

Indhold

INDLEDNING.....	2
CYKLENS MANGE FORDELE	2
ARBEJDET ER GODT I GANG	2
CYKELSTIER TIL GLÆDE OG GAVN.....	4
VISION OG INDSATSOMRÅDER.....	4
CYKELPLANENS TILBLIVELSE.....	4
BORGERINDDRAGELSE	5
SAMMENHÆNG MED ØVRIG PLANLÆGNING	7
BAGGRUNDSNOTATER OG -ANALYSER	8
1. TRYGT OG SIKKERT TIL SKOLE OG FRITID.....	9
EKSISTERENDE FORHOLD	9
STRATEGI FREMADRETTET	12
INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 1 <i>TRYGT OG SIKKERT TIL SKOLE OG FRITID</i>	13
2. CYKLING I BYERNE: KORT OG GODT	14
EKSISTERENDE FORHOLD	14
STRATEGI FREMADRETTET	14
INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 2 <i>CYKLING I BYERNE: KORT OG GODT</i>	24
3. PENDLING PÅ CYKEL	25
EKSISTERENDE FORHOLD	25
STRATEGI FREMADRETTET	28
INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 3 <i>PENDLING PÅ CYKEL</i>	29
4. MED CYKLEN UD I DET GRØNNE.....	30
EKSISTERENDE FORHOLD	30
STRATEGI FREMADRETTET	33
INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 4 <i>MED CYKLEN UD I DET GRØNNE</i>	33
ANLÆGSPRIORITERING PÅ BAGGRUND AF CYKELPLAN 2015.....	34
BILAG 1: LØSNINGSKATALOG	36
CYKELSTILØSNINGER	36
SIKRE STIKRYDSNINGER	38
BILAG 2: TRAFIKSIKKERHEDSANALYSE.....	39
BILAG 3: ØNSKER FRA WORKSHOPPEN	43

INDLEDNING

Det skal være let, trygt og naturligt at cykle i Favrskov Kommune. Vi ønsker at udvikle cykelstinet til gavn for borgerne og gøre det attraktivt at benytte cyklen i den daglige transport. Denne cykelplan skal være med til at sikre dette.

CYKLENS MANGE FORDELE

At cykle er sundt. Om man cykler i sin fritid for at få motion, for at komme ud i naturen, eller om man cykler frem og tilbage fra skole eller arbejde, er underordnet – gevinsten på motionskontoen er den samme. Det er en motionsform, som de fleste kan udøve, da det ikke nødvendigvis kræver meget udstyr eller øvelse at gå i gang med at cykle, og samtidig er cykling relativt skånsomt mod leddene. Den motion, man får ved at cykle, gavner både ens fysiske og mentale velbefindende og er med til at forebygge en lang række livstilssygdomme. Det er godt for borgerne, og det er godt for kommunen, som også sparer penge på sundhedsudgifter og sygedage.

At transportere sig ved hjælp af en cykel er også en billig form for transport. Investeringen i en elcykel eller ladcykel kan måske betyde, at man kan spare en bil med store besparelser på husstandens budget til følge. Cyklen er også et miljøvenligt transportmiddel, som hverken udleder partikler eller drivhusgasser som f.eks. CO₂. Som tillægsgevinst fylder cyklen mindre på vejene og mindsker dermed trængslen, hvilket er en fordel især de større byer.

Der er mange gode grunde til, hvorfor vi i Favrskov Kommune ønsker at fremme cyklismen mest muligt.

Faktaboks: Cyklen – et billigt transportmiddel Hvis man vælger at købe en gennemsnitlig cykel til 4000 kr. og kører på den til og fra arbejde i fire år, bliver ens gennemsnitlige transportudgift ca. 5 kr. per arbejdsdag. Kilde: National cykelstrategi 2014	Faktaboks: Hver gang en borger vælger at køre en kilometer på cykel i stedet for i bil i byen, sparer samfundet næsten 7 kr. på grund af forlænget levetid og forbedret helbred. Kilde: National cykelstrategi 2014	Faktaboks: Har du 5 km på arbejde, og tager du cyklen i stedet for bilen, sparer du miljøet for omkring 300 kg CO₂ om året. Kilde: Københavns Kommune http://www.kk.dk/da/om-kommunen/indsatsomraader-og-politikker/trafik-og-infrastruktur/cykler/fakta-og-viden-om-cykler
---	--	--

ARBEJDET ER GODT I GANG

Igennem årene er der gennemført en lang række projekter for at forbedre forholdene for cyklisterne i Favrskov Kommune. Hovedbyerne Hadsten, Hammel, Hinnerup og Ulstrup er efterhånden kendetegnet ved gode og sammenhængende stinet til glæde og gavn for borgere i byerne.

Der er en god tradition for cykling i Favrskov Kommune. Hvert år afholdes der cykelløb i Hadsten, og i 2012 var kommunen vært for DM i landevejscykling, som også medførte en række spændende cykelprojekter blandt andet i børnehaver og skoler. Vuggestuer og dagplejer er blevet tildelt el-ladcykler, som øger børne-

nes aktionsradius, og i foråret 2015 tilbydes kommunens børnehaver besøg fra Cyklistforbundet, som vil undervise i cykelleg.

Der findes flere meget aktive cykleklubber, som gør et stort stykke arbejde for at fremme cykelsporten. Interessen for cykelsporten ser generelt ud til at være stigende, og Favrskov Kommune ønsker at understøtte denne udvikling. Siden 2013 er der med klubbernes hjælp blevet etableret tre nye mountainbike-spor på Klintholm og i Mølleskoven i Hammel samt Hinnerup. Favrskov Kommune har desuden indgået et samarbejde med DGI Østjylland om at skabe optimale rammer for foreningslivet og cykleklubberne. Cyklistforbundets lokalafdeling og cykleklubberne vil indgå i samarbejdet. Endvidere indgår Favrskov Kommune i et samarbejde om cykelområdet på tværs af kommuner igangsat af Kræftens Bekæmpelse.

I 2014 blev Favrskov Kommune tildelt 4,7 mio. kr. fra den statslige cykelpulje i tilskud til en række cykelfremmende projekter. Med midlerne anlægges der i 2014/2015 supercykelstier mellem Thorsø og Sall og ved Lyngå. Supercykelstierne er ekstra brede, med forkørselsret for cyklisterne og LED-belysning i asfalten.

Derudover har cykelpuljemidlerne gjort det muligt at gennemføre mange andre projekter, hvis formål er at få flere til at cykle:

- I september 2014 afholdte vi en cykelfest med blandt andet uddeling af 200 gratis cykelhjelme.
- I november 2014 uddelte vi 243 gratis cykellygtesæt til skolebørn i 4. klasse.
- I foråret 2015 igangsætter vi et projekt, hvor der udlånes elcykler til udskolingselever fra Lyngå.
- I løbet af 2015 etablerer vi cykelrastepladser på udvalgte steder i kommunen, og vi opstiller cykelbarometre og pumpestationer i hver af de fire hovedbyer.
- I foråret 2015 får vi udarbejdet et cykelregnskab, som belyser de positive følger ved at investere i cyklisme.

Favrskov Kommune gennemfører løbende cykelstiprojekter, og uafhængigt af cykelpuljemidlerne anlægges der i 2014/2015 en 2-1 vej med vejudvidelse mellem Selling og Hadbjerg og en stitunnel under Ødumvej. Vi vil også i foråret 2015 se på mulighederne for at forbedre forholdene for cykelparkering ved bus- og togstationerne i hovedbyerne. Tiltagene er talrige og mangeartede for at tilgodese flest mulige borgere og signalere, at cyklisterne opprioriteres i Favrskov Kommune.

Faktaboks: En 2-1 vej (to minus en vej) er en vejtype, hvor bilisternes vejbaner indsnævres til en enkelt vejbane, og der afmærkes cykelbaner i begge sider. Ved møde skal bilisterne trække ud i cykelbanen, men de skal holde tilbage for cyklisterne. Resultatet er, at trafikanterne bliver mere opmærksomme på hinanden, og bilisternes fart nedsættes. Vejtypen er kendetegnet ved høj trafiksikkerhed for de lette trafikanter, men anlægges kun på strækninger med gode oversigtsforhold og uden for meget trafik.

Kilde: *Vejdirektoratet*

<http://vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/samarbejde/kommuner/samkom/Documents/stiklassificering.pdf>

BILLEDE + SKILT

BILLED-COLLAGE AF CYKELBAROMETER, LUFTPUMPE, ELCYKLER, LYNGÅBAKKEN, STITUNNEL VED ØDUMVEJ, THORSØ-SALL CYKELSTI, CYKELFEST, CYKELRASTEPLADS MM.

CYKELSTIER TIL GLÆDE OG GAVN

For brugerne af cykelstierne er en cykelsti ikke blot en stribe asfalt. En cykelsti kan være et vigtigt forbindelsesled mellem hjem, skole, arbejde, fritidsaktiviteter og indkøb og sikre, at man på sund, sikker og tryk vis kan transportere sig rundt i hverdagen. Cykelstier kan eksempelvis få hverdagen til at hænge bedre sammen for en familie, når børnene selv kan transportere sig og dermed ikke skal køres. Derfor kan anlæggelsen af en cykelsti også være af stor betydning for et lokalområde og dets muligheder for at fastholde indbyggere og tiltrække nye.

Selvom det har mange fordele at anlægge cykelstier, skal der være en vis rimelighed i, hvor disse cykelstier anlægges. I Favrskov Kommune agter vi at etablere cykelstier der, hvor flest borgere får glæde af dem. Vi ønsker mest cykelfremme for pengene. Derfor er brugernes behov omdrejningspunktet for cykelplanen.

Brugernes behov er blevet kortlagt gennem flere forskellige metoder til borgerinddragelse, herunder spørgeskemaundersøgelser blandt borgere og virksomheder og en workshop. Samtidig bygger planen også på flere forskellige analyser af, hvor og hvordan kommunens borgere bevæger sig i dagligdagen, beskrevet gennem kortlægning af pendlermønstre og analyse af skoleruter. På baggrund heraf listes en række mulige projekter, som hver især vil være med til at opfylde visionen for cykelområdet og falder inden for et eller flere indsatsområder.

VISION OG INDSATSOMRÅDER

Formålet med Cykelplan 2015 er at anviser vejen til, hvordan der skabes et trafiksikkert, trygt og sammenhængende stinet med prioritering af der, hvor behovet er størst, og hvor der fås mest cykelfremme for pengene. Som et pejlemærke at stile mod i planlægningen, har vi i Favrskov Kommune opstillet en vision for cykelområdet. Visionen skal understøtte den ønskede udvikling om at skabe endnu bedre forhold for cyklisterne i Favrskov Kommune:

For borgere i Favrskov Kommune er cyklen det attraktive valg for trafiksikker, sund og grøn daglig transport samt rekreative oplevelser.

I arbejdet mod at opnå den overordnede vision arbejdes der med følgende indsatsområder:

1. Trygt og sikkert til skole og fritid
2. Cykling i byerne: kort og godt
3. Pendling på cykel
4. Med cyklen ud i det grønne

Inden for hvert indsatsområde findes en række forskellige tiltag. Der kan både være tale om fysiske tiltag og tiltag af en adfærdssættende karakter, som f.eks. events og kampagner.

CYKELPLANENS TILBLIVELSE

Cykelplanen 2015 bygger videre på Cykelstiplan 2011 og indeholder elementer herfra. Som et nyt perspektiv i forhold til Cykelstiplan 2011 tages der i højere grad end tidligere udgangspunkt i brugernes behov. Her bliver det særligt relevant at inddrage borgerne i planarbejdet. Planen er underlagt Kommuneplan 2013 og vil derfor

også være underlagt de retningslinjer, der er opstillet heri. Endelig vil den nationale planlægning have afsmitende virkning på cykelplanen. Planarbejdet bygger desuden på en række baggrundsnotater og –analyser.

BORGERINDDRAGELSE

Workshop

Den 16. december 2014 afholdt kommunen en workshop, hvis omdrejningspunkt var spørgsmålet: "hvordan får vi flere til at cykle i Favrskov Kommune?" Ved workshoppen deltog 26 engagerede borgere positivt i processen, hvor de kom omkring emnerne cykelinventar (parkering, rasteadser, pumpestationer mv.), rekreativ cykling, trafikikkerhed for cyklister og nye cykelstier. Der var en god geografisk repræsentation ved workshoppen, hvor også repræsentanter fra Cyklistforbundets og Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdelinger deltog.

Formålet med workshoppen var at lade borgerne komme til orde og bidrage med, hvad de ønsker sig, der skal ske på cykelområdet i Favrskov Kommune. Da der kunne komme mange forskellige idéer, blev borgerne også bedt om at finde frem til de fem højst prioriterede ønsker. Af bilag 3 findes en bruttoliste over de ønsker og idéer til tiltag, som kom frem under workshoppen.

Selvom borgerne blev opdelt i fire grupper, var der bred enighed om, hvilke emner der er særligt vigtige at sætte ind over for. Disse emner har god overensstemmelse med indsatsområderne opstillet i denne plan. Projekter, der omhandler at skabe trygge og sikre skoleveje, blev generelt opprioriteret. Herudover sås det som vigtigt at opkoble landsbyer på hovedbyer og skabe et sammenhængende stinet.

Rekreative cykelstier blev betragtet som fornuftige at etablere i alle grupper. Der er generelt et større ønske om information om cykelruter, naturstier og faciliteter i naturen, for eksempel præsenteret på en hjemmeside eller en app til mobilen. Dette er også blevet efterspurgt i forbindelse med arbejdet med Friluftstrategi 2015. Cykelparkering og –pumper ved alle bus- og togstationer var også et emne, som blev nævnt i alle grupper.

Spørgeskemaundersøgelse med borgere

Der er generelt stor opbakning til cykelområdet blandt borgerne i Favrskov Kommune. Dette fremgår af en spørgeskemaundersøgelse fra november 2014 med 380 deltagende borgere. Spørgeskemaundersøgelsen blev lavet i forbindelse med udarbejdelsen af et cykelregnskab for Favrskov Kommune. Cykelregnskabet formål er at kortlægge borgernes holdninger til cyklisme og at illustrere de samfundsmæssige fordele, der er ved at investere i cykelfremme. Undersøgelsen er for omfattende til at gengive i sin helhed i Cykelplan 2015, og derfor vil kun nogle få udvalgte resultater blive fremlagt her. Resten af undersøgelsen kan findes af Cykelregnskabet (bilag X).

De adspurgte svarede blandt andet på, hvor meget de bruger cyklen i det daglige, og om cyklen er et reelt alternativ til deres nuværende transportform. Resultaterne viser, at der er et potentiale for at øge antallet af daglige cykelture yderligere i Favrskov Kommune:

- 22 % af respondenterne siger, at de cykler mindst et par gange i ugen, hvor arbejdsplads/uddannelsessted er den hyppigste destination
- 9 % af de, der på nuværende tidspunkt ikke cykler til og fra arbejdsplads/uddannelsessted, ser cyklen som et reelt alternativ til den nuværende transportform
- 45 % af de, der på nuværende tidspunkt ikke cykler til og fra fritidsaktiviteter, ser cyklen som et reelt alternativ til den nuværende transportform

Faktaboks: Hvem deltog? Må gerne opsættes pænere i InDesign

Aldersfordelingen	
15 – 34 år	37 (10%)
35 – 49 år	113 (30%)
50+ år	230 (61%)
I alt	380 (100%)

Køn	
Kvinder	53 %
Mænd	47 %

Hovedbeskæftigelse	
Lønmodtager	57 %
Pensionist/ folkepension/ førtidspension	23 %
Selvstændig	6 %
Efterlønsmodtager	4 %
Andet	10 %

Ved spørgeskemaundersøgelsen blev respondenterne spurgt om deres holdninger til cykelområdet. De blev derfor bedt om at tage stilling til en række udsagn:

- 65 % af respondenterne erklærede sig enige/helt enige i, at *der skal bygges flere cykelstier i Favrskov Kommune*, mens 9 % var uenige/helt uenige heri
- 61 % erklærer sig enige/helt enige i, at *de eksisterende cykelstier skal vedligeholdes bedre*
- 50 % er enige i, at *cykelstier og cykelparkering skal opprioriteres i forhold til anlæggelsen af nye veje*, mens 31 % er hverken enige eller uenige i dette
- 67 % er uenige/meget uenige i, at *der ingen grund er til at satse på cykelfremme i Favrskov Kommune, da det ikke giver mening*
- 26 % er enige/helt enige i, at *Favrskov Kommune er en cykelvenlig kommune*, 52 % er hverken enige eller uenige, mens 17 % er uenige/helt uenige

Når respondenterne skulle tage stilling til, hvilke forhold der er vigtige/meget vigtige, når de cykler, er det igen særligt tilstedeværelsen af cykelstier, der anses som betydningsfuld:

- 87 % mener, at gode cykelstier var vigtige/meget vigtige
- 49 % påpegede gode cykelparkeringsforhold som vigtige/meget vigtige
- 40 % anså det som vigtigt/meget vigtigt, at det er let at kombinere cyklen med kollektive transport

Der er således god grund til at arbejde videre med cykelfremme i Favrskov Kommune, hvor borgerne peger på især etableringen af flere cykelstier som et tiltag, der vil have betydning for deres brug af cyklen som transportmiddel.

