes på deres skolevej.

## Resultatmål

- 60 % af cyklisterne skal føle sig sikre som cyklist i trafikken i 2016.
- Antallet af politi-registrerede, tilskadekomne cyklister og fodgængere er reduceret med 40 % inden 2012 ift. 2005. Denne reduktion svarer til max. 10 tilskadekomne cyklister og 7 fodgængere om året i 2020.
- Hvert 4. år bliver behovet for ændringer i kryds vurderet med henblik på at sikre de lette trafikanter størst mulig sikkerhed.
- 70 % af skolebørnene skal føle sig sikre på deres skoleveje i 2016, og i 2020 skal denne andel øges til 80 %.

- Randers Kommune indgår i et samarbejde med Regionshospitalet i Randers omkring registrering af ulykker på skadestuen senest i 2012.





## Indsatsområde 2: Trafiksikkerhed

For at få flere til at cykle, gå og løbe er tryghed og sikkerhed vigtigt – især for børn og ældre. Randers Kommune har gennem adskillige år arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden for skoleelever ved skolerne og for cyklister i kryds og ved sideveje. Dette arbejde er blevet suppleret med kampagner og systematisk uheldsbekæmpelse. Forbedringer af uheldsbelastede kryds har ligeledes bidraget til øget sikkerhed for cyklister.

Udviklingen i antallet af tilskadekomne cyklister har i store træk været faldende de seneste 10 år. De fleste cyklister kommer til skade i ulykker, der involverer bilister.

Uhedsstatistikken kommer fra politiets registreringer af færdselsulykker. Undersøgelser på flere hospitaler i landet viser, at mange ulykker med cyklister ikke kommer til politiets kendskab, og at især eneulykker er underrepræsenteret.

Jf. evalueringen af Odense Cykelby er cykeltrafikken i Odense steget med 20 %. Selv om cykeltrafikken steg markant, har projektet formået at reducere antallet af cyklistulykker med 20 %. Flere cyklister i gaden har tilsyneladende betydet, at cyklisterne bliver mere synlige. Flere cyklister kan dermed medvirke til øget opmærksomhed fra andre trafikanter, således at ulykker undgås.

### Handlinger/virkemidler

#### Hvad vil Randers Kommune arbejde for?

- Analysere det eksisterende stinet og undersøge, hvor de mest oplagte muligheder for trafiksikkerhedsmæssige forbedringer findes.
- Udforme stier komfortabelt med færrest mulige niveauforskelle til vej og fortov.
- Sikre optimal belysning langs stierne.
- Gennemføre trafiksikkerhedskampagner, 3 - 4 gange om året.

- Sørge for at generende beplantning bliver beskåret mv.

#### Hvad kan den enkelte borger gøre?

- Følge færdselsregler og anbefalinger for trafiksikkerhed i almindelighed.
- Støtte børnene i sikker færdsel og være et godt forbillede i trafikken.
- Benytte de eksisterende stier, tunneller og broer.
- Gøre opmærksom på generende beplantning og huller i belægningen.

### Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte:

#### Analyse af ulykker med cyklister

I den kommende trafiksikkerhedsplan vil Randers Kommune have særlig fokus på cyklister. Trafiksikkerhedsplanen vil blive udarbejdet inden for de næste 4 år.

#### Analysere stinettet

Stinettet bliver gennemgået for at analysere, hvor behovene for forbedringer indenfor trafiksikkerhed er. Kantstene på tværs af stier for cyklister skal fjernes, og bomme skal placeres under hensyntagen til fremkommeligheden for cyklister eller erstattes af bump.

#### Sikre krydsningssteder

På trafikveje med cykelstier vil krydsningssteder for cyklister og gående blive sikret ved etablering af midterheller eller lyskryds. Tunneller og broer anvendes, når stier i eget tracé krydser trafikveje. Ak-



tuelle nye lyskryds etableres i krydset Gl. Viborgvej/Fladbrovej i Hornbæk og i krydset Bredgade/Væthvej i Langå. En tunnel er aktuel ved stien til hallen i Dronningborg, og broer er tænkt ind i planen flere steder bl.a. i Fårup og Langå i forbindelse med krydsning af jernbanen eller åer.

### **Belysning på stier**

På stierne i byområder vil kommunen, i takt med at lysmasterne trænger til udskiftning, erstatte eksisterende lav belysning med høje lysmaster, som vil medvirke til større tryghed ved færdsel på stierne. På strækninger i åbent land vil stier fortsat ikke være belyst. Ved anlæg af nye stier i eget tracé opsættes høje lysmaster på stier i byområder.

### **Gennemføre trafiksikkerhedskampagner**

Randers Kommune vil støtte op om nationale og regionale kampagner indenfor trafiksikkerhed – når det drejer sig om bl.a. cyklister, fart og skolestart. Lokale kampagner om at motivere børn til at cykle til skole vil handle om motion, sundhed via motion mv.

### **Beplantning beskæres**

Den eksisterende procedure for at beskære generende beplantning indarbejdes på en portal for cyklister og gående. Den lette trafikant kan via portalen give kommunen besked om, hvor der er generende beplantning. Kommunen besigtiger stedet og giver besked til rette vedkommende om at sørge for at beskære beplantningen.







## Målsætning

Randers Kommune vil skabe et sammenhængende sti- og rutenet for både cyklister og gående – med fokus på Randers og centerbyerne Assentoft, Langå og Spentrup, men også lokalcenterbyerne Fårup, Haridslev, Havndal, Stevnstrup, Øster Bjerregrav og Øster Tørslev.

Der skal være god fremkommelighed til centrale steder som institutioner, større arbejdspladser, indkøbsmuligheder, fritidsfaciliteter og naturværdier.

## Resultatmål

Et sammenhængende sti- og rutenet er udarbejdet inden 2020.

- 75 % er tilfreds eller meget tilfreds med fremkommeligheden på stinettet inden 2016.
- Over 50 % af borgerne er tilfredse eller meget tilfredse med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter for cyklister i Randers Kommune inden 2020.
- En procedure for indrapportering af huller bliver etableret, og borgerne benytter den senest i 2011.
- Udbygning af stinettet med ca. 1,7 km cykelsti om året.
- Udbygning af asfalterede stier uden for vejnettet med ca. 3,5 km om året.
- Forbedring af muligheden for at krydse centrum på cykel.



## Indsatsområde 3: Sammenhæng i sti- og rutenet

Et sammenhængende, komfortabelt sti- og rutenet er essentielt for at fremme cykling, gang og løb.

I nærværende plan betyder ordet sti: Cykelsti, fælles gang- og cykelsti, gangsti eller trampesti. Ordet rute bruges om skilte veje eller stier.

Formålet med sammenhæng i sti- og rutenettet er at gøre det attraktivt at benytte cyklen frem for personbilen på de korte ture i byområder, både for nuværende- og potentielle cyklister. Formålet er også at skabe lettere adgang til naturen i kommunen ved at etablere nye stier og ruter i naturskønne områder og dermed skabe nye sammenhænge.

Det eksisterende stinet er kortlagt i forbindelse med udarbejdelsen af denne cykel- og stiplan, og dette danner sammen med forslag til nye stier fra borgere og interessenter grundlaget for, hvilke huller i nettet af stier og ruter, der skal lukkes, og hvor der mangler helt nye forbindelser.

Alle borgernes og interessenternes forslag til nye stier er vurderet og behandlet individuelt. Forslagene er prioriteret ud fra sammenhæng i sti- og rutenettet, skolestier, stier i naturområder, og de indsatsområder, som fremgår af cykel- og stipolitikken. Dette betyder, at stier i naturen for både cyklende og gående er opprioriteret frem for cykelstier langs veje på strækninger. Det vil sige en sti i naturen er prioriteret hvor denne er ligeværdig for pendlere. Etablering af stier i naturen vil medvirke til at give en bedre oplevelse på turen.

### *Sammenfatning af forslag:*

Cykelstier langs veje

Skolestier

Rekreative, lokale stier

Sammenhængende rekreative stier

Bedre komfort og fremkommelighed  
Grundlag for cykling, vandring og løb  
Trafiksikkerhed og tryghed

### **Handlinger/virkemidler**

#### **Hvad vil Randers Kommune gøre?**

- Lukke huller i nettet af cykel- og gangstier ved at udbygge og forbedre eksisterende stier?
- Lukke huller i nettet af cykel- og vandre-ruter.
- Forbedre fremkommeligheden og komforten på stierne.
- Forbedre adgangen til vore naturværdier.
- Forbedre muligheden for at krydse centrum på cykel.
- De sammenhængende stier og ruter skal have navne og numre. Skilte skal vise, hvor de er.