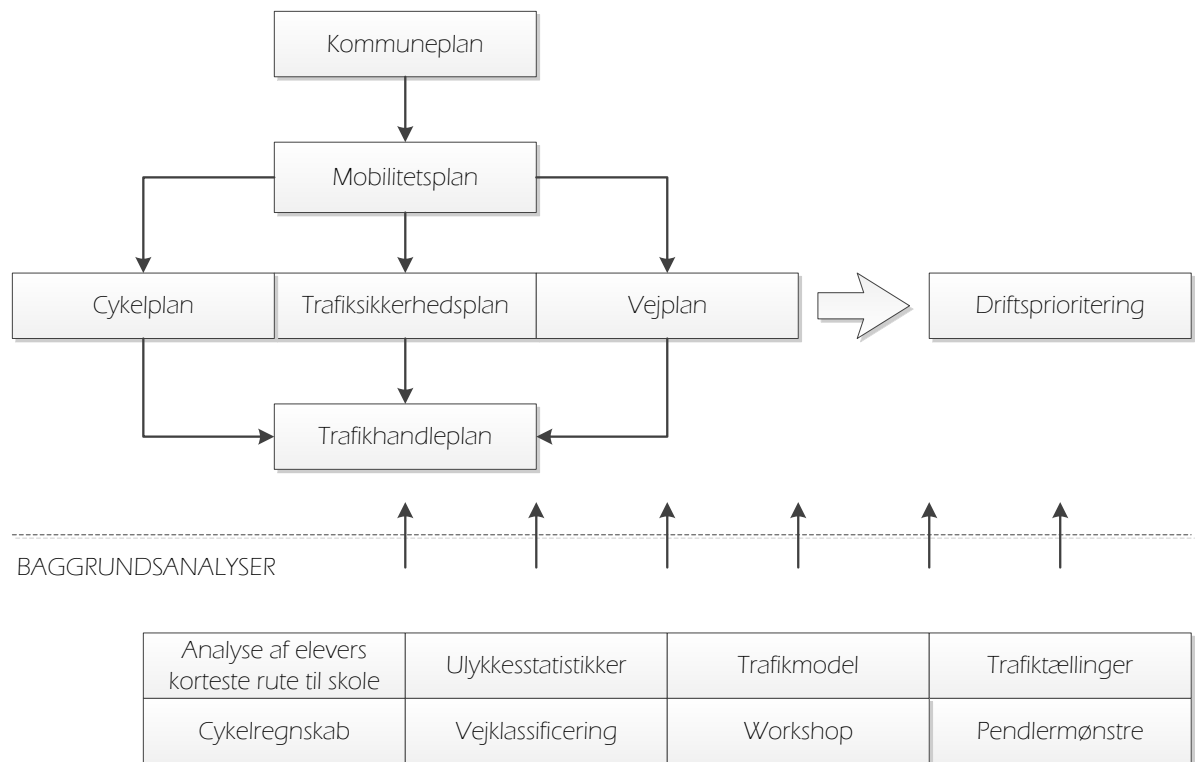
Følgegruppe og interessenter

For at sikre, at cykelplanen bliver bredt forankret i kommunen, er der i forbindelse med udarbejdelse af planen oprettet en følgegruppe med deltagelse af repræsentanter fra relevante afdelinger i kommunen. De forskellige projekter, som nævnes i denne plan er blevet gennemgået i gruppen med henblik på at få deres kommentarer hertil. Ligeledes blev gruppen opfordret til at komme med andre ideer til tiltag for at fremme cyklismen mest muligt i Favrskov Kommune. Herudover er Dansk Cyklistforbund, Østjyllands Politi, Ældrerådet, Midttrafik og Landsbyrådet indbudt til dialog omkring planen.

SAMMENHÆNG MED ØVRIG PLANLÆGNING

Denne cykelplan er en temaplan under kommuneplanen og en kommende mobilitetsplan gældende fra 2016. Målet med den kommende mobilitetsplan er at sikre bedst mulig mobilitet for kommunens borgere med udgangspunkt i deres behov. Omdrejningspunktet er således menneskers daglige transport og deres oplevelser heraf. Dette har en afsmittende virkning til denne cykelplan, som ligeledes arbejder med borgernes behov i centrum. Underlagt mobilitetsplanen og sidestillet med cykelplanen er desuden en vejplan og en trafikikkerhedsplan, se figur X.

Hvert år udarbejdes en trafikhandleplan, der samlet for cykelsti-, vej- og trafikikkerhedsområdet behandler, hvilke anlægsprojekter der forslås gennemført det pågældende år. Cykelplanen, vejplanen og trafikikkerhedsplanen tænkes revideret hvert 4. år. Ud fra de forskellige temaplaner sker der en prioritering af, hvordan de forskellige veje og stier skal driftes og vedligeholdes. Sammenhængen mellem de forskellige planer er illustreret af figur X.



Figur X. Cykelplanens indplacering i plansystemet under Trafik og Veje

Den nationale cykelstrategi "Danmark – op på cyklen!"

I juli 2014 offentliggjorde Transportministeriet en national cykelstrategi med titlen "Danmark – op på cyklen!". I strategien står det beskrevet, hvordan færre danskere end tidligere cykler i dagligdagen, og påpeger, at det skal gøres mere attraktivt at cykle. Kommunerne kan hente inspiration i strategien i arbejdet for at fremme cykeltrafikken og samtidig opnå støtte til cykelfremmende initiativer ved at søge statslige puljer. Fra 2009–2014 blev der uddelt 1 mia. til cykelrelaterede projekter i forbindelse med Cykelpuljen, og i 2014 blev Favrskov Kommune tildelt 4,7 mio. kr. fra denne pulje. I 2014–2015 udmøntes 180 mio. kr. til supercykelstier og cykelparkering, hvilket er i god overensstemmelse med borgernes ønsker om at forbedre cykelparkeringen i Favrskov Kommune. I 2015 åbnes desuden for ansøgninger til en ny Cykelpulje på 50 mio. kr. til fremme af cyklisme.

I den nationale strategi er der udpeget tre søjler, som strategien hviler på:

- **Hverdagscykling** – bedre sammenhæng med kollektiv trafik, bedre muligheder for cykelpendling og fokus på cykling på arbejdspladserne
- **Aktiv ferie og fritid** – bedre skiltning, flere rekreative ruter og større satsning på cykelturisme
- **Nye og sikre cyklister** – flere cykelstier ved skoler og fritidsaktiviteter samt bedre cykelkultur

Denne cykelplan arbejder blandt andet med emnerne opstillet i den nationale cykelstrategi og indarbejder dem i Favrskov Kommunes kontekst.

BAGGRUNDSNOTATER OG –ANALYSER

For at træffe den bedst muligt kvalificerede prioritering af cykelstiprojekterne er der indsamlet en bred vifte af data ved udarbejdelsen af denne cykelplan. Dataene er herefter sammenholdt, og der er analyseret herpå. Cykelplanen er udarbejdet på baggrund af data om:

- Løsningskatalog, indgår som bilag 1 i denne plan
- Uheldsanalyse for lette trafikanter, udført 2015, indgår som bilag 2 i denne plan
- Eksisterende cykelstier
- Regionale og nationale cykelruter
- Rekreative områder og stier
- Kortlægning af skoleelevernes korteste rute til skole, udført 2015, vedlagt som bilag X
- Cykelparkeringsanalyse, udført 2015
- Cykelregnskab med dertilhørende spørgeskemaundersøgelse, udført 2015, vedlagt som bilag X
- Pendlermønstre, udført 2014, vedlagt som bilag X
- Analyse af trafikmiljøet ved skoler, udført 2009, vedlagt som bilag X

1. TRYGT OG SIKKERT TIL SKOLE OG FRITID

Når det er ønsket at fremme cykeltrafikken i Favrskov Kommune, er det væsentligt at se på sikkerheden og trygheden for cyklisterne. De færreste vælger at cykle, hvis de har en fornemmelse af, at det er farligt. Dette gælder måske især skolebørn, hvor forældrene ofte vælger at køre deres børn, hvis de ikke føler sig trygge ved at sende børnene afsted alene på cykel.

Et af de vigtigste indsatsområder i cykelplanen er derfor at skabe sikre skoleveje. De gode vaner grundlægges i en meget tidlig alder – også inden for det trafikale område. Det er derfor meget vigtigt, at børnene tidligt lærer god trafikal adfærd og sunde trafikvaner i forhold til valg af transportmiddel, og at læringen fortsætter gennem hele opvæksten. Her spiller både forældre og skole en meget vigtig rolle – både som undervisere og som rollemodeller. Hvis det er ønsket, at flere børn skal cykle til skole, er det nødvendigt at skabe sikre og trygge forhold herfor. Anlæggelse af en cykelsti har stor betydning for trafiksikkerheden og den oplevede tryghed.

EKSISTERENDE FORHOLD

Når det skal kortlægges, hvor trafiksikkerheden og -trygheden for cyklister kan forbedres, kan dette afdækkes på flere forskellige måder. I januar 2015 blev der gennemført en trafiksikkerhedsanalyse på baggrund af ulykkesstatistik. Statistikkerne fortæller dog ikke noget om trygheden på vejene.

I forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen fra 2014 blev respondenterne spurgt til, hvor trygt de opfatter det at cykle i Favrskov Kommune:

- 44 % af respondenterne føler sig trygge/meget trygge
- 39 % føler sig delvist trygge
- 16 % føler sig utrygge/meget utrygge

Respondenter med børn i grundskolen blev desuden spurgt til børnenes transportvaner. Overordnet set er trygheden blandt forældrene stor i Favrskov Kommune, men der er stadig mulighed for at øge trygheden og dermed andelen af cyklende børn:

- 51 % svarede, at barnet cyklede til skole de fleste dage
- 54 % følte sig tryg eller meget tryg ved at lade barnet cykle
- 32 % følte sig til gengæld utryg/meget utryg ved at lade barnet cykle
- Af disse ville 47 % lade barnet cykle, hvis skolevejen var mere tryg

Favrskov Kommune bliver desuden løbende kontaktet af borgere, som påpeger utrygge lokaliteter, hvorefter stedet besigtiges. I de tilfælde, hvor der ses konkrete og gavnlige løsningsmuligheder, udarbejdes der et projektforslag, som indgår i den videre planlægning. I forbindelse med workshoppen om Cykelplan 2015 afholdt i december 2014 blev der desuden udpeget en række steder, hvor deltagerne i workshoppen føler sig utrygge ved at færdes. Herudover har en analyse udarbejdet i efteråret 2014 været med til at udpege skoleelevers korteste rute. Hermed ses der på, hvor der potentielt færdes flest skoleelever, og hvor der dermed opnås mest cykelfremme for pengene ved at sætte ind med sikkerheds- og tryghedsskabende foranstaltninger.

Trafiksikkerhedsanalyse

For at finde frem til, hvor det er gavnligt at sætte ind for at fremme trafiksikkerheden for cyklister, er der gennemført en analyse af trafiksikkerheden for de lette trafikanter i Favrskov Kommune. Udgangspunktet herfor er ulykkesstatistikker for perioden 2010–2014, og analysen ses af bilag 2. Generelt ses der et fald i

antallet af lette trafikanter involveret i ulykker hen over perioden, hvor 2014 skiller sig ud med en forholdsvis stor stigning. Det er endnu ikke muligt at fastslå, om det er 2014, som var særligt i den forbindelse, eller om det er årrækken 2010–2013, som har haft et usædvanligt lavt antal uheld med lette trafikanter. Det har ikke med analysen været muligt at udpege lokaliteter, der er særligt uheldsbelastede for lette trafikanter.

Da 9 ud af 10 ulykker i trafikken sker, fordi trafikanterne bevidst eller ubevidst begår fejl, er det Favrskov Kommunes strategi at forbedre den trafikale adfærd blandt andet via kampagner, information og kontrol med henblik på forbedring af trafikulturen. Analysen af ulykkesstatistikken peger desuden på at dette som en anbefalelsesværdig indsats fremadrettet.

Trafikpolitikker på skolerne

En skoles trafikpolitik kan være et tiltag, som kan være med til ændre uhensigtsmæssig trafikadfærd. I løbet af 2014 blev der som pilotprojekt udarbejdet trafikpolitikker på to skoler, Hadbjerg Skole og Lilleåskolen i Laurbjerg. En trafikpolitik beskriver blandt andet, hvordan trafik og trafiksikkerhed indgår i og omkring skolen. Da det er elever, forældre og ansatte på skolen, som skal efterleve bestemmelserne i trafikpolitikken, blev politikken i høj grad udarbejdet ude på skolerne. Hermed bliver politikken bedre integreret, da man selv på skolen har taget stilling til, hvordan man ønsker trafikken skal afvikles omkring skolen. Ofte virker den trafikale situation med mange biler ved afleveringen om morgenen utrygt på mange. Derfor vælger flere at køre deres børn i skole, hvormed der opnås en selvforstærkende effekt. Trafikpolitikkerne kan her være et værktøj til en aktiv stillingstagnation og kan være med til hurtigt at ændre trafikadfærden omkring skolen.

I løbet af 2015 vil yderligere seks skoler formulere trafikpolitikker. Dette vil betyde, at Favrskov Kommune kommer til at ligge over landsgennemsnittet med hensyn til procentdelen af skoler med trafikpolitikker. På sigt er det Favrskov Kommunes ønske, at alle skoler i kommunen får udarbejdet en trafikpolitik.

Skoleelevers korteste ruter

Når det skal kortlægges, hvor det er vigtigst at sætte ind for at højne trafiksikkerheden og trygheden omkring skolerne, kan det være gavnligt at få udpeget, hvor der potentielt kunne færdes mange skolebørn. I efteråret 2014 blev der derfor lavet en undersøgelse af skoleelevers korteste rute mellem hjem og skole for alle kommunens elever på både kommunale og private skoler. Hermed opnås et overblik over de veje og stier, som flest skoleelever forventes at anvende til skole. Der er i alt medtaget knap 7.000 skoleelever. For at bestemme, hvilke elever der sandsynligvis vil gå eller cykle i skole, er de elever, der har ret til skolebus pga. afstanden mellem hjem og skole, sorteret fra (se faktaboks om befordring).

Faktaboks om befordring:

Kommunen skal sørge for befordring mellem distriktsskolen og hjemmet eller dets nærhed til elever, der har længere skolevej end

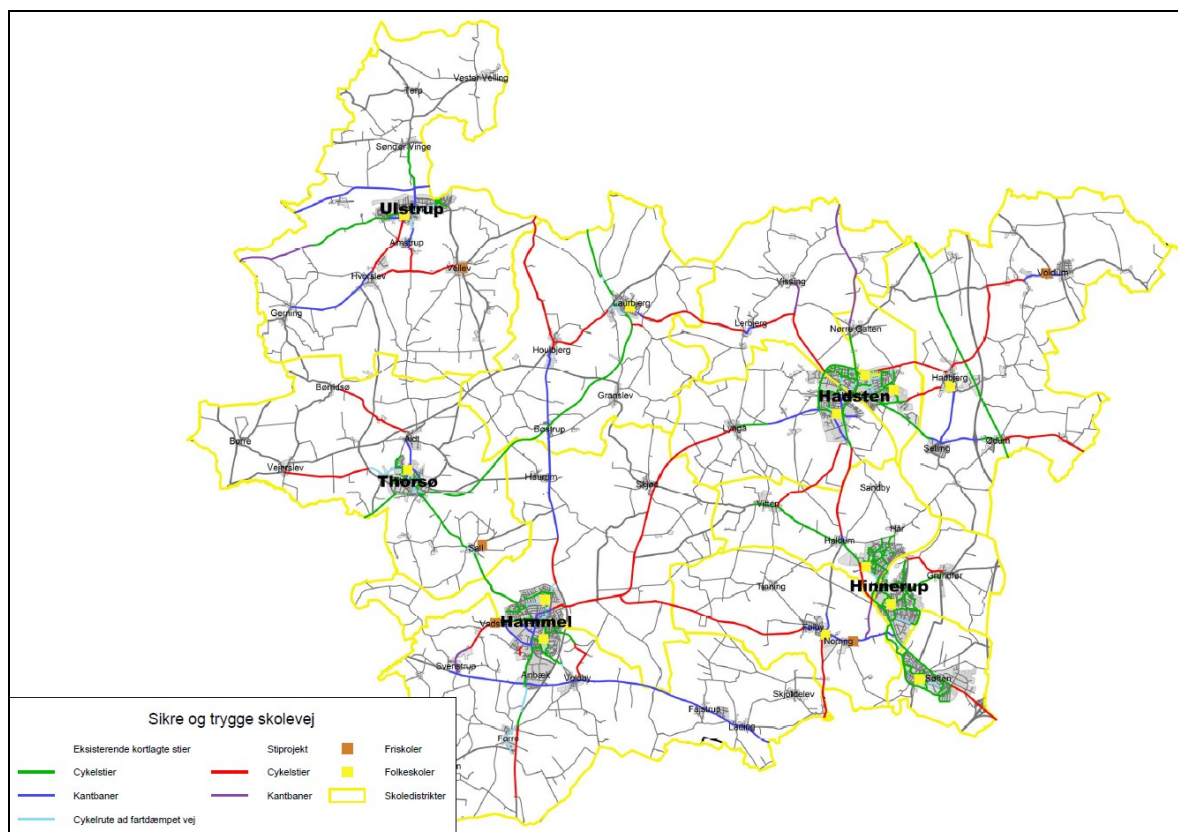
- 2½ km for børn i børnehaveklassen og på 1.-3. klassetrin,
- 6 km for børn på 4.-6. klassetrin,
- 7 km for børn på 7.-9. klassetrin og
- 9 km for børn på 10. klassetrin.

Dette gælder også for elever, der af kommunen er henvist til en anden skole end distriktsskolen. Børn, der har kortere skolevej, har tillige krav på befordring, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet. Vælger forældrene selv en anden skole end distriktsskolen i bopælskommunen eller en skole i en anden kommune, får valget den betydning, at hverken bopælskommunen eller skolekommunen er forpligtet til at yde fri befordring. Kommunen kan dog, hvis den ønsker at fremme et frit valg eller et særligt søgemønster, yde helt eller delvis fri befordring efter egen beslutning herom.

Kilde: Undervisningsministeriet

<http://www.uvm.dk/Uddannelser/Folkeskolen/Spoergsmaal-og-svar-om-folkeskolen>

Kortlægning af skoleelevernes korteste rute mellem hjem og skole benyttes som en del af grundlaget for opstilling og prioritering af stiprojekter, således at stier med flest potentielle brugere prioriteres højest. Denne prioritering sker i trafikhandleplanen. Undersøgelsen giver ingen oplysninger om elevernes faktiske ruter, valg af transportmiddel eller utrygge lokaliteter.



Figur X. Skoledistrikter og skoler i forhold til eksisterende stier og projektforslag.

STRATEGI FREMADRETTET

Favrskov Kommune vil fortsat arbejde for at fremme cyklismen, og her er det særligt vigtigt at gøre det trygt og sikkert at færdes på cykel. Særligt for skolebørn ses dette som fundamentalt. Der sættes fremadrettet ind med en vifte af forskelligartede indsatser for at opnå dette.

Anbefalingen på baggrund af trafiksikkerhedsanalysen er, at der fortsat sættes ind med kampagner for at fremme en trafiksikker adfærd blandt trafikanterne. Dette er i god overensstemmelse med hensigterne med Trafiksikkerhedsplan 2014. Favrskov Kommune kan med fordel støtte op om de nationale kampagner, som gennemføres af blandt andet Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet.