#### **Hvad kan den enkelte borger gøre?**

- Gøre opmærksom på huller i rutenettet mv.
- Gøre opmærksom på hvor stinettet mangler udbygning.

### **Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte Udbygning af stinettet**

Jf. kommuneplanen skal samtlige boligveje i byområder på sigt ligge i 40 km/t-zoner. Anlæg af nye cykelstier vil derfor kun ske på veje, som bærer en større mængde trafik, dvs. langs trafikveje.

Stinettet udbygges efter nedenstående plan for stinettet, hvor stierne er prioriteret fra 1-5.

For at nå at udbygge stinettet, som det fremgår af 1. og 2. prioriteringen, skal der i gennemsnit anlægges ca. 1,7 km cykelsti og ca. 3,5 km stier om året.

### **Skiltning af rutenettet**

Rutenettet er prioriteret på samme vis, se nedenstående kort over rutenettet. Nye cykelruter vil nogle steder blive afmærket som 2 minus 1-veje. Disse cykelruter får en stiplet afmærkning i begge sider af vejen på ca. 1 m. Der er særlige krav om ringe trafikmængde, og vejens bredde skal mindst være 5 m.

Ideen omkring rutenettet er en skiltning af sammenhængende ruter på kommunens areal med både lange og korte ture til glæde for borgere og turister.

### **Udarbejde kort over sti- og rutenettet**

Sti- og rutenettets udbredelse skal mangfoldiggøres ved at der udarbejdes et kort over kommunen med eksisterende og planlagte stier og ruter.

### **Opsætte skilte over cykel- og vandreruter**

Randers Kommune vil arbejde med at navngive cykel- og vandreruter og få skiltet ruterne. Navngivningen vil ske i samarbejde med borgerne fx via kommunens nye cyklist- og vandreportal.

### **Etablere cykelring**

Rundt om gågadenettet vil Randers Kommune etablere en cykelring. Det vil sige en sammenhængende ring af gader, hvor cyklister kan krydse centrum på asfalterede gader med god fremkommelighed for cyklister.

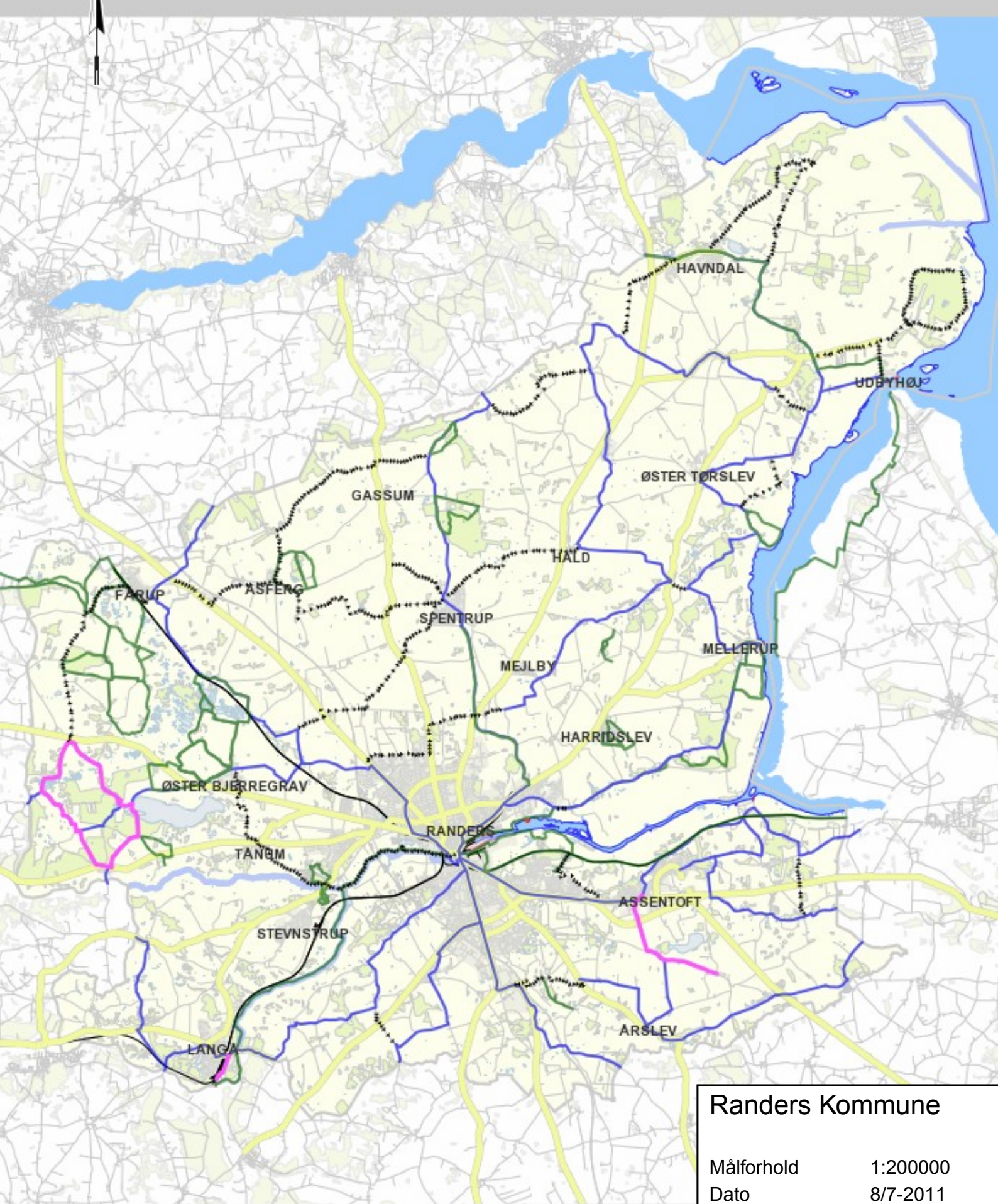
### **Procedure for indrapportering af huller**

Den eksisterende procedure for indrapportering af huller via kommunens hjemmeside indarbejdes på en portal for cyklister og gående. Den lette trafikant kan via portalen give kommunen besked om, hvor der er huller i stier. Kommunen besigtiger stedet og sørger for, at huller bliver repareret.









## Randers Kommune

Målforhold 1:200000

Dato 8/7-2011


### Signaturforklaring


FORSLAG TIL RUTENETTET

 Nye ruter

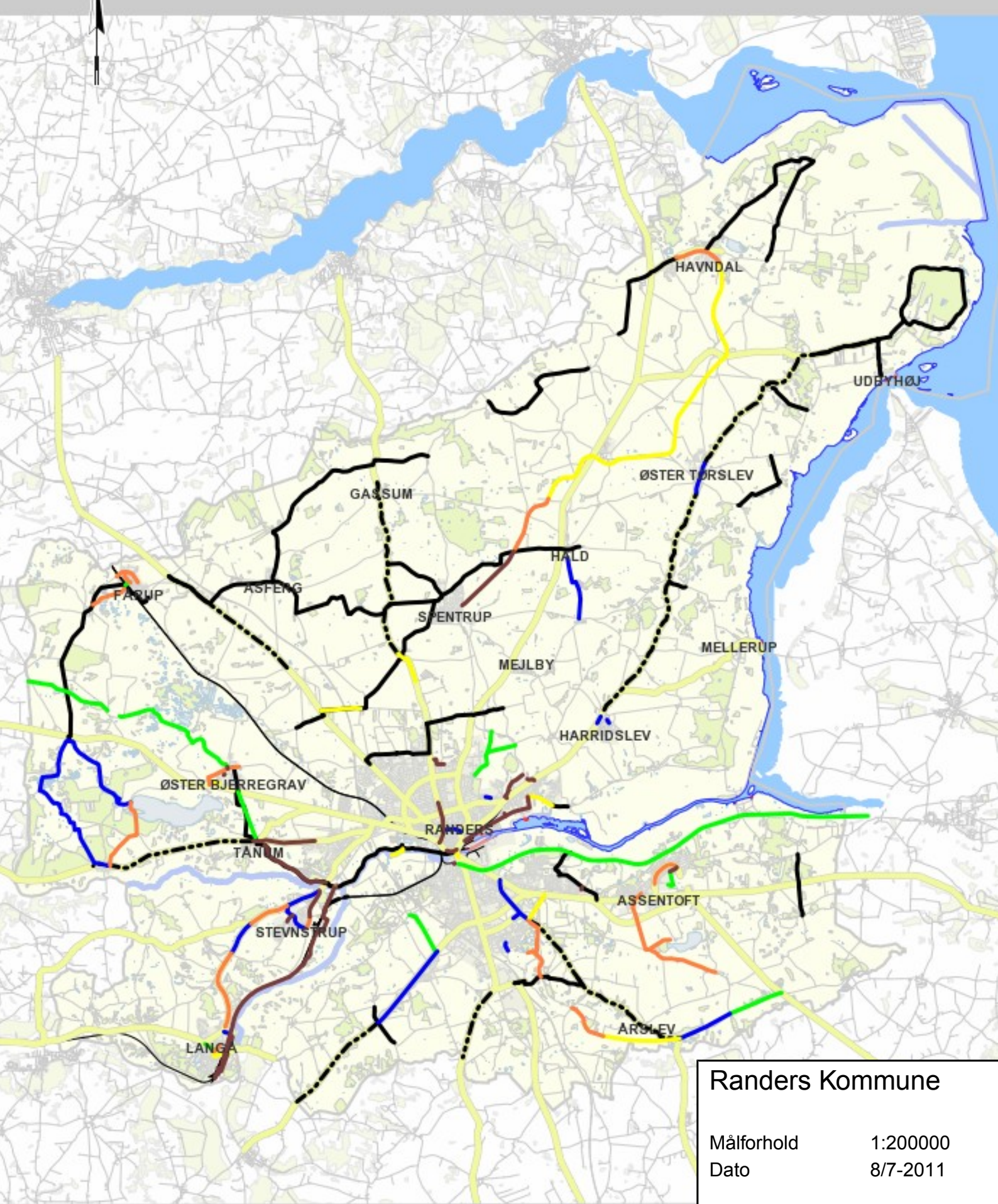
 Mulige ruter

RUTENETTET

 Cykelruter

 Vandreruter





## Randers Kommune

Målforhold 1:200000

Dato 8/7-2011

### Signaturforklaring

-  1. prioritet
-  2. prioritet
-  3. prioritet
-  4. prioritet
-  5. prioritet
-  Mulige stier
-  Mulige ruter



## Målsætning

Cyklister i Randers Kommune skal forkæles med bedre forhold og service. Cyklister og gående skal forkæles ved at være synlige i bybilledet blandt andet gennem anlæg af særlige faciliteter i byrummet som fx bænke, luftpumper, vandposter og cykelparkering.

## Resultatmål

- Skolerne i Randers, de 3 centerbyer og 6 lokalcentre har tilstrækkelig cykelparkering – dvs. at max. 90 % af kapaciteten er udnyttet.
- Bedre cykelparkeringsforhold i Randers centrum, dvs. flere cykelstativer og aflåste, overdækkede cykelparkeringspladser.
- 60 % af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser i 2016.