Cyklistforbundet kører desuden løbende kampagner, som skal få flere ud af bilerne og op på cyklen. Her kan nævnes store og velkendte kampagner som "Vi Cykler til Arbejde" og "Alle Børn Cykler". Sidstnævnte er rettet mod skolebørn og er i god tråd med Favrskov Kommunes ønske om at fremme cyklismen blandt skolebørn. Med udgangspunkt i de gode erfaringer med trafikpolitikker på Lilleåskolen og Hadbjerg Skole vil arbejdet med at formulere trafikpolitikker på de øvrige folkeskoler i Favrskov Kommune blive igangsat i løbet af de kommende år.

En løbende god vedligeholdelse af cykelstinet er vigtigt både for oplevelsen af at cykle, men også trafik-sikkerheden for de cyklende. I Favrskov Kommune vedligeholdes cykelstinet løbende, og det er gjort let for borgerne at indberette eventuelle problemer blandt andet via G!v et Praj, der er en app til mobilen.

Faktaboks G!v et Praj

G!v et Praj er en gratis App, der kan hentes på App Store til iPhone og på Play Butik til Android telefoner. App'en er en af borgernes muligheder for at informere kommunen om de udbedringsmuligheder, de oplever, når de færdes rundt i Favrskovs gader, parker og skove. Med G!v et Praj app'en kan borgeren indberette eksempelvis et hul i cykelstien, en bevoksning med bjørneklo, eller et skilt, der mangler.

Med app'en kan borgeren tage et billede af problemet, hvorefter det kommer ind til den rigtige medarbejder med angivelse af GPS-koordinater, så det er let at finde frem til det rigtige sted.

Når der planlægges nye boligområder, er det vigtigt at tænke på, hvordan det er ønsket, at transporten til og fra området skal ske. Derfor tænkes cyklismen ind i planlægningen af nye boligområder, hvor Favrskov Kommune har særligt fokus på etableringen af stier mellem boligområder og skoler/fritidsaktiviteter som f.eks. haller. Dette er samtidig med til at gøre boligområdet mere attraktivt.

INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 1 *TRYGT OG SIKKERT TIL SKOLE OG FRITID*

Favrskov Kommune vil sætte ind med følgende konkrete indsatser inden for indsatsområdet 1:

- Deltagelse i nationale kampagner rettet mod brugen af hjelm, under Rådet for Sikker Trafik.
- Deltagelse i nationale kampagner, som f.eks. "Alle Børn Cykler", under Cyklistforbundet.
- Udbrede børnehavers kendskab til Cyklistforbundets "Cykellege"
- Udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne.
- Øget samarbejde med skoler og færdselskontaktlærere.
- Fortsat generelt sikre krydsninger mellem cykelstinetet og trafikvejnettet.
- Fortsat generelt sikre en god vedligeholdelse af cykelstinetet.
- Fortsat generelt tænke cyklisme ind i planlægning af nye boligområder f.eks. ved etableringen af stier mellem boligområder og skoler/haller.
- Fortsat udbygge cykelstinetet med prioritering af de stiprojekter, som vil skabe sikre og trygge skoleveje.

Anlægsprojekter under indsatsområde 1 *Trygt og sikkert til skole og fritid* vil være at finde under Trafikhand-leplan 2015.

2. CYKLING I BYERNE: KORT OG GODT

Afstanden i byerne er små. Der er kort til skole, indkøb og fritidsaktiviteter. Fra analysen af pendlermønstre fremgår det, at mere end hver femte beskæftiget borger bosat i en hovedby eller centerby arbejder i samme by. Der er dermed et stort potentiale i at få flere til at cykle rundt i byerne. Samtidig viser den nationale Transportvaneundersøgelse (se faktaboks), at borgerne i Favrskov Kommune særligt benytter cyklen til de helt kortere ture. 79 % af cykelturene er mellem 0 og 2 km, mens yderligere 12 % af turene er på højst 5 km. I alt bruges cyklen ved 17 % af alle ture på højst 5 km. Til sammenligning er 52 % af cykelturene på landsplan højst 2 km, yderligere 31 % er på højst 5 km, mens cyklen bruges ved i alt 26 % af alle ture på højst 5 km.

Faktaboks: Transportvaneundersøgelsen (TU)

Transportvaneundersøgelsen laves af DTU Transport og har til formål at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Et repræsentativt udsnit af danskerne mellem 10 og 84 år udspørges løbende hen over året om deres rejseaktivitet på den forgangne dag. Tallene brugt i Cykelplan 2015 er baseret på tal indsamlet i perioden 2012–2014. I alt er der blevet lavet 542 interviews i Favrskov Kommune. Der er lavet 28.468 interviews på landsplan, og datagrundlaget er dermed solidt, når der skal laves statistik over danskernes transportvaner.

Dette taler for et veludbygget og sammenhængende net af cykelstier i hoved- og centerbyerne for at gøre det så attraktivt som muligt for borgerne at gå eller cykle i dagligdagen. Samtidig kan det være gavnligt at sætte ind med adfærdssædrende tiltag, som for eksempel kampagner, når målet er, at få flere til at benytte cyklen på de korte ture i byerne.

EKSISTERENDE FORHOLD

De større byer i kommunen har generelt et meget veludbygget cykelstinet, som hovedsagligt er belagt med fast belægning. For at få et cykelstinet, som er attraktivt for de lette trafikanter, er det vigtigt, at stinettet er sammenhængende, og de enkelte delstrækninger er placeret, så de giver direkte forbindelse mellem de trafikale mål. Cyklister er meget følsomme over for omvejskørsel. Derfor har der også tidligere været stor fokus på manglende forbindelser i stinettet. I perioden 2011–2013 er der sket mange forbedringer af stinettet i byerne, og de manglende forbindelser er blevet anlagt.

Der er dog stadig tiltag, der kan gøres for at gøre det endnu mere attraktivt at cykle. På sigt bør der af hensyn til tryghed og trafiksikkerhed være belysning på alle de væsentligste stier. Det er vigtigt med sikre krydsninger mellem stinettet og vejnettet, især trafikvejene hvor de største trafikmængder og hastigheder findes. På sigt bør der være en sikker krydsning, hvor cykelstinettet krydser trafikvejet.

STRATEGI FREMADRETTET

Det sammenhængende cykelstinet i byområderne skal primært betjene trafik til skoler, uddannelsesinstitutioner, fritidsfaciliteter, arbejdspladskoncentrationer, offentlige funktioner, indkøbsmuligheder og kollektiv trafik. Samtidig skal det sikres, at disse stier er forbundet hensigtsmæssigt med oplandet omkring byerne.

Ønsket om opkobling på det eksisterende stisystem tænkes også ind ved større byudviklingsprojekter, hvor der etableres nye stier, som forbinder de nye områder med det omgivende stisystem. Udgiften til dette afholdes som en del af byggemodningen, ikke af kommunens pulje til stiforbedringer.

Favrskov Kommune har løbende kontakt med borgere som påpeger steder hvor forholdene for cyklister ikke er optimale. Disse typer henvendelser tager vi med i den videre planlægning. Workshopen afholdt i december 2014 har desuden medført, at der er kommet flere ønsker om nye stier, ligesom der er udpeget utrygge steder.

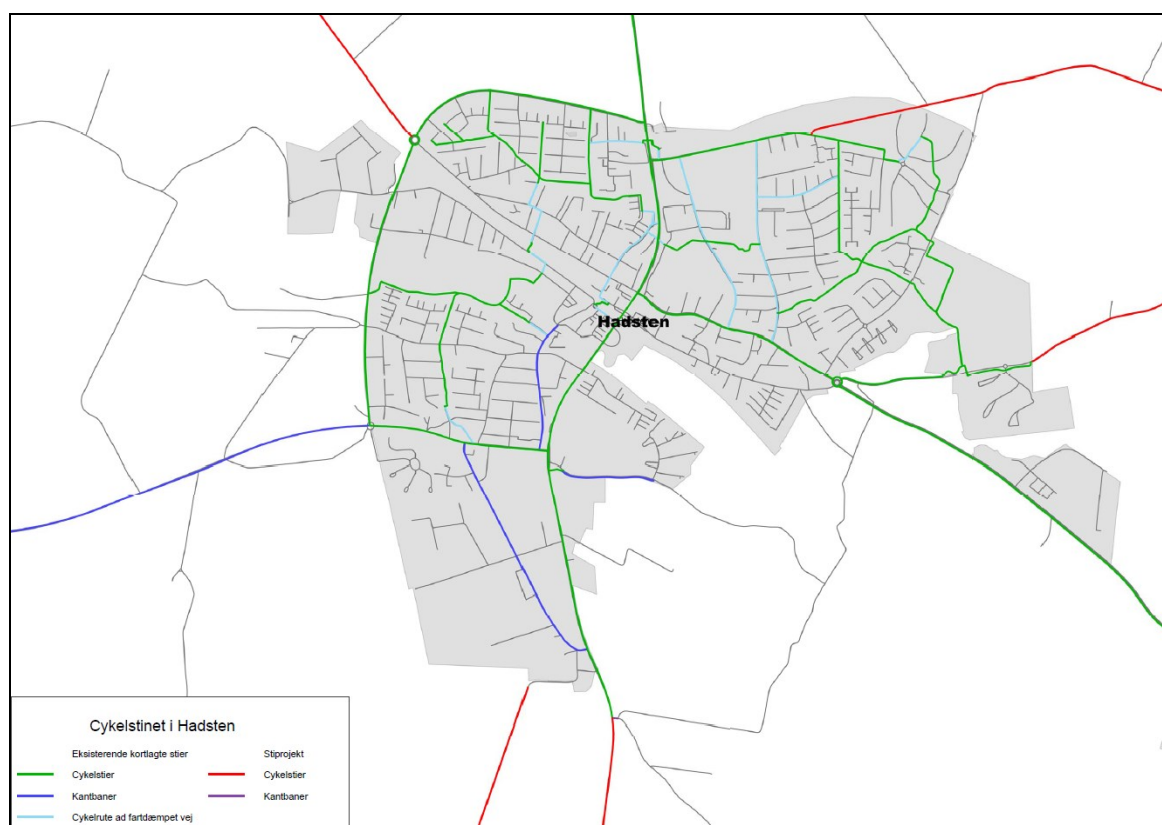
For at identificere, hvor der eventuelt mangler forbindelser eller sikre stikrydsninger, er det nødvendigt at se nærmere på cykelstinet i hver af hoved- og centerbyerne.

Cykelstinet Hadsten

I Hadsten er der et meget veludbygget cykelstinet. Stinettet er kendetegnet ved, at der løber stier i eget tracé internt i byens boligområder af høj standard, hvor fodgængere og cyklister ofte er separeret. Omkring boligområderne er der et net af cykelstier langs de overordnede veje. Østervangsskolen, Hadsten Skole og Bavnehøjskolen er godt koblet op på cykelstinet.

Siden 2011 er der blevet anlagt en cykelbane på Søndergade (fra Hammelvej til Ågade), og vejen er blevet udvidet med 1 meter på en del af strækningen. Ellemosevej er blevet fartdæmpet med pudebump, hvilket gør vejen mere tryk for cyklisterne at færdes på, og der er etableret en sikker stikrydsning ved Hovvej med en ekstra chikane og en tilretning af den eksisterende.

28 % af de beskæftigede borgere i Hadsten arbejder også i Hadsten, og der er her et stort potentiale i at få en stor andel af disse til at cykle eller gå på arbejde. Her kan et kampagnearbejde være et virkemiddel.



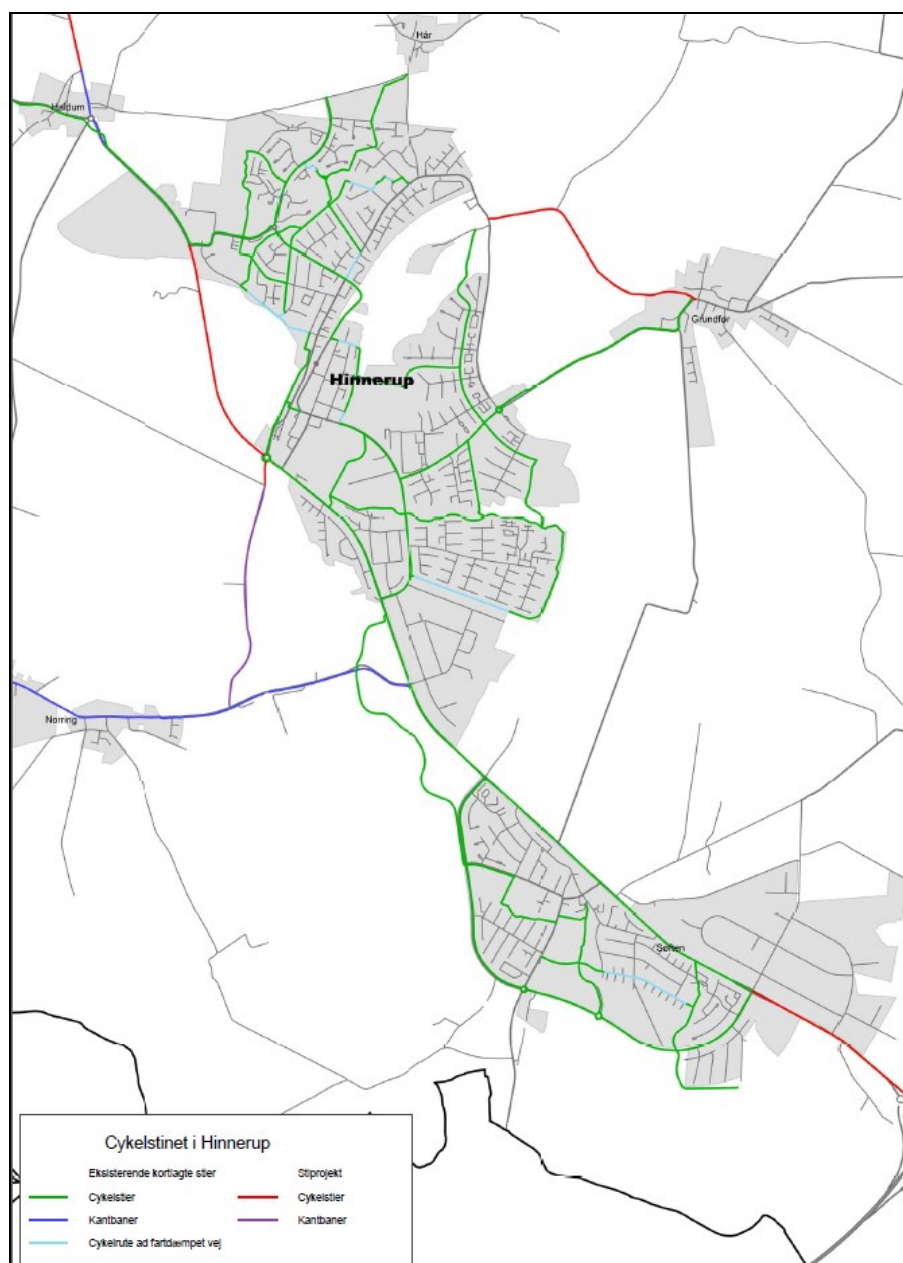
Cykelstinet Hinnerup og Søften

I Hinnerup og Søften er der et meget veludbygget cykelstinet. Stinettet er domineret af overordnede stier, der løber i eget tracé i grønne kiler mellem byernes bebyggelser. Der er cykelsti langs størstedelen af de

overordnede veje og en udbredt anvendelse af stituneller, hvor stinettet krydser det overordnede vejnet. Siden 2011 er der i Hinnerup sket en fartdæmpning af Nørregade (fra Rylevej til en eksisterende sti).

Der foreslås anlagt enkeltrettet cykelsti langs Aarhusvej igennem skoven, hvorved der også opnås cykelstiforbindelse til spejderhytten og Moselund Spejdercenter. Langs Bølvadsvej foreslås en vejudvidelse med etablering af cykelbaner, hvormed der også opnås forbindelse til gode forhold for rekreativ cykling via Linen. Forholdene for cyklister, der skal mod Norring i krydset Damsbrovej/Aarhusvej, anbefales analyseret med henblik på at få belyst udbedringsmulighederne. I Søften mangler sikre krydsninger, hvor stinettet krydser Kvottrupvej.

21 % af de beskæftigede borgere bosat i Hinnerup arbejder i Hinnerup eller Søften, og derved kan det anbefales at indgå samarbejder med arbejdspladserne om at få flere af de ansatte til at transportere sig på en sund og grøn måde i hverdagen.

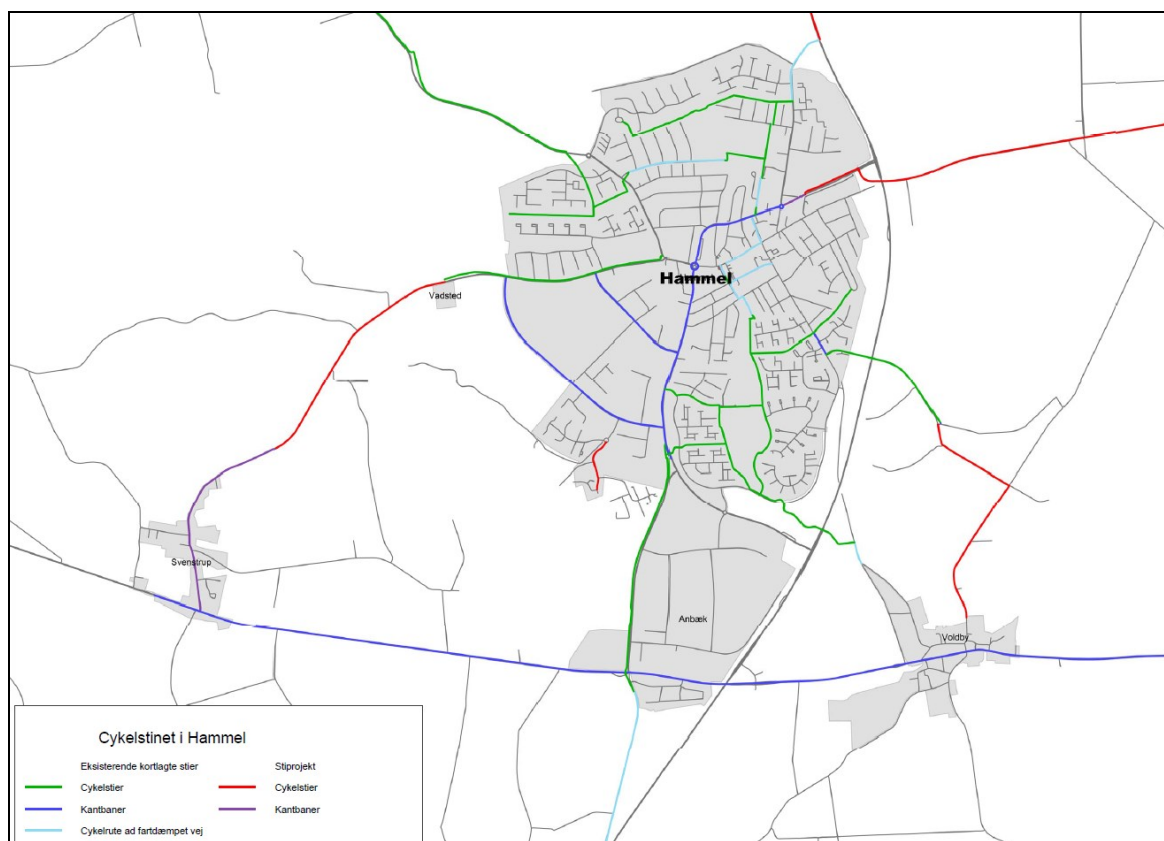


Cykelstinet Hammel

Cykelstinet i Hammel er domineret af interne boligstier, der løber i eget tracé. Dette er især udpræget ved boligområderne nord og syd i byen. På tværs af byen løber der stier langs størstedelen af de overordnede veje. De fleste af byens stier er orienteret mod byens to kommunale skoler, Søndervangskolen og Skovvangskolen. Fra stinettet nord i byen er der god forbindelse til det rekreative område ved Hammel skov. Der er desuden planlagt en ny stiforbindelse ved Frijsenborgvej i åbent land, der blandt andet giver adgang til de rekreative områder ved Frijsenborg Slot og Pøt Mølle.