- Arbejdspladserne har tilstrækkelig cykelparkering samt omklædnings- og badefaciliteter.
- Cykelpumper, vandposter mv. er tilgængelige, hvor der færdes mange cyklister.
- Skiltning af cykelruter opsættes – så eksisterende ruter synliggøres.
- Informationstavler om seværdigheder opsættes. langs cykelstier og -ruter.



# Indsatsområde 4:

## Bedre service for cyklister og gående

I EU-projektet Nordiske Cykelbyer har Randers Kommune sammen med de øvrige 10 kommuner fokus på emnet Bedre service for cyklister. I nærværende cykel- og stiplan handler det om at forkæle alle lette trafikanter, hvad enten man er cyklist eller fodgænger (gående/løbende). F.eks. ved at give mulighed for at få noget vand at drikke, at få pumpet sin cykel og have et sted at parkere sin cykel, men også ved at der er bænke i både byen og naturen.

### Handlinger/virkemidler

#### Hvad vil Randers Kommune arbejde for?

- Udarbejde en cykelparkeringsplan for Randers centrum og for skolerne i Randers og centerbyerne Assentoft, Langå og Spentrup og lokalcentrene med henblik på at afdække behovet for at opsætte yderligere cykelparkering.
- Udarbejde en strategi for udbredelse af vandposter, cykelpumper mv.
- Oplyse borgerne om sti- og rutesystemet.

#### Hvad kan den enkelte borger gøre?

- Efterspørge gode forhold for cyklister (fx cykelparkering, badeforhold mv.) på arbejdspladsen.

### Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte

#### Cykelparkering

Randers Kommune vil etablere flere centrale cykelparkeringsforhold til pendlere. Placeringen af cykelparkeringsfaciliteterne vil blive fastlagt på baggrund af cykelparkeringsplanen, som kommunen udarbejder. Der vil bl.a. blive etableret aflåst og overdækket cykelparkering ved Bus-terminalen. Der skal til stadighed være tilstrækkeligt med cykelparkeringspladser.

#### Cykelfaciliteter på samkørselspladser

Randers Kommune vil på samkørselspladser for bilister ved indfaldsvejene til Randers by etablere såkaldte Park and Bike-pladser. Det skal være muligt at cykle til disse pladser og stille sin cykel i en aflåst cykelparkering og derfra køre sammen med andre i bil, eller at parkere sin bil og køre videre på cykel ind til byen. Indkøbsmuligheder kan med fordel placeres i tilknytning til samkørselspladser. Randers Kommune vil samtidig arbejde for at forebygge tyveri og hærværk på disse samkørselspladser.

#### Vise stinettet på kommunens hjemmeside

På kommunens hjemmeside bliver det muligt at benytte cyklist- og vandreportalen. Her vil kommunen bl.a. samle oplysninger om, hvor i kommunen der er cykelstier, stier, vandre- og cykelruter. På sigt skal det være muligt at downloade kort til ture til fods og på cykel rundt i kommunen.

#### Tur-dating, netværk

Den nye portal for cyklister, løbere og vandrere skal indeholde en mulighed for at skabe kontakt mellem mennesker, der ønsker at cykle, gå eller løbe en tur sammen med andre et bestemt sted.

#### Opstille forkælende udstyr

Randers Kommune vil opstille vandposter og luftpumper på udvalgte strækninger. Et cykelbarometer skal vise det daglige antal cyklister, og hvor mange cyklister der passerer.

#### Kampagner

Randers Kommune vil gennemføre kampagner for at skabe cykelvenlige arbejdspladser med bl.a. cykelparkering og faciliteter til omklædning og bad.



### **Informationstavler om seværdigheder**

I grønne områder er der allerede flere steder med informationstavler omhandlende flora og fauna. Informationstavler om seværdigheder, dyre- og planteliv eller andet interessant vil blive opsat langs sti- og rutenettet.

### **Landbycyklen**

Som borger eller turist i Randers Kommune skal det være muligt at cykle på en låncykel. I Randers centrum vil kommunen i samarbejde med en sponsor opsætte stativer med bycykler til børn og voksne. El-cykler vil blive testet af borgere, som bor i landsbyer. Disse cykler er alle en del af konceptet for landsbycyklen.

Se også under øvrige indsatsområder.









## Målsætning

Randers Kommune vil sikre god komfort og fremkommelighed på de vigtigste stier - hovedstierne. Hovedstier er cykelstier langs større veje, skolestier og stier, som forbinder flere byer eller bydele med hinanden.

## Resultatmål

Komfortable og fremkommelige hovedstier forbinder de største bysamfund i kommunen. Randers, centerbyerne og lokalcentrene har ligeledes komfortable og fremkommelige hovedstier.

- Hovedstierne bliver fejlet 1-2 gange om måneden og ryddet for sne om vinteren på lige linje med de største veje i kommunen.
- Ca. 10 % af hovedstierne skal efter behov have nyt slidlag hvert år til og med 2014. Herefter asfalteres øvrige hovedstier efter behov.
- Lokalstierne bliver vedligeholdt efter behov – dog skal mindst 5 % af stierne asfalteres om året. Halvdelen af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier og cykelbaner i kommunen i 2016 og fortsat i 2020.
- Cykelparkeringer bliver tilset en gang om året ,og eventuel vedligeholdelse i form af udskiftning, maling mv. vurderes.
- Vandposter og luftpumper mv. bliver tilset en gang om måneden og vedligeholdelsesarbejder udføres.



# Indsatsområde 5:

## Drift og vedligeholdelse

Der hersker ingen tvivl om, at cyklister er meget påvirkede af komforten på veje og stier. Ujævnheder på dårligt vedligeholdte stier øger risikoen for at punktere eller forulykke.

Fejning af stierne sker allerede nu efter en aftale om hyppighed, og niveauet for sne-rydning afhænger af stiernes klassificering. Cykelstier og kommunale stier fejes i dag ca. en gang om måneden. Hyppigere fejning af stierne vil betyde ekstra udgifter til området.