Cykelstinet i Hammel er blevet forbedret siden 2011. Langs Vestergade og Sallvej er der lavet en ny afstribning af cykelbane/kantbane, og Skovvangsvej er blevet fartdæmpet med chikaner. For at forbedre stinettet yderligere kan der etableres en sikker stikrydsning ved Vadstedvej/Sallvej. Der foreslås desuden anlagt kantbaner langs Stadionvej kombineret med en enkeltrettet sti, hvorved der opnås bedre forhold for cyklister, der skal til HGF's fodboldbaner eller ad Frijsenborgvej mod Hadsten/Hinnerup.

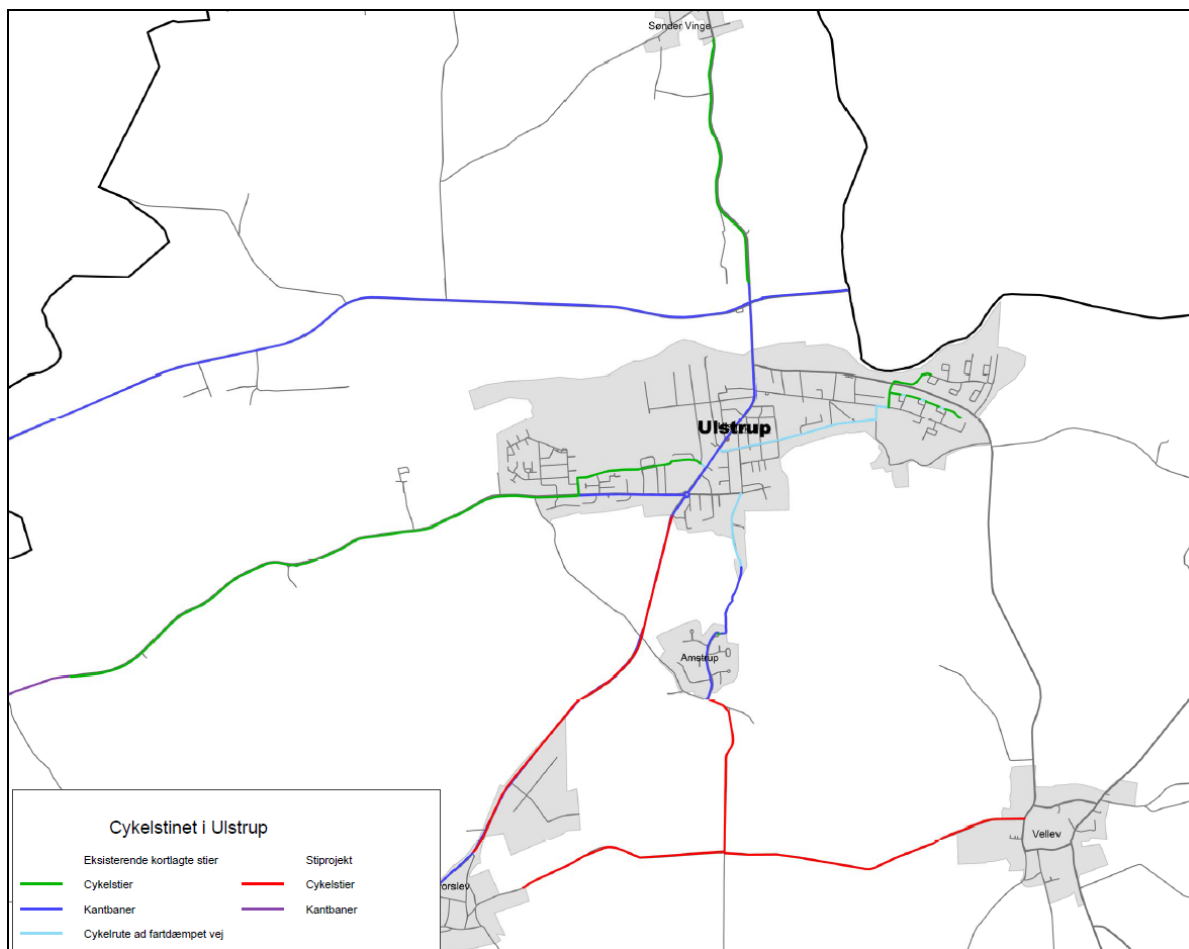
29 % af de beskæftigede borgere bosat i Hammel arbejder også i Hammel, og kampagner i samarbejde med arbejdspladserne kan være et vigtigt virkemiddel til at få flere til at cykle og gå på arbejde.



Cykelstinet Ulstrup

I Ulstrup er der cykelsti eller cykelbane langs byens overordnede veje med undtagelse af Teglværksvej, hvor der er mulighed for at anvende en alternativ rute ad stier internt i boligområderne. Lette trafikanter fra Amstrup syd for byen kan cykle til Ulstrup ad en sti i eget tracé kombineret med lokalvejene Daugbjergvej og Skolevej. Forholdene for lette trafikanter kan forbedres på disse veje, og der foreslås anlagt en dobbeltrettet cykelsti ad Koudalvej og Amstrupvej.

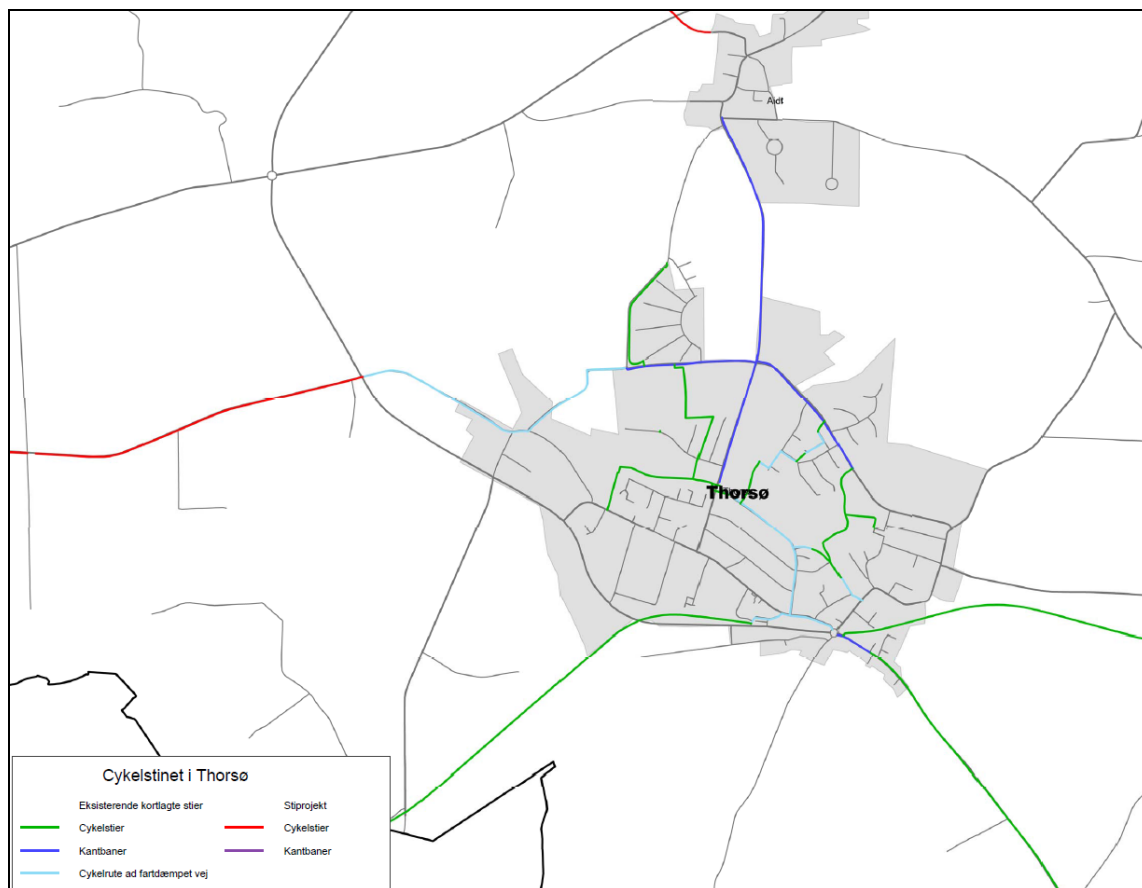
23 % af borgerne fra Ulstrup tilknyttet arbejdsmarkedet har også arbejdsplads i Ulstrup, hvormed der er godt potentiale for at få mange til at benytte sig af cyklen eller gå til og fra arbejde.



Cykelstinet Thorsø

Thorsø er gennemskåret af et grønt område med boliger beliggende omkring. Der løber stier i eget tracé mellem boligområderne på tværs af det grønne område, mens der cykles ad lokalveje internt i boligområderne. Der er cykelsti eller -baner langs de overordnede veje omkring Tungelundskolen. Med den kommende helhedsplan for Tungelundområdet tænkes der også i naturstier i dalen til rekreativt brug samt cykling og gang til aktivitetscentret, badet og skolen.

Generelt er byen bundet godt sammen med stier, men der mangler enkelte forbindelser på tværs af byen for at binde stinettet sammen. Der løber en banesti igennem den sydlige del af byen. Banestien er hovedsagligt anlagt med henblik på rekreative ture og giver mulighed for at cykle hele vejen fra Silkeborg til Langå.



Cykelstinet Foldby-Norring

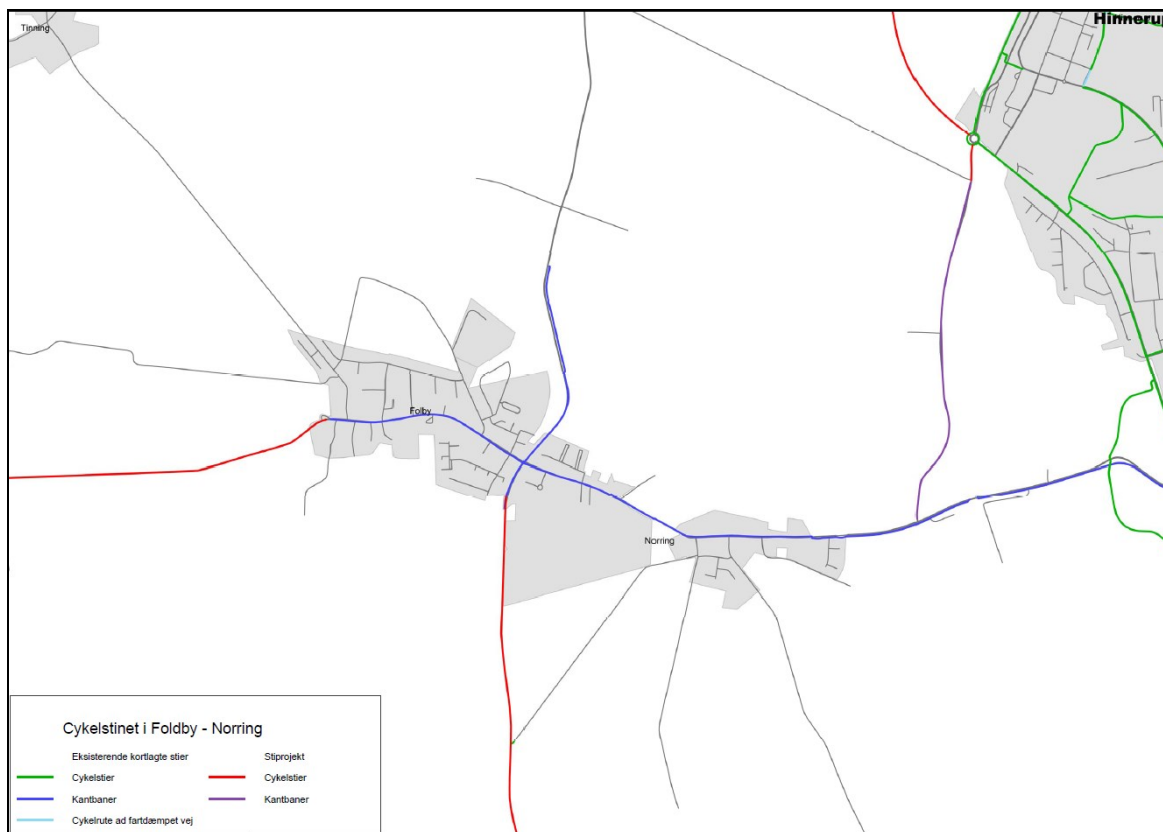
Foldby-Norring ligger omkring den gennemgående vej Postvej-Damsbrovej, hvor der findes en betydelig mængde gennemkørende trafik (årsdøgntrafikken (ÅDT) målt til 3.196 i 2012, se evt. mere om ÅDT i faktaboksen). Der er anlagt cykelstrimmel langs det meste af vejen, og strimlen er tydeliggjort i en rød farve for at markere arealet forbeholdt cyklister. Skal en cyklist fra den vestlige del af byen til Korsholm/Norring, hvor Korsholm Skole og Friskolen i Hinnerup er beliggende, vil Postvej-Damsbrovej være ruten, der benyttes.

En cykelstrimmel er per definition smal, og det er derfor begrænset, hvor stor gavn den har i forhold til cyklisternes tryghed. Trods dette er der forholdsvis mange cyklister på strækningen (ÅDT målt til 47 på Postvejen i Foldby).

43 (svarende til 7 %) af de beskæftigede borgere, der bor i Foldby-Norring, arbejder også i Foldby-Norring, hvormed der er et begrænset potentiale i at få flere til at benytte sig af cyklen i disse centerbyer.

Faktaboks: ÅDT – årsdøgntrafik

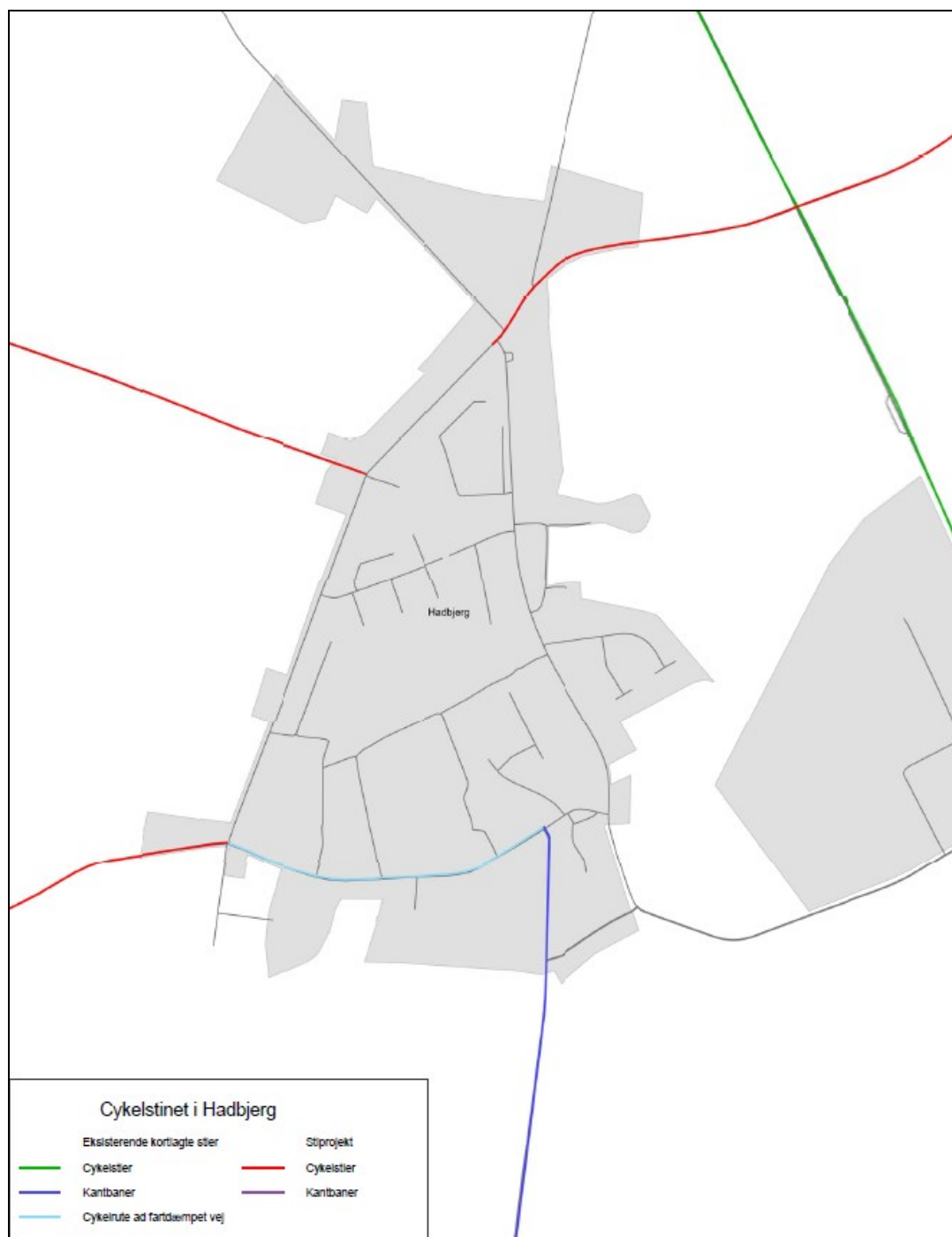
Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken per døgn i begge retninger opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givent sted (eller strækning).