Hovedstier er stier langs veje, sammenhængende stiforløb, i en eller flere bydele, eller længere stier i eget tracé (dvs. stier uden for vejnettet), som forbinder byer. Lokalstier er fx stier mellem to veje, hvor der ikke er videre forløb til andre stier.

### **Handlinger/virkemidler:**

#### **Hvad vil Randers Kommune arbejde for?**

- Klassificere stierne i hovedstier og lokalstier for at sikre en objektiv tilgang til serviceniveauet.
- Gennemgå stinettet for at vurdere stiernes tilstand.
- Forbedre niveauet for sne-rydning og saltning af stierne.

#### **Hvad kan den enkelte borger gøre?**

Fortælle kommunen om steder hvor der er huller, mangler ramper mv. i stien og andre problemer ift. komfort- eller fremkommelighed.

### **Konkrete tiltag, som Randers Kommune vil igangsætte**

#### **Fjerne ujævnheder på stierne - komfortvurdering**

Der skal gøres en særlig indsats for at fjerne ujævnheder efter fx opgravninger i stierne, sætningsskader eller beplantning, som vokser i stierne. En systematisk registrering af samtlige kommunale stiers komfort skal give et overblik over, hvor der er størst behov for at forny slidlaget.

#### **Vedligeholdelsesplan**

Efter komfortvurderingen er udarbejdet, lægger kommunen en plan for, i hvilken rækkefølge stiernes asfaltslidlag skal udskiftes.

#### **Fejning af stierne**

Cykelstier og kommunale stier fejes i dag ca. en gang om måneden. Hyppigere fejning af stierne vil betyde ekstra udgifter til området.

#### **Optimere sne-rydningsplan**

Årlige justeringer og optimeringer i sne-rydningsplanen vil fortsætte med fokus på stierne. Saltning og sne-rydning af hovedstierne, herunder cykelstierne, har første-prioritet sammen med fx indfaldsvejene i kommunen. De øvrige kommunale stier vil få anden- og tredjeprioritet. Der vil ske en løbende udskiftning til bedre og mere effektivt materiel ved at købe flere sne-pløve til små traktorer og gå fra saltlage til befugtet salt. Sidstnævnte vil tilsammen sikre bedre og mere effektiv sne-rydning og glatførebekæmpelse.





# Prioritering og investering

Cykel- og stiplanen indeholder fem indsatsområder med konkrete tiltag, bl.a. kampagner, forslag til udbygning af stinet, sikring af krydsningspunkter og forbedret komfort. Disse tiltag er nødvendige at gennemføre for at nå de målsætninger, som fremgår af cykel- og stipolitikken. Frem til 2020 skal der derfor afsættes ressourcer for at kunne gennemføre de beskrevne, konkrete tiltag.

Tiltag inden for hvert indsatsområde er i nedenstående skema prioriteret, og der er beregnet grove overslag for hvert tiltag. Stjerne er prioriteret ud fra anvendelse til skole, pendling, naturoplevelser og kombinationer af disse.

Realiseringen af tiltagene er vist i en prioriteret rækkefølge. Tidspunktet for realiseringen vil afhænge af de økonomiske muligheder, men for at nå målsætningerne må store dele af planen realiseres inden 2020.

Nærværende plan lægger op til væsentlige investeringer på cykel- og stiområdet. Udgifter til udbygning af sti- og rutenettet og sikre krydsningssteder skønnes at beløbe sig til ca. 170 mio. kr., hvis de 1. - 5. prioriterede stier anlægges.

De øvrige tiltag i form af kampagner, udstyr og skadestureregistreringer vil koste ca. 1 mio. kr. årligt. Dertil kommer årlige udgifter til forbedret drift samt drift og vedligeholdelse af de ca. 120 kilometer nye stier, som vil koste henholdsvis ca. 0,55 mio. kr. og ca. 0,75 mio. kr. - i alt 1,3 mio. kr. om året. Sidstnævnte vil afhænge af udbygningen af sti- og rutenettet. Engangsudgifter til de øvrige tiltag såsom planer, kampagner, internetportal og registrering af ulykker på skadestuen vil beløbe sig til ca. 1,2 mio. kr.