Cykelstinet Hadbjerg

Hadbjerg er et mindre bysamfund præget af dels en ældre del med landsbykarakter og dels en nyere del med villaveje og stier internt herimellem. Herudover er der større fritliggende grønne arealer med søpark og en folkeskov undervejs. I den ældre Hadbjerg findes der ingen stier, men da der er tale om lavhastighedszone med en begrænset trafik, vurderes der at være en høj grad af trafiksikkerhed og tryghed i byen. Hadbjerg Skole og børnehave er beliggende langs Bavnehøjvej, der i Hadbjerg er fartdæmpet.

37, svarende til 12 %, af de beskæftigede borgere bosat i Hadbjerg arbejder også i Hadbjerg, hvormed der er et begrænset potentiale i at få flere til at benytte sig af cyklen i denne centerby.

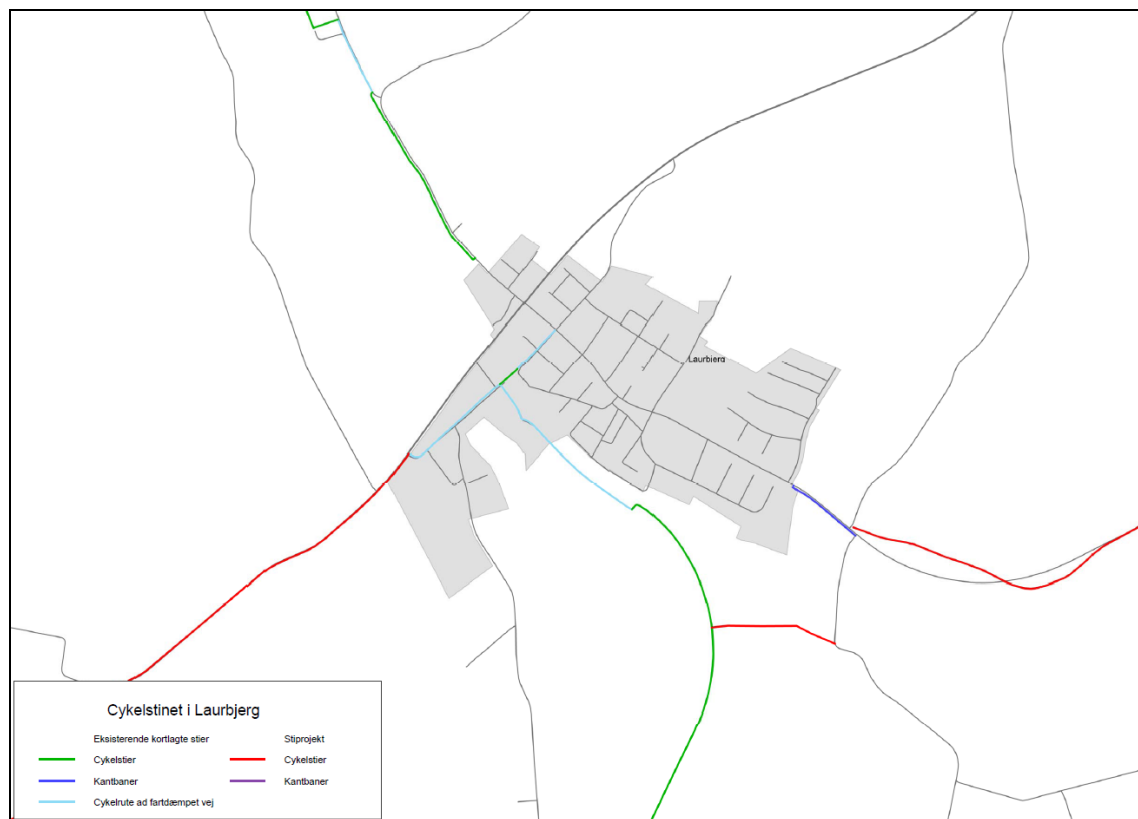


Cykelstinet Laurbjerg

Laurbjerg bliver delt af jernbanen og Lilleåen, men der er skabt forbindelser på tværs via en stitunnel under jernbanen og tre vejbroer over Lilleåen. Landevejen Randers-Silkeborg passerer vest om byen, mens landevejen Langå-Hadsten-Løgten passerer gennem byen og fungerer som byens hovedgade, hvor der dog ikke er optimale forhold for de cyklende. Der er i stedet stiforbindelser imellem boligområderne, og det er muligt at komme til blandt andet Lilleåskolen via disse stisystemer.

Den nedlagte jernbanelinje mellem Langå og Silkeborg er omdannet til gang- og cykelsti (Gjernbanen/banestien). Stien passerer gennem Laurbjerg og er vigtig som forbindelse fra byen til landskaberne omkring byen.

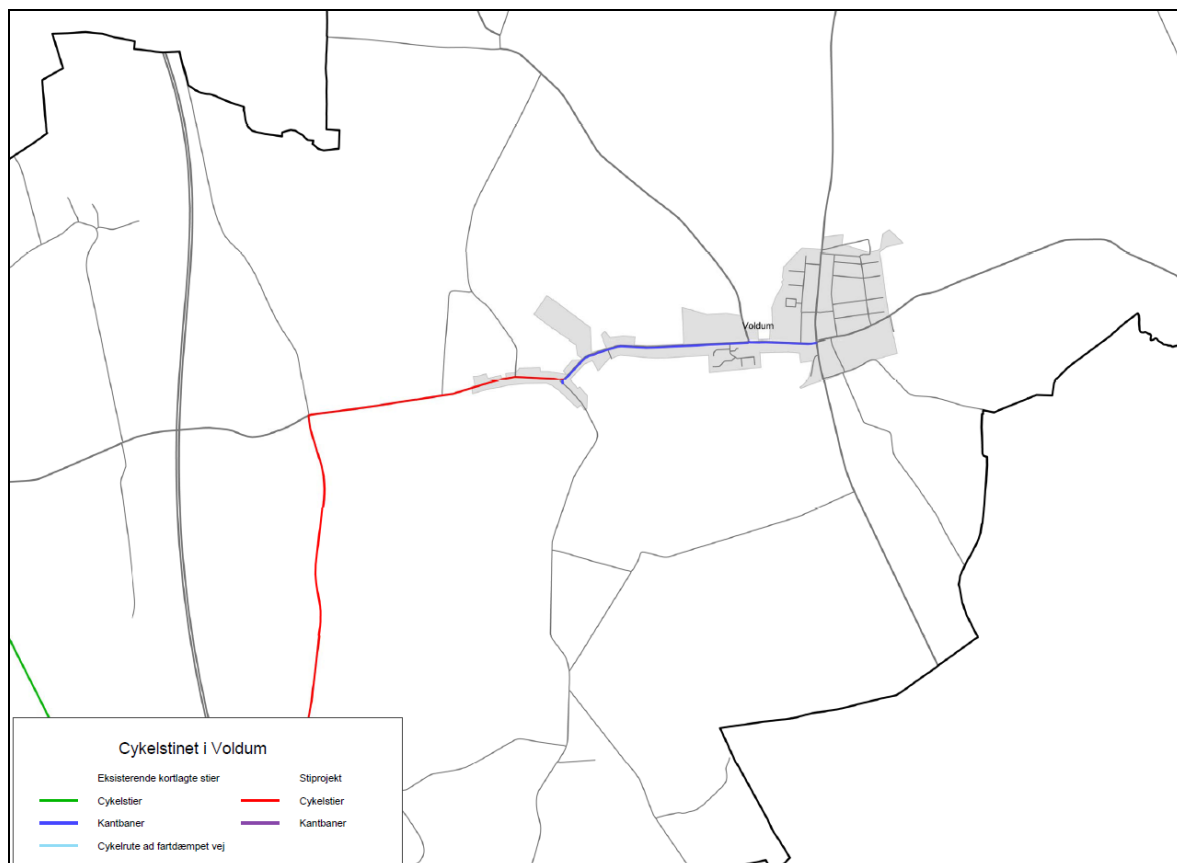
Af de 464 beskæftigede bosat i Laurbjerg arbejder de 55 (svarende til 11 %) også i Laurbjerg, hvormed der er moderat potentiale i at få flere til at benytte sig af cyklen i dagligdagen.



Cykelstinet Voldum

Voldum består af landsbyerne Voldum, Nielstrup og Bramstrup, som efterhånden er at betragte som en enkelt, langstrakt landsby. Landsbyen er præget af grønne og rolige villaveje med få interne stier i eget tracé. Der er anlagt cykelsti på den nordlige side af Voldum-Rud Vej, der fungerer som hovedgaden i Voldum. På de resterende veje i Voldum er der ikke anlagt cykelsti. Da der er tale om et lavhastighedsområde med begrænset trafik (ÅDT målt til 593 i 2014 på Rigtrupvej med en gennemsnitlig hastighed på 37,3 km/t), vurderes det, at trafikanterne kan færdes sikkert sammen på vejarealet.

Købmand, friskole og hal giver lokal trafik, som kan ske på cykel. Derudover både bor og arbejder 70 ud af de 390 beskæftigede borgere i Voldum, hvilket svarer til 18 %. En del af den lokale trafik burde derfor kunne ske via cykel/gang.



Cykelstinet Lading

Lading er beliggende langs Viborgvej, rute A26, hvilket betyder, at landsbyen på nuværende tidspunkt er præget af store mængder gennemkørende trafik (ÅDT målt til 10.588 i 2014). Samtidig har denne trafik en forholdsvis høj gennemsnitlig hastighed på trods af, at der er lavet hastighedsdæmpende foranstaltninger igennem Lading. Med Folketingets beslutning om at lægge en kommende motorvej/motortrafikvej mellem Aarhus og Viborg syd om Lading Sø vurderes denne situation dog at ændres, og Lading kan få en mere fredelig karakter af landsby.

Langs med Viborgvej er der anlagt en cykelstrimmel igennem Lading kombineret med en kombineret cykel- og gangsti syd for Viborgvej i den vestlige del af Lading. I Lading er det ønsket, at der anlægges en cykelsti igennem byen. Da rute 26 er en statsvej, er det Vejdirektoratet, der skal tilse, at cyklisterne tilgodeses i tilstrækkelig grad.

23 (svarende til 8 %) af de beskæftigede borgere fra Lading arbejder i Lading, hvilket må anses som begrænset. Dermed ses der ikke umiddelbart et stort potentiale i at overflytte bilister til cykler i den daglige trafik. I Lading udlægges cirka 8 hektar til nyt boligområde med plads til cirka 80 nye boliger, hvilket vil øge antallet af indbyggere i Lading. Dette kan betyde, at grundlaget for at udbygge stinettet i Lading bliver større.



INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 2 *CYKLING I BYERNE: KORT OG GODT*

Favrskov Kommune vil sætte ind med følgende konkrete indsatser inden for indsatsområde 2:

- Inspirere og bistå virksomheder i arbejdet med at udarbejde mobilitetsplaner. I første omgang med et par pilotvirksomheder. Der kan udlånes elcykler i den forbindelse.
- Deltagelse i Cyklistforbundets kampagne "Vi Cykler til Arbejde" med invitation ud til de største virksomheder i kommunen.

Anlægsprojekter under indsatsområde 2 *Cyklning i byerne: kort og godt* vil være at finde under Trafikhandleplan 2015.

3. PENDLING PÅ CYKEL

Favrskov Kommune ønsker at gøre det attraktivt for pendlere at benytte cyklen til og fra arbejde. Det er sundt at cykle, og samtidig giver færre biler på vejene mindre forurening, mindre trængsel og bedre bymiljøer. Derfor skal der skabes gode forhold for at overflytte flest muligt pendlere fra bilen til cyklen.

Når der ønskes mest cykelfremme for pengene i Favrskov Kommune, sættes der på cykelfremmende projekter, hvor de kommer borgerne til mest gavn og bliver brugt af flest muligt. Her tages der blandt andet udgangspunkt i det nuværende trafikniveau, forstået som både det nuværende antal af cyklister (såfremt disse tal haves) samt den generelle trafik (antal skolebørn og pendlere). Sidstnævnte bruges til at vurdere overflytningspotentialer fra bilerne.

Nationale erfaringer viser, at viljen til at cykle falder gradvist, når afstanden til destinationen overstiger 4 kilometer. Derfor fokuseres der blandt andet på at sammenkoble hovedbyer med landsbyer/centerbyer, primært inden for en radius af 4 kilometer og sekundært inden for en radius af 6 kilometer.

Mange pendler dog over større afstande, for eksempel uden for kommunegrænsen. Her kan antallet af pendlere tale for eksempelvis et stiprojekt, da selv en lille procentdel overflytning fra bil til cykel kan betyde mange nye cyklister på strækningen. Der skal også være gode muligheder for at benytte cyklen ind til kollektive trafikknudepunkter som rutebilstationen i Hammel og togstationerne i Hadsten, Hinnerup og Ulstrup, og på denne måde kombinere transportmidlerne. Dette taler for gode cykelparkeringsmuligheder, særligt i Hadsten og Hinnerup, hvor trafikanterne på sigt får mulighed for at benytte letbanen til Aarhus.

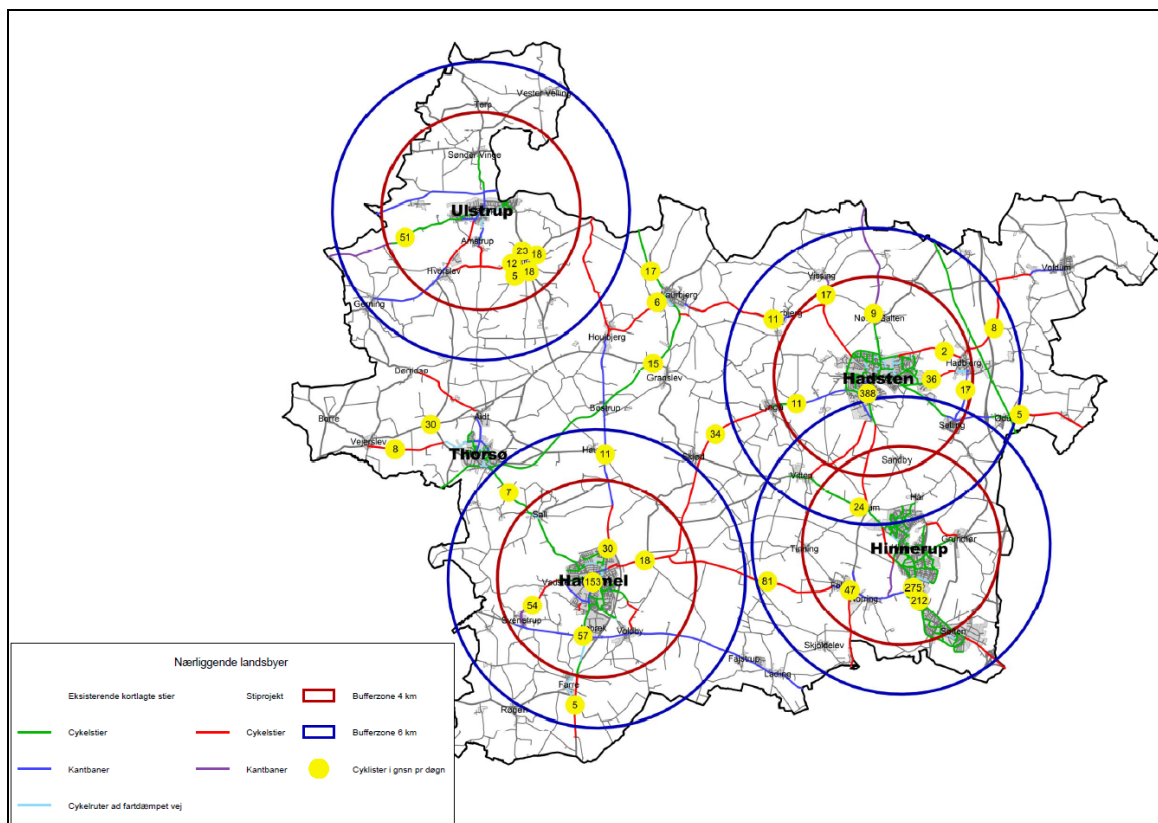
Det er ikke ensbetydende med, at der ikke skal være muligt at pendle på cykel mellem for eksempel Hammel og Ulstrup. Det forventes dog, at antallet af cyklister vil være beskedent sammenlignet med antallet af cyklister mellem eksempelvis Hammel og Svenstrup. Et alternativt tilbud kan være anvendelse af de rekreative ruter, hvor der i modsætning til definerede pendlerruter ikke er det samme fokus på linjeføring og god belægning, men hvor trafikmængderne samtidig er begrænsede. De rekreative cykelruter er vist under indsatsområde 4 og er et supplement til sturutenettet, specielt på strækninger over længere afstande mellem kommunens hoved- og centerbyer.

EKSISTERENDE FORHOLD

Pendlerforhold mellem hovedbyer og landsbyer/centerbyer

I Favrskov Kommune findes mange mindre landsbysamfund. Hver landsby har sine styrker og særpræg, som kan være med til at fastholde og tiltrække nye borgere. For landsbyerne er det vigtigt med en god infrastruktur, da de færreste bor og arbejder i landsbyen, og det skal være nemt og hurtigt at komme til og fra de daglige gøremål som skole/arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter. En cykelsti ses af mange som et delvist svar herpå.

Af de i alt 41 landsbyer ligger de 18 inden for 4 km fra en hovedby, og yderligere 12 ligger inden for 4-6 km fra en hovedby, se figur X.



Som det fremgår af kortet, er der allerede på nuværende tidspunkt gode forhold for cyklister på følgende strækninger:

- Hammel-Sall
- Ulstrup-Hvorslev
- Ulstrup-Sønder Vinge
- Hadsten-Selling
- Hadsten-Nørre Galten
- Hadsten-Lyngå
- Hinnerup-Foldby/Norring
- Hinnerup-Søften
- Hinnerup-Haldum
- Hinnerup-Grundfør
- Hinnerup-Vitten

Ved at koble landsbyerne op på hovedbyerne skabes der ofte en stiforbindelse til gavn for skolebørn, og et anlægsprojekt kan derved falde ind under to indsatsområder.

Da trafikken i Favrskov Kommune er kendetegnet ved mange pendlere på tværs af kommunegrænsen, er det også vigtigt med stiforbindelser til større pendlingsdestinationer i nabokommunerne.

Kort med pendlermønstre

Som det fremgår af kortet er Aarhus, Randers og Bjerringbro større pendlingssteder, og ses der på, hvor der er realistisk at overflytte bilister til cyklen, må der først og fremmest ses på de korteste afstande. Gode forhold for cykling er ud fra dette anbefalelsesværdigt mellem:

- Hinnerup/Søften og Aarhus C (17 km). Dagligt pendler der 2.438 fra Hinnerup/Søften til Aarhus Kommune og 1.055 fra Aarhus Kommune til Hinnerup/Søften.
- Hadsten og Randers C (ca. 16 km). Dagligt pendler der 268 fra Hadsten til Randers Kommune og 528 fra Randers Kommune til Hadsten.
- Ulstrup og Bjerringbro (ca. 10 km). Dagligt pendler der 242 fra Ulstrup til Viborg Kommune og 78 fra Viborg Kommune til Ulstrup.

En elcykel kan for nogle betyde, at afstande som de ovennævnte bliver mere overkommelige. Derfor ønsker Favrskov Kommune at skabe gode forhold for elcykler. Elcykelsalget er steget markant de senere år blandt flere aldersgrupper, og på workshoppen afholdt i december 2014, var der også flere borgere som blandt andet efterlyste gode muligheder for opladning undervejs på cykelture. Med midlerne fra Cykelpuljen 2014 er der indkøbt X antal elcykler, som i første omgang bruges i et pilotprojekt med udlån til udskolingselever i Lyngå. Herefter kan elcyklerne bruges til andre formål, blandt andet til udlån til medarbejdere i virksomheder, der får udarbejdet en mobilitetsplan (se mere under indsatsområde 2).

Faktaboks: Elcykler

En elcykel betragtes i juridisk forstand som en almindelig cykel, og der er ingen krav til om, at føreren skal have en bestemt alder, bære styrthjelm eller have kørekort. For at elcyklen kan betragtes som en cykel, må motoren dog maksimalt yde 250 Watt, hvilket er nok til let at komme op ad stejle bakker. Samtidig må motoren kun afgive effekt til hastigheder op til 25 km/t, og elmotoren må kun hjælpe til, når pedalerne samtidig bevæges.

Fordele ved en elcykel:

- Elmotoren gør længere afstande, bakker og modvind mere overkommelige.
- På elcyklen kan cyklisten køre forbi bilkøerne og er ikke afhængig af kollektive transportmidler.
- Cyklisten kan skrue op og ned for elmotorens effekt. Han/hun kan eksempelvis vælge meget hjælp fra motoren på turen til arbejde og ankomme til arbejde uden at svede, og minimal hjælp på turen hjem fra arbejde og derved få dagens motion.
- Sammenlignet med en bil er en elcykel betydeligt mere klimavenlig. En elcykel udleder kun ca. 12 gram CO₂ pr. kilometer, mens en bil udleder i gennemsnit 132 gram CO₂ pr. kilometer.

Ulemper ved en elcykel:

- Kører cyklisten hurtigere end 22-25 km/t, slår motoren fra, og elcyklen er tung at trække.
- En elcykel er tungere og dyrere end almindelige cykler og forurener mere.
- Elcyklen har behov for strøm og skal muligvis lades op hver dag alt efter, hvor langt cyklisten kører på den. Kører man lange distancer på elcyklen (mere end 20 km), kan det endda være nødvendigt at lade den op undervejs.

Parkeringsforhold ved stationerne

Gode cykelparkeringsforhold ved trafikknudepunkter er både til gavn for indbyggerne i hovedbyerne og center- og landsbyer, som let kan cykle til stationen og parkere. I februar 2015 blev der lavet en cykelparkeringsanalyse ved større cykelparkeringsanlæg i hovedbyerne. Som det fremgår af tabellen, er der generelt tilstrækkelig kapacitet ved cykelparkeringspladserne. Der ses dog problemer på Hadsten Station, hvor cirka halvdelen af parkeringsstativerne er defekte. Dette betyder, at en stor del af cyklerne ikke kan parkere i stativer.

Lokalitet	Antal cykelparkeringspladser	Optælling 10. februar	Optælling 11. februar	Optælling 12. februar
Hammel Station	184 stativer	28 cykler og 2 scootere	27 cykler og 3 scootere	28 cykler og 1 scooter
Hammel Inside	2 båse og 25 stativer	1 cykel	2 cykler	0 cykler
Hadsten Station	98 stativer, heraf er 51 defekte	80 cykler	88 cykler	81 cykler
Hadsten Sløjfen	15 stativer	2 cykler	0 cykler	1 cykel
Hinnerup Bibliotek og Kulturhus	10 stativer	13 cykler	8 cykler	20 cykler
Hinnerup Station	102 stativer	62 cykler	55 cykler	66 cykler
Ulstrup Bibliotek	8 stativer, hvor en er defekt	1 cykel	2 cykler	1 cykel
Ulstrup Station	96 stativer	23 cykler og 7 cykler i aflåst Arriva bur	27 cykler og 7 cykler, samt en scooter i buret	27 cykler og 6 cykler i buret

Der sås ved optællingen, at et antal cykler ikke bliver parkeret i stativer, selvom der var ledige pladser til rådighed, men i stedet står parkeret andre steder eller ligger på jorden/op ad buske. Dette giver et rodet og uæstetisk indtryk, hvilket ikke indbyder til at parkere sin cykel på stedet. Der kan derfor med mellemrum laves oprydninger, således at efterladte cykler bliver kørt på genbrugspladsen.

Da analysen blev lavet vintertid, forventes antallet af parkerede cykler at være færre end om sommeren. Dette bakkes op af spørgeskemaundersøgelsen, hvoraf det fremgår, at 25 % færre cykler om vinteren i forhold til sommer, når de skal til/fra arbejde/uddannelsessted. Dette vil betyde, at der sandsynligvis være et større pres på cykelparkeringen om sommeren, end hvad der fremgår af analysen. Hadsten og Hinnerup stationer forventes på baggrund af analysens resultater at være de steder, hvor der vil være de største problemer med kapaciteten af cykelparkering.

STRATEGI FREMADRETTET

For at understøtte en trafiksikker, sund og grøn pendling ønsker Favrskov Kommune at binde flere landsbyer sammen med hovedbyer, og derfor udfærdiges en række stiprojekter med dette for øje. Hvilken type sti, der kan anlægges hvor, er afhængigt af flere forskellige kriterier (se faktaboks om stityper samt en uddybet beskrivelse af løsningskatalog bilag 1).

Faktaboks: Stityper, se uddybning i løsningskatalog, bilag 1

- Supercykelsti
- Separat sti
- Enkeltrettet cykelsti langs vej (ved flere krydsninger)
- Dobbeltrettet cykelsti langs vej (ved få krydsninger)
- Cykelbaner (1,5 m brede inkl. 0,3 m kantlinjer)
- Kantbaner (0,5 m)
- Cykelrute ad lokalvej (max 60 km/t)
- Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej (fordelingsveje, max 60 km/t, max 1.000 ÅDT)
- Grusstier

På sigt er det et ønske, at kommunens hovedbyer bindes sammen med cykelruter. Dette er kun delvis opnået med det udpegede stirutenet, da der er store økonomiske udgifter forbundet med anlæg af disse lange stiforbindelser.

Ifølge parkeringsanalysen er der generelt tilstrækkelig kapacitet ved de større parkeringsanlæg i hovedbyerne. Dog ses der allerede nu problemer ved Hadsten Station, og i sommertid kan Hinnerup Station forventes at opleve kapacitetsproblemer. Favrskov Kommune bliver jævnligt kontaktet af borgere, der ønsker mulighed for at sætte deres cykel i en aflåst cykelparkering. Desværre er cykeltyverier ikke en sjældenhed i Danmark, hvilket kan afholde nogle fra at parkere deres cykel ved kollektiv trafik. Derfor vil Favrskov Kommune se på mulighederne for at etablere aflåst cykelparkering ved de kollektive knudepunkter i Hinnerup og Hadsten.

I forbindelse med cykelparkeringsanlæggene kan der desuden arbejdes med at skabe muligheder for opladning af elcykler.

INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 3 *PENDLING PÅ CYKEL*

Favrskov Kommune vil sætte ind med følgende konkrete indsatser inden for indsatsområdet 3:

- Arbejde på at skabe forbedret cykelparkering ved kollektiv trafik i særligt Hinnerup og Hadsten, blandt andet aflåst parkering.
- Bedre forhold for opladning af elcykler på relevante steder.
- Samarbejde med nabokommuner om cykelstier på tværs af kommunegrænser, hvor der sker en betydelig pendling.

Anlægsprojekter under indsatsområde 3 *Pendling på cykel* vil være at finde under Trafikhandleplan 2015.

4. MED CYKLEN UD I DET GRØNNE

Favrskov Kommune er beliggende i en smuk natur med skove, bakker og åer, og fra cyklen er der god mulighed for at opleve denne natur. De cyklende får dermed både en naturoplevelse, motion og frisk luft, og en cykeltur ud i det grønne kan være et mentalt åndehul i en stresset hverdag.

Det ønskes at fremme brugen af cykel som transportmiddel til fritidsture. Dette gør sig både gældende for kommunens egne borgere og de turister, der gæster kommunen. Med cyklisme til fritidsture menes motions-, udflugts- og feriecykling på ruter, der forløber ad veje og stier med god belægning eller på spor anlagt til cykling med mountainbike. Naturstier indgår således ikke (se faktaboks).

Faktaboks: Naturstier

Favrskov Kommune udarbejder i løbet af 2015 en Friluftstrategi, der skal være med til at angive retningen for friluftsområdet i kommunen. Et indsatsområde i Friluftstrategien er at identificere en række ruter og udpege steder, hvor der med fordel kan anlægges naturstier med et særligt rekreativt formål. Da der således også udpeges stiprojekter i Friluftstrategien, opstår der nogle snitflader mellem Cykelplan 2015 og Friluftstrategi 2015.

Som hovedprincip anses naturstier som rekreative stier, der hører ind under Friluftstrategien. Ofte vil disse stier kunne anlægges som grusstier, og de følger det landskabelige terræn og er bedre passet ind i den omgivende natur, end en asfalteret sti ville være. Asfalterede stier, der hovedsageligt bruges til transport fra A til B, hører som hovedregel ind under Cykelplanen.

Der kan dog være tilfælde, hvor en primært rekreativ sti udføres i asfalt, eksempelvis, hvis den forbinder to andre allerede asfalterede stier. Ligeledes kan der være tilfælde, hvor en transportsti udføres i grus, hvis det passer bedst ind i lokaliteten. Ofte vil en sti desuden have flere formål, og hvilken kategorisering stien får, og hvilket materiale den udføres i, afhænger af det konkrete projekt.

EKSISTERENDE FORHOLD

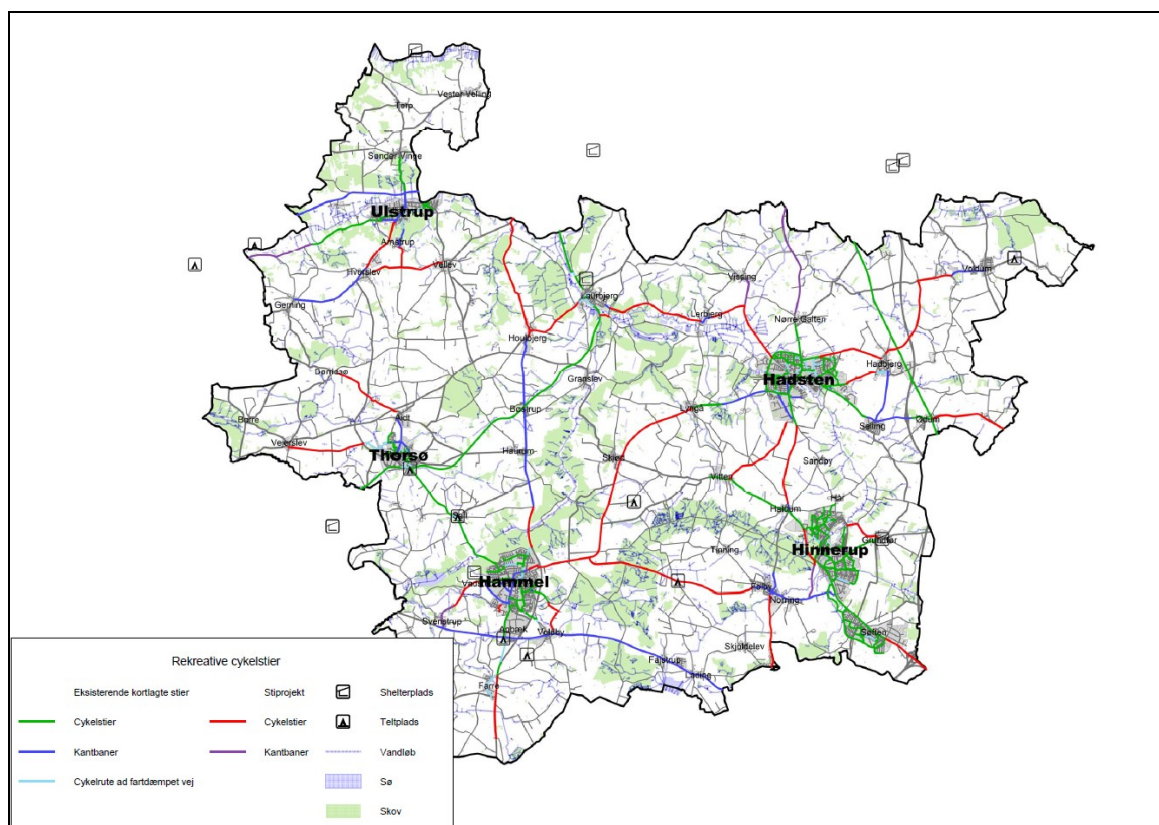
Når cyklen benyttes af borgerne i Favrskov Kommune, er det oftest til fritidsaktiviteter. Dette fremgår af Transportvaneundersøgelsen. 33 % af alle cykelture sker i forbindelse med fritidsaktiviteter. Bilen er dog stadig det foretrukne transportmiddel, når vi ser på, hvilke transportmidler der bliver brugt mest i forbindelse med fritidsaktiviteter. Bilen benyttes til 40 % af turene, gang 26 %, mens cyklen kun bruges til 8 % af turene forbundet med fritidsaktiviteter. Hvis fritidsaktiviteterne sker i lokalområdet, er der dermed potentiale i at overflytte nogle af bilisterne til cyklen. Lægger fritidsaktiviteterne længere væk fra hjemmet, er potentialet mindre. Her er der tale om samlede tal for både cykling som fritidsaktivitet og cykling som transport til fritidsaktivitet.

Motionscykling

Ved motionscykling menes ture, hvis primære formål er at få pulsen op og sved på panden. I Favrskov Kommune er der flere meget aktive cykleklubber med mange medlemmer, hvilket er i god overensstemmelse med det generelle billede i Danmark. Cykelsporten vinder generelt frem på nationalt niveau. Det er en sport, som kan dyrkes mere eller mindre uorganiseret. Cykling er muligt at dyrke individuelt ved selv at tage cyklen ud på en tur en søndag formiddag. Det kan også ske under uformelle og sociale forhold, hvor man mødes med et par venner for at cykle. Eller man kan melde sig ind i en organiseret cykleklub, hvor der er gode muligheder for sociale fællesskaber, og hvor der arrangeres træningsaftener, veltilrettelagte træningsforløb og

cykelløb. Cykling er dermed en sport, som kan dyrkes af flere forskellige typer mennesker. Samtidig er det en skånsom sport, som ikke belaster leddene i samme grad som eksempelvis løb.

Der er i Favrskov Kommune også gode muligheder for at køre på mountainbike. I Hammel er der siden 2013 anlagt to mountainbikespor, og også i Hinnerup er det nu muligt at køre på mountainbike i skoven. Sporene er anlagt i samarbejde med cykleklubberne, hvor frivillige har lagt mange timer i at klargøre sporene.



Fritidsture på cykel

Cyklen bruges også til kortere eller længere ture, hvor motionen er en sekundær gevinst, men hvor det primære formål blot er turen ud i det grønne. Fra cyklen opleves landskabet og sanserne bruges på en anden måde end i bil. Turene kan gå til andre rekreative områder, hvor de cyklende kan parkere og fortsætte til fods. En elcykel kan være med til at øge ens aktionsradius og gøre bakker og modvind mere overkommelige, og salget ser ud til at være stigende blandt en bred gruppe borgere.

Favrskov Kommune har i samarbejde med Dansk Cyklist Forbunds lokalafdeling udarbejdet en række cykelruter, som kan give inspiration til cykelture rundt i kommunen. Turene er af forskellige længder og udgår fra hver af kommunens fire hovedbyer. Der er lavet pjecer om turene, hvori de cyklende også kan læse om de steder, de passerer undervejs på ruten. Disse ture og tilhørende pjecer kan findes via QR-koden.

Regionale cykelruter

Favrskov Kommune gennemskæres af en række afmærkede regionale cykelruter. De er oprindelig etableret af Vejdirektoratet og amterne, og efter en aftale mellem staten og kommunerne er vedligeholdelsen af ruterne efter kommunalreformen overgået til kommunerne.