Igangværende tiltag er markeret med en stjerne \* i investeringsoversigten i figur 1. De stjernemarkerede tiltag er allerede finansieret med hele beløbet for 1. prioritet, hvor andet ikke fremgår.

## Det videre forløb

Byrådet vil med udgangspunkt i tiltag og prioriteringer for hvert indsatsområde i nærværende Cykel- og stiplan tage stilling til udmøntning af planen ved de årlige budgetforhandlinger. Af skemaet i figur 2 fremgår behovet for finansiering afhængig af om byrådet vælger at anlægge alle prioriterede stier og ruter eller nogle af de prioriterede stier og ruter.

Hvis både de 1. og 2. prioriterede stier bliver anlagt, vil målene for udbygning af sti- og rutenettet blive opfyldt. Dette kan ske ved en årlig investering på cykel- og stiområdet på 8,4 mio. kr.

Flere af tiltagene er i gang, bl.a. i projektet Randers Cykelby, som får støtte fra Vejdirektoratets cykelpulje.

EU-projekterne Nordiske Cykelbyer og Trendy Travel medfinansierer også tiltag.





Indsatsområde	Tiltag	Prioritering	Overslag
1. Motion for alle – børn og voksne	Kampagner*	1. – 5.	0,5 mio. kr. årligt
	Opstilling af bænke mv.*	1. – 5.	0,1 mio. kr. årligt
	Samarbejde med foreninger om etablering af stier.	1. – 5.	-
2. Trafiksikkerhed	Trafiksikkerhedsplan	2.	0,4 mio. kr.
	Analyse af stinettet	1.	-
	Sikring af krydsningssteder* (1,5 mio. kr.)	1. – 5.	10 mio. kr.
	Belysning på stier	1. – 5.	Løbende drift
	Kampagner*	1. – 5.	0,2 mio. kr. årligt
	Registreringer af ulykker på skadestuen	1. 2. – 5.	0,25 mio. kr. 0,1 mio. kr. årligt
	Beskæring af beplantning	1. – 5.	Løbende drift
3. Sammenhæng i sti- og rutenet	Anlæg af nye stier og etablering af nye ruter* (17 mio. kr.)	1. 2. 3. 4. 5.	44 mio. kr. 35 mio. kr. 35 mio. kr. 31 mio. kr. 32 mio. kr.
	Kort over sti- og rutenet	2.	0,2 mio. kr.
	Navngivning af stier og ruter	1. – 5.	-
	Etablering af cykelring*	1.	0,5 mio. kr.

Indsatsområde	Tiltag	Prioritering	Overslag
4. Bedre service for cyklister og gående	Portal for cyklister og gående - herunder procedure for indrapportering af huller mv.*	1.	0,4 mio. kr.
	Cykelparkering og cykelparkeringsplan*	1.	1,0 mio. kr.
	Cykelfaciliteter på samkørselspladser*	1. – 5.	0,4 mio. kr. pr. sted
	Opstilling af udstyr*	1. – 2.	0,25 mio. kr.
	Kampagner – arbejdspladser*	1. – 5.	0,1 mio. kr. pr. gang
	Informationstavler	1. – 5.	0,2 mio. kr.
	Landsbycyklen*	1.	0,5 mio. kr.
5. Drift og vedligeholdelse	Komfortvurdering	1.	0,75 mio. kr.
	Vedligeholdelsesplan	1. – 5.	-
	Snerydningsplan	1. – 5.	-
	Øgede driftsomkostninger	1. – 5.	1,3 mio. kr.

Figur 1 viser en investeringsoversigt med prioritering og økonomisk overslag for hvert tiltag inden for alle 5 indsatsområder.



Indsatsområder	Årlige udgifter 2011-2020 (mio. kr.)				
Motion for alle - børn og voksne	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Trafiksikkerhed	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Sammenhæng i sti- og rutenet					
1.-5. prioritet	16,0				
1.-4. prioritet		12,8			
1.-3. prioritet			9,4		
1. og 2. prioritet				6,2	
Undlukkende 1. prioritet					2,7
Bedre service for cyklister og gående	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Drift og vedligeholdelse	1,3	1,1	1,0	0,9	0,7
I alt	18,6	15,2	12,0	8,4	4,7

Figur 2 viser de årlige udgifter til samtlige tiltag afhængig af niveauet for udbygning af sti- og rutenettet.







**Randers Kommune**  
Miljø og Teknik  
Laksetorvet  
8900 Randers C