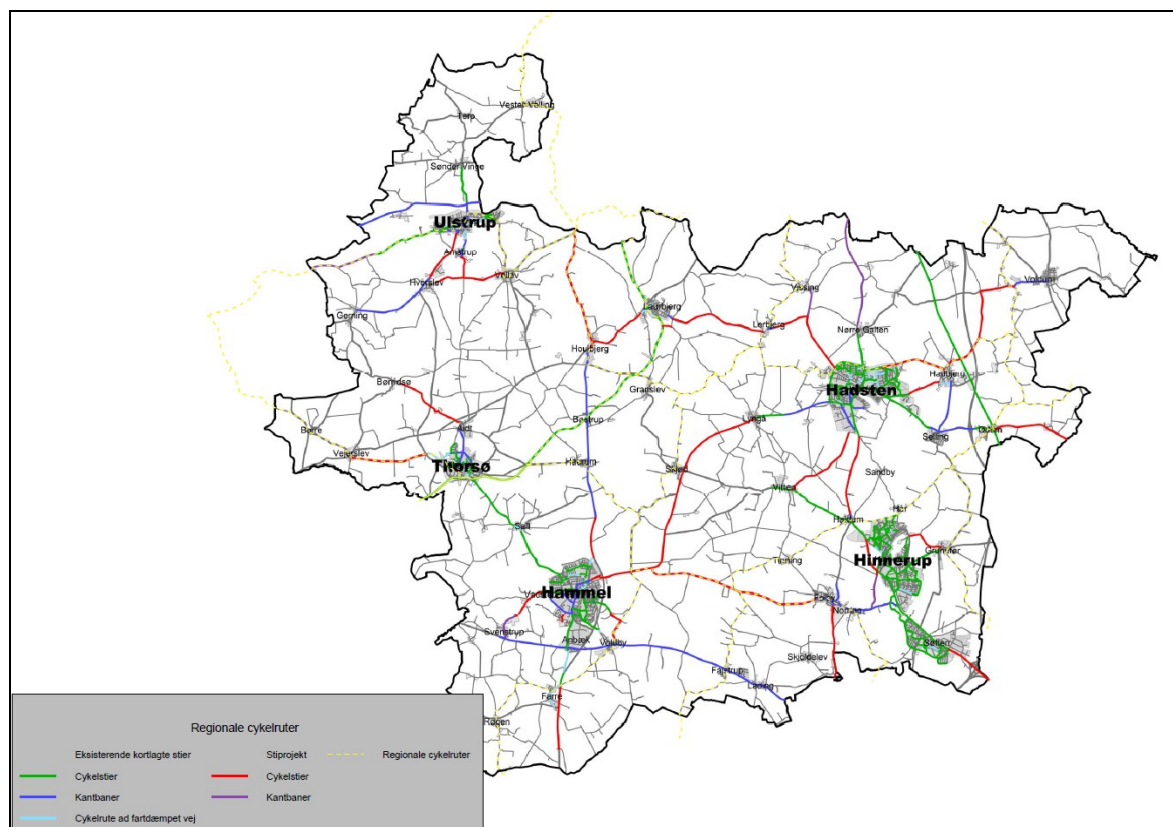
De regionale cykelruter er anlagt med henblik på fritidsture og cykelturisme og binder en stor del af kommunens rekreative områder sammen. Ruterne er oftest ikke den korteste rute mellem kommunens byer og attraktioner, men derimod rekreative ruter. Ruterne henvender sig således ikke til dagligt pendlende cyklister. Ruterne forløber typisk ad asfalterede stier eller veje, men der kan forekomme strækninger på grus.

Faktaboks: Regionale ruter

Favrskov Kommune gennemskæres af følgende regionale ruter:

- Rute 8: Randers – Ry, ca. 56 km
- Rute 14: Hornslet – Hinnerup – Odder – Rude Strand – (rundt om Aarhus), ca. 83 km
- Rute 16: Aarhus – Hammel, ca. 28 km
- Rute 17: Fussingø – Hadsten, ca. 38 km
- Rute 18: Norup – Mariager – Randers – Aarhus, ca. 88 km
- Rute 29: Silkeborg – Gjern – Langå, ca. 39 km
- Rute 30: Gudenåen

I planlægningen af det overordnede cykelstinet er der taget hensyn til de regionale cykelruter. Sammenhængen mellem cykelstinettet og de regionale cykelruter fremgår af figur X, som illustrerer det samlede cykelstinet.



STRATEGI FREMADRETTET

Favrskov Kommune ønsker at skabe gode betingelser for rekreativ cykling. Derfor har vi et godt samarbejde med cykleklubberne og Cyklistforbundets lokalafdeling. Samarbejdet udvides fremadrettet med DGI Østjylland Landevejscykling i arbejdet med at få flere til at benytte cyklen rekreativt.

Som cyklist skal man gerne føle sig tryk på vejene for at have lyst til at cykle, og her kan forbedrede forhold for cyklisterne i form af cykelstier, cykelbaner og hastighedsdæmpende foranstaltninger være med til at få flere til at cykle. Favrskov Kommune udvider derfor løbende cykelstinet med nye forbindelser.

Generelt efterlyser borgerne i Favrskov Kommune mere information omkring de rekreative muligheder. For at øge den rekreative cyklisme ønsker vi derfor fremadrettet, at der arbejdes med at udbrede informationerne omkring mulighederne for fritidsture på cykel. Dette kan gøres på flere forskellige måder, hvor traditionelle informationskanaler som skilte på ruterne og foldere med kortmateriale kan benyttes, men også digitale medier som hjemmeside og en app til mobilen.

Kulturringen 2017

For at udvikle cykelturismen i Østjylland er Favrskov gået sammen med Norddjurs, Odder, Samsø, Skanderborg, Syddjurs og Aarhus Kommuner om projektet Kulturringen. Projektet går ud på at gøre det mere attraktivt og sikkert for børnefamilier og motionister at holde cykelferie i Østjylland.

Dette betyder, at der først og fremmest skal udvikles en cirka 450 km lang cykelrute, der går igennem de syv kulturringkommuner. Ruten er under stadig udvikling og vil i første omgang benytte sig af allerede etablerede ruter gennem smuk og unik natur og med muligheder for aktiviteter, kultur, underholdning og ikke mindst overnatning i forskellige prisklasser undervejs. Det hele skal være enkelt og let tilgængeligt og appellere til familier med børn.

Ved hjælp af blandt andet digital markering af overnatningsmuligheder, natur, kultur og underholdning skabes en sammenhængende rute, hvor man aldrig er i tvivl om, at man befinder sig, og hvor på ruten man er. En hjemmeside, mobil app, trykte kort med mere understøtter ruteinformationen og gør det let for brugerne at benytte rutens mange tilbud. Ruten sammentænkes med offentlig transport og møder toget/færgen flere steder undervejs.

INDSATSER UNDER INDSATSOMRÅDE 4 *MED CYKLEN UD I DET GRØNNE*

Favrskov Kommune vil sætte ind med følgende konkrete indsatser inden for indsatsområdet 4:

- Bedre information omkring de regionale og rekreative cykelruter.
- Bedre information på cykelruterne, herunder forbedret skiltning af cykelruter og attraktioner.
- Skiltning ved bakker med navn, længde og stigning.
- Samarbejde med cykleklubber, Cyklistforbundets lokalafdeling og DGI Østjylland Landevejscykling.
- Øget samarbejde på tværs af afdelinger i kommunens forvaltning.
- Kulturringløbet udvikles i samarbejde med de øvrige kommuner i Kulturring Østjylland.
- God vedligeholdelse af de rekreative cykelruter.

Anlægsprojekter under indsatsområde 4 *Med cyklen ud i det grønne* vil være at finde under Trafikhandleplan 2015.

ANLÆGSPRIORITERING PÅ BAGGRUND AF CYKELPLAN 2015

Som følge af udarbejdelsen af Cykelplan 2015 er der blevet identificeret en række forslag til anlægsprojekter, der vil være med til at øge cykeltrafikken i Favrskov Kommune. Disse anlægsprojekter fremgår af Trafikhandleplan 2015.

I Trafikhandleplanen er anlægsprojekterne fra Vejplan, Trafiksikkerhedsplan og Cykelplan listet i prioriteret rækkefølge. Prioriteringen er sket ud fra en prioriteringsmodel, hvor projektets indflydelse på følgende parametre vurderes:

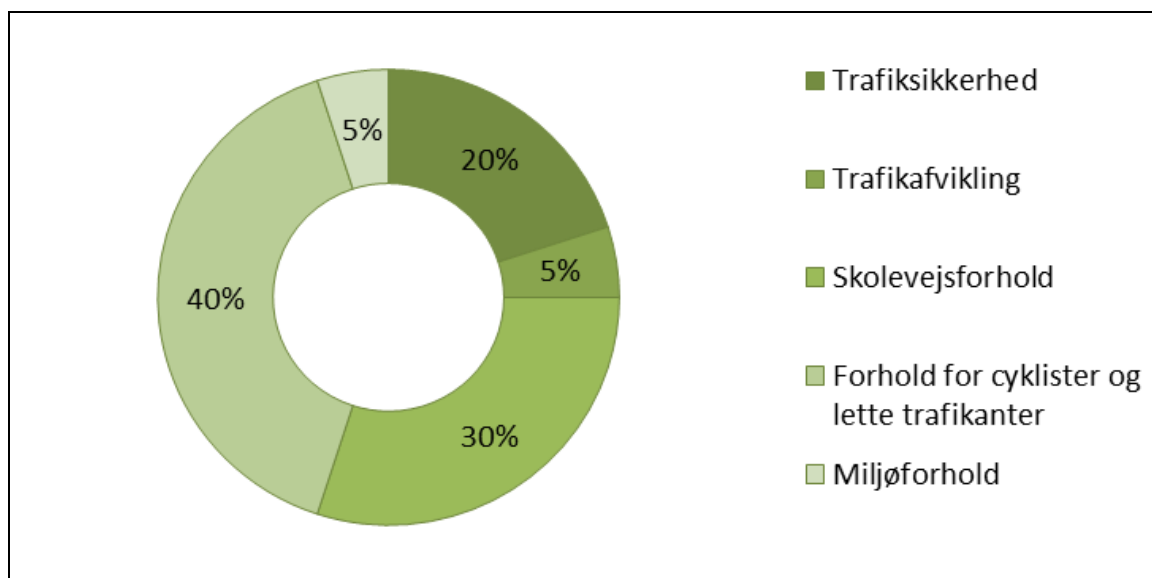
- trafiksikkerhed
- trafikafvikling
- forhold for skolebørn
- forhold for lette trafikanter
- miljøforhold

Herefter beskrives de fem højst prioriterede anlægsprojekter inden for hver type (vej-, sti- og trafiksikkerhedsprojekter) kvalitativt, hvormed der skabes et solidt beslutningsgrundlag før en politisk prioritering af, hvilke anlægsprojekter der skal gennemføres det pågældende år.

Formålet med de forskellige typer anlægsprojekter er ikke det samme, og derfor er det valgt at vægte parametrene forskelligt. Vægtningen er en afspejling af visionen og indsatsområderne/målene opsat i den tilhørende plan. Dette betyder, at Cykelplan 2015 har en afsmitning på prioriteringen af cykelstipprojekter. Visionen har sammenhæng med de valgte indsatsområder og indsatsområderne har igen betydning for vægtningen af parametre

Vision for Cykelplan 2015	Indsatsområder for Cykelplan 2015	Vægtning af parametre
<i>For borgere i Favrskov Kommune er cyklen det attraktive valg for trafik-sikker, sund og grøn daglig transport samt rekreative oplevelser.</i>	Trygt og sikkert til skole og fritid	Trafiksikkerhed (20 %) Trafikafviklingen (5 %) Forhold for skolebørn (30 %) Lette trafikanter (40 %) Miljøforhold (5 %)
	Cykling i byerne: kort og godt	
	Pendling på cykel	
	Med cyklen ud i det grønne	

Når der anlægges cykelstier, vægtes især projektets effekt på forholdet for lette trafikanter, skolevejsforhold og trafiksikkerhed som vist ovenfor. Vægtningen er illustreret af figur X.



Figur X. Vægtning af parametre ved prioritering af cykelstiprojekter.

BILAG 1: LØSNINGSKATALOG

CYKELSTILØSNINGER

Hvilke stityper, der vælges for en given strækning, afhænger især af trafikmængden på vejen samt bilernes hastighed, således at der tages hensyn til cyklisterne sikkerhed og tryghed. I det følgende kommer en kortfattet beskrivelse af nogle af nævnte stityper med billedeksempler.

Supercykelsti

En supercykelsti er bredere end en konventionel cykelsti, og cyklisterne har forkørselsret i forhold til andre trafikanter. Komforten, fremkommeligheden og vedligeholdelsen er i top på denne stitype. Ofte er der lagt LED-lys ned i asfalten, som leder cyklisten i mørke og øger trygheden på stien. En supercykelsti har desuden ofte flere inventarer, som giver cyklisten en oplevelse af at være opprioriteret. Disse inventarer kunne være pumpestationer, drikkevandsposter, cykelpuslepladser til mindre reparationer, cykelrastepladser og/eller cykelbarometer.

Evt. Billede af separat sti – Lyngå-bakken + Anden sti?

Separat sti/ sti i eget tracé

Separate stier er på mange måder den bedste stiløsning, da stitrafikanterne er helt fri for kontakt med bilisterne. Der kan dog være en mindre grad af tryghed på en separat sti sammenholdt med en sti langs en vej, da cyklisten er alene i tilfælde af, at der er brug for hjælp. Langs en vej vil der som regel komme andre trafikanter inden for kort tid.

Det er sjældent muligt at etablere nye separate stier i eksisterende byområde, mens det i åbent land kan være muligt at etablere separate stier. Af æstetiske grunde anbefales det at etablere separate stier i en afstand fra vejen på mindst 5 m, hvorved de to færdselsårer vil blive opfattet som adskilte. Beplantning kan være med til at understrege dette. Stien skal desuden udformes, så cyklisterne ikke er i tvivl om, hvor den fører hen. I forbindelse med separate stier er det desuden vigtigt at være opmærksom på, at snerydning og anden drift skal være mulig.

Evt. Billede af separat sti – Gjærnbanen + boligområde?

Enkelt- og dobbeltrettede cykelstier langs vej

Cykelstier langs vej kan enten udformes som en enkeltrettet sti i begge sider af vejen, eller som en dobbeltrettet sti i én side af vejen. I åbent land adskilles cykelstierne fra kørebanen med en rabat, hvis bredde afhænger af hastigheden på vejen.

Dobbeltrettet cykelsti anvendes ofte i åbent land, hvor der ikke er mange sideveje og indkørsler. Løsningen er billigere end stier i begge sider, men der sker også flere uheld på denne type sti, hvor bilisterne ofte overser cyklisten fra højre. Det er vigtigt at være opmærksom på, hvordan stien starter og slutter, da cyklister her skal krydse vejen med de trafiksikkerhedsproblemer, det indebærer.

Den dobbeltrettede cykelsti anbefales generelt ikke i bysammenhæng, fordi den medfører en del problemer både i forhold til sidevejstilslutninger, og fordi cyklisterne skal krydse vejen flere gange end ellers nødvendigt. Hvis der er særlige geografiske forhold, f.eks. at en skole ligger på samme side af vejen, som de fleste elevs bopæl, kan dette begrunde en dobbeltrettet cykelsti.

Evt. Billede af enkelt + dobbeltrettet

2-1 veje, cykelbaner, kantbaner og cykelstrimmel

Med disse typer afmærkninger adskilles cyklisterne ikke fra bilerne, og de giver ikke den samme sikkerhed og tryghed som de ovenstående stityper. Til gengæld kræver de et minimum af plads og er blandt andet derfor billige at etablere.

2-1 veje er en måde at reducere hastigheden væsentlig på veje med meget lav trafik og at skabe bedre forhold for lette trafikanter uden kostbare stianlæg. 2-1 vej vil sige, at der kun er ét kørespor til rådighed for begge retninger af kørende trafik, som så skal vige for hinanden, når de mødes. Vigearealet fungerer som cykelbane (men kan dog ikke afmærkes som sådan). Normen er, at vigearealet i hver side er 1,2 meter inklusiv 0,3 meter kantlinje. Hermed er vigearealet ved en 2-1 vej lige så bredt som ved en cykelbane.

En cykelbane er den eneste type kantbane, som har status af cykelsti i færdselslovens forstand. Cykelbaner skal markeres med cykelsymboler på belægningen eller eventuelt en cykelsttavle. Cykelbaner er en billig løsning, hvis kørebanen er bredere end nødvendigt. Som en sidegevinst kan afmærkningen på brede kørebaner give en indsnævring af kørebanearealet, hvorved en hastighedsreducerende effekt kan opnås. Etableringen af cykelbaner langs veje i landområde kan generelt antages at reducere uheldsrisikoen for lette trafikanter med ca. 50 %. Alvorligheden af de uheld, der sker trods cykelbaner, er dog den samme som på strækninger uden cykelfaciliteter. Alvorligheden af uheld er mindre på strækninger med cykelstier.

Kantbaner etableres normalt med en bredde på 0,5 meter og afmærkes med kantlinjer. Både kantbaner og cykelbaner øger trygheden og trafiksikkerheden for cyklister og knallertkørere, hvis ikke kantbanen er for smal.

Som en nødløsning, hvor der ikke er plads til cykelsti eller cykelbane, kan der anlægges en såkaldt "cykelstrimmel". Herved forstås kørebanebelægning i en afvigende farve.

Evt. Billede af cykelstrimmel i Foldby-Norring

Cykelrute ad fartdæmpet trafik- eller lokalvej

Det vil være nødvendigt at inddrage vejstrækninger i stirutenettet. For at en vej kan accepteres som cykelrute, er det et krav, at trafikmængden og hastigheden på vejen er lav.

Det er som regel ikke realistisk at opbygge et sammenhængende cykelstinet i en by kun bestående af egentlige stianlæg. Derfor er det nødvendigt at inddrage vejstrækninger, hvor cyklisterne må dele kørebanen med bilisterne. Dette kan både være trafikveje og lokalveje. Lokalveje er det sikreste og tryggeste, men trafikvejene giver ofte de mest direkte forbindelser og er derfor de mest attraktive for cyklisterne.

Der er begrænsede erfaringer med fartdæmpning i åbent land.

For at sænke hastigheden på cykelruten kan det være nødvendigt at etablere fartdæmpere på vejen. Med fartdæmper menes en fysisk foranstaltning, der påvirker trafikanternes komfort, hvis den ønskede hastighed overskrides væsentligt. En fartdæmper på vejen kan udformes på mange måder. Valget af fartdæmper afhænger typisk af faktorer som effekt, æstetik samt, hvorvidt fartdæmpningen giver problemer for bustrafik eller støj til naboerne. Eksempler på fartdæmpere er: chikaner, bump og hævede flader.

Evt. Billede af cykelrute med fartdæmper

Grusstier

På særlige steder kan det være en mulighed at anlægge grusstier i stedet for asfalterede stier. Dette kunne eksempelvis være naturstier, hvor en grussti vil passe bedre ind i landskabet end en sti med fast belægning. Disse stier vil dog primært være at finde i Favrskov Kommunes Friluftstrategi 2015.

Generelt er det dog ikke anbefalelsesværdigt at anlægge grusstier. Grusstier er dyrere at vedligeholde, særligt, da der forventes flere kraftige regnskyl fremover som følge af klimaforandringer. Huller skal ofte fyldes med grus, og der skal nyt grus til, hvor det er skyllet væk. Dermed er besparelsen på den lange bane minimal. Komforten og hastigheden for cyklisterne er desuden mindre end ved asfalterede stier, og risikoen for at punktere er større på en grussti end på asfalterede stier. Derfor er fast belægning at foretrække, hvor der dagligt forventes en vis trafik.

SIKRE STIKRYDSNINGER

Der findes flere forskellige krydsninger, som kan benyttes i forskellige tilfælde alt efter lokaliteten og trafikken på stedet.

Niveaufri krydsning: stibroer og stitunneller

Niveaufri krydsninger er set fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt den bedste stikrydsning, da stitrafikkanterne er helt fri for kontakt med bilisterne. Det er dog ikke altid muligt at etablere niveaufri krydsninger, og anlæg er forbundet med store omkostninger.

Signalregulering

Signalanlæg bruges typisk kun i byer, da de ikke bør anvendes ved veje med ønsket hastighed over 60 km/t. Det er vigtigt, at krydset er udformet korrekt, før det kan betragtes som en sikker krydsning.

Rundkørsel

En rundkørsel etableres ofte, hvis hastigheden ved et kryds ønskes reduceret. Rundkørsler ser ud til at være trafiksikkerhedsmæssigt bedre end signalregulerede kryds i åbent land. Uheldene i rundkørsler er desuden mindre alvorlige grundet den lavere hastighed. I byerne er der ikke den store forskel i ulykkesfrekvensen. Rundkørsler kan ifølge danske og internationale undersøgelser reducere antallet af personskadeulykker med 30-80 % afhængigt af vej- og trafikforhold. Rundkørsler har desuden den fordel, at de kan anvendes i åbent land ved hastigheder over 60 km/t.

Midterhelle

En midterhelle virker som et støttepunkt, således vejen kan krydses i 2 tempi. Midterhellen har den trafiksikkerhedsmæssige fordel, at lette trafikanter kun skal krydse enkeltrettet trafik.

Fodgængerovergang

Ved særlig stor fodgængertrafik kan der anlægges et fodgængerfelt. Fodgængerovergangen anbefales dog kun i særlige tilfælde, da disse erfaringsmæssigt ikke er sikkerhedsfremmende alene. Fodgængerfeltet bør deles af en midterhelle som støttepunkt.

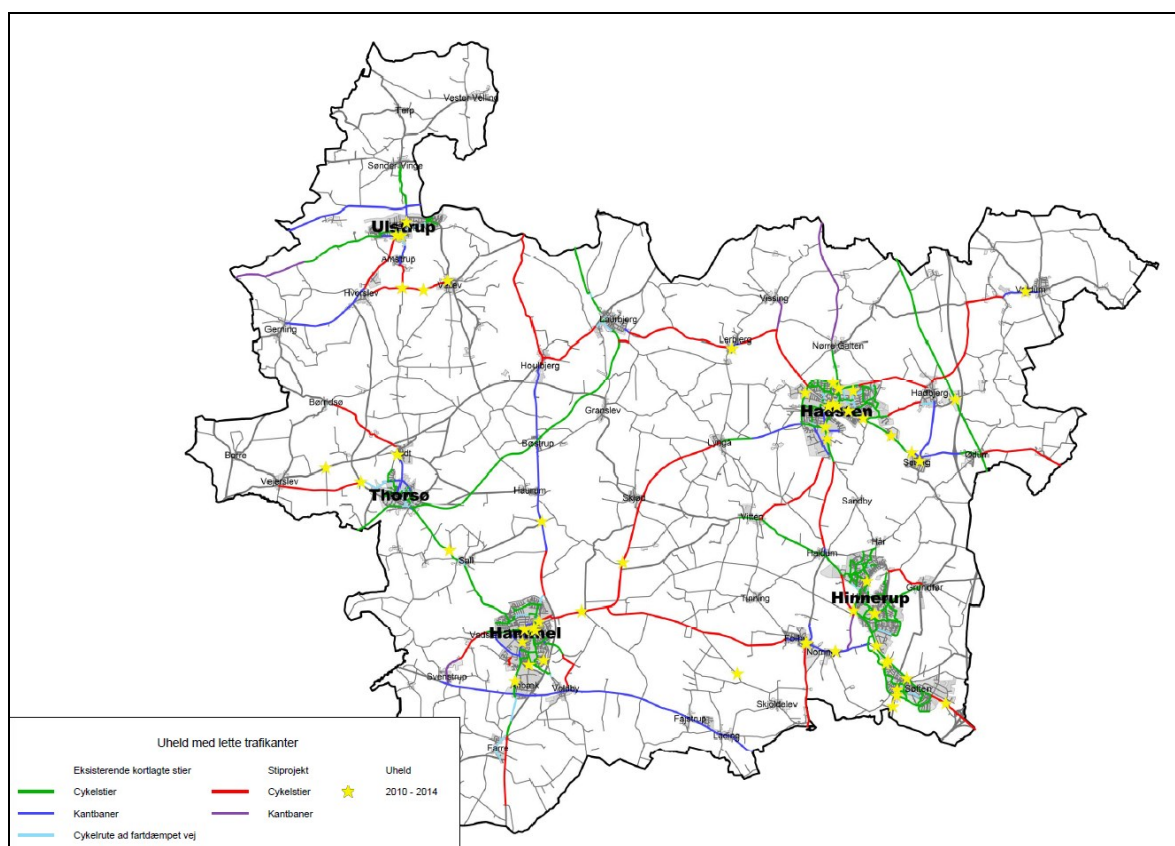
BILAG 2: TRAFIKSIKKERHEDSANALYSE

Som baggrund for cykelplanen er der gennemført en analyse af de uheld, hvor lette trafikanter har været involveret. Med lette trafikanter menes cyklister, knallertkørere og fodgængere. Der analyseres på uhelds-udviklingen, hvem de lette trafikanter er, og hvad ulykkerne kan skyldes. Hermed bliver det tydeliggjort, om der er områder, hvor det er særligt hensigtsmæssigt at sætte ind.

Udgangspunktet for analysen er de politiregistrerede uheld i den femårige periode 2010–2014. Analysen dækker kun uheld på kommunens vejnet. Analysen er lavet i januar 2015, og der kan derfor senere registreres uheld sket i 2014 i Vejdirektoratets registre, som ikke er medtaget heri.

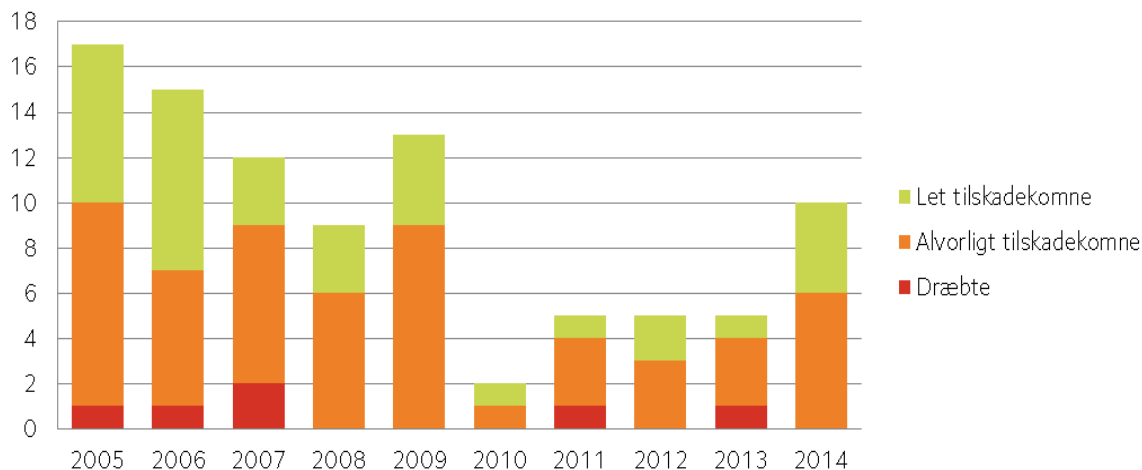
Uheld med lette trafikanter

I perioden 2010–2014 blev der i alt registreret 325 uheld på kommunevejene i Favrskov Kommune. 67 af disse uheld involverede lette trafikanter, svarende til 21 % af alle uheld, hvilket er en stor andel. Se også kort over uheld med lette trafikanter.



Ofte er uheldene med de lette trafikanter alvorligere for de implicerede, da de lette trafikanter er mere sårbare i uheldssituationen. 42 % af uheldene med lette trafikanter på kommunevejene var med personskaade, mens dette for alle uheld var 27 %. Uheldene med lette trafikanter resulterede i perioden 2010–2014 i 2 dræbte, 17 alvorligt tilskadekomne og 9 lettere tilskadekomne.

Ses der udelukkende på den 5-årige periode 2010-2014, ses der en markant stigning i antallet af uheld med lette trafikanter i 2014. Det er dog endnu ikke muligt at sige, om 2014 skiller sig ud som et år med særligt mange ulykker med lette trafikanter, eller om antallet af tilskadekomne lette trafikanter var usædvanligt lavt i perioden 2010-2013.



Figur X. Antallet af lette trafikanter involveret i personskadeuheld i Favrskov Kommune 2005-2014

Hvem er de lette trafikanter?

Ses der på, hvem de uheldsimplicerede lette trafikanter i Favrskov Kommune er, ser fordelingen relativt jævn ud imellem de forskellige lette trafikanttyper. 36 % af de lette trafikanter impliceret i uheld var der knallertkørere. Her udgjorde cyklisterne 37 %, mens fodgængerne var involveret i 27 % af uheld med lette trafikanter. Det er sandsynligt, at der er et højt mørketal for uheld med cyklister og fodgængere, dvs. et stort antal uheld, der ikke kommer til politiets kendskab, fordi det ikke bliver anmeldt. Der er her som oftest tale om mindre alvorlige uheld.

Den typiske knallertkører er en ung mand, da 3 ud af 4 af de uheldsimplicerede knallertkørere er mænd, og af disse er 8 ud af 10 under 25 år. Blandt de uheldsimplicerede cyklister er der forholdsvis mange unge, da 40 % er 20 år eller herunder. 60 % af cyklisterne er mænd. Når vi ser på fodgængere involveret i uheld, er de ældre overrepræsenteret i og med, at 40 % af fodgængere involveret i uheld er over 65 år. Derudover kan det konstateres, at 70 % af fodgængere indblandet i trafikuheld er kvinder.

Hjelmanvendelse

Brug af hjelm er en faktor, der kan være med til at begrænse skadernes alvorlighedsgrad hos knallertkørere og cyklister. Politiets registrering af hjelmanvendelsen hos uheldsimplicerede knallertkørere og cyklister er desværre ikke konsekvent, hvorfor der ikke foreligger oplysninger om anvendelsen af hjelm i mange uheld.

Tages der udgangspunkt alene i de uheld, hvor der er givet oplysninger omkring brugen af hjelm, kan det konstateres, at 82 % af de uheldsimplicerede knallertkørere har anvendt hjelm. For cyklisternes vedkommende er det 69 %, der har anvendt cykelhjem.

Dette tal for cyklisternes hjelmbrug er betydeligt højere sammenlignet med, da tallene benyttet i Cykelplan 2011 blev udarbejdet. Da var tallet 35 %. Denne positive udvikling kan skyldes den øgede opmærksomhed, der har været på hjelmbrug blandt andet ved hjælp af nationale kampagner, en generel holdningsændring til hjelmbrug og udviklingen inden for helmdesign, der har gjort det mere attraktivt at bruge hjelm.

Spiritus

Kun 2 af uheldene med lette trafikanter i perioden 2010–2014 er spiritusuheld, svarende til 1 %. Dette er betydeligt lavere end i perioden 2005–2009, hvor der skete 14 uheld med spiritus (svarende 19 % af alle uheld med lette trafikanter).

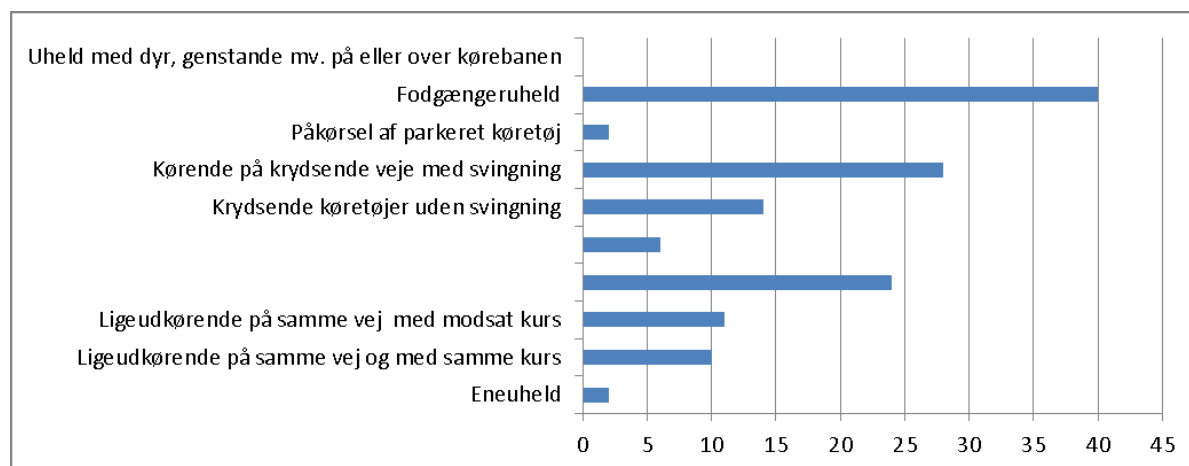
Hvor sker uheldene med lette trafikanter?

2 ud af 3 uheld med lette trafikanter sker i byerne, hvormed der ikke ses nogen ændring i løbet af de sidste 10 år. Lidt over halvdelen af alle uheld sker i kryds, og i byerne er det 67 % af alle uheld, der sker i kryds.

Kun 2 ud af de 137 uheld med lette trafikanter, der er sket i perioden 2010–2014, var enuehald. Således er det ved mødet med andre trafikanter, og især personbiler, at ulykkerne opstår. En personbil var modpart i 82 % af uheldene. 17 % af uheldene sker i forbindelse med stier, hvor en bilist typisk skal krydse stien og overser cyklisten eller knallertføreren.

Fodgængeruheldene er oftest indtruffet ved, at fodgængerne er blevet påkørt i forbindelse med passage af kørebanen uden for et kryds. 4 ud af 10 uheld med lette trafikanter sker, når en trafikant skal dreje enten til højre eller venstre og overser en med- eller modkører.

Der er ikke fundet lokaliteter, der er særligt uheldsbelastet for lette trafikanter.



Figur X. Rediger beskrivelse af uheldssituation – da det hele ikke kan være der!??

Anbefalinger på baggrund af uheldsstatistikken

Som også beskrevet i Trafiksikkerhedsplan 2014 er trafikadfærden den afgørende faktor for at forbedre trafiksikkerheden i Favrskov Kommune. Her kan der sættes ind på flere forskellige områder.

Ofte sker uheldene med de lette trafikanter, fordi cyklisten, knallertføreren eller forgængerens bliver overset i trafikbilledet. For de lette trafikanter gælder det derfor om at blive set og bruge det, der skal til for at højne deres synlighed. Lys på cyklen og knallerten er et lovmæssigt krav og nødvendigt at bruge i de mørke timer, men fodgængere ville også kunne sikre sig selv bedre i trafikken ved at bruge lys og reflekser. En gul sikkerhedsvest kunne også være en mulighed for de lette trafikanter, da undersøgelser viser, at en gul vest øger synligheden i trafikken og dermed ulykkesfrekvensen. Favrskov Kommune har hvert år mulighed for at tilslutte sig nationale kampagner gennemført af Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet.

Den registrerede hjelmbrug er høj blandt både cyklister og knallertførere, men det er anbefalelsesværdigt at fortsætte med at gennemføre kampagner rettet mod brugen af hjelm for at få endnu flere til at bruge hjel-

men samt få nuværende hjelmbrugere til fortsat at bruge hjelm. Særligt rettet mod børn gennemfører Rådet for Sikker Trafik årligt nationale kampagner for at højne hjelmbrugen. Disse kampagner kan Favrskov Kommune støtte op om ved at få informationen ud igennem færdselskontaktlærerne på skolerne.

Ud over de løbende kampagner gennemfører Favrskov Kommune løbende besigtigelser af lokaliteter, som optræder i uheldsstatistikken, eller som vi modtager henvendelser fra borgerne om, med henblik på at afgøre, hvad der kan ske for at højne trafiksikkerheden og -trygheden på stedet.

BILAG 3: ØNSKER FRA WORKSHOPPEN

Cykelparkering ved tog- og bus – alle 4 hovedbyer vigtige	Cykelparkering gennemgås med henblik på forbedring i løbet af 2015 som følge af cykelpuljemidlerne.
Pumper ved tog- og bus – alle 4 hovedbyer vigtige	Som følge af cykelpuljemidlerne opsættes der cykelpumper på relevante steder i løbet af 2015.
Parkering efter behov – forslag ubøjle	Cykelparkering gennemgås med henblik på forbedring i løbet af 2015 som følge af cykelpuljemidlerne.
Bedre forhold for cykel-p ved stationer, (lys, mulighed for lås, generelt mere kvalitet)	Cykelparkering gennemgås med henblik på forbedring i løbet af 2015 som følge af cykelpuljemidlerne.
Cykel med i tog gratis.	Projektforslaget er videregivet til DSB.
Elstander, aflåst, fx i en aflåst skab eller aflåst skur. Grøn energi.	Et sådant inventar er ikke udviklet, men ønsket er videresendt til en leverandør, som ville kunne udvikle det i det tilfælde, at der vurderes at være et marked for produktet.
Cykelshunt	Hvor der er plads til det, indtænkes ønsket ved ombygning af kryds.
Vandposter ved Gjærbanen	Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om at sætte vandposter op langs Gjærbanen. Da der ville skulle trækkes vandledninger, er dette et uforholdsmæssigt dyrt projekt.
Sæt skilte op ved de kendte cykelbakker, fx Tour de France bakken nord for Vester Velling + Pøt Mølle bakken. Kopier Randers Kommune. Ide fra Væth bakken i Langå. Sæt et skilt nedenfor og ovenfor bakken. Tekst på skiltet: navn på bakken, længde og stigning.	Der opstartes i løbet af 2015 et projekt i samarbejde med de lokale cykleklubber om skiltning af bakker.
Infotavle og App med info om fx luft, vandposter og vaskeposter. Favrskov Cykel App.	Et projekt under Friluftstrategien er at lave en hjemmeside til deling af informationer. Der kan på sigt udvikles en app.
LED lys ved alle nye cykelstier	Ønsket beror på det konkrete projekt
LED-lys på mørke cykelstier på land	Ønsket beror på det konkrete projekt
Cykelstøtte med oplader-el, luft. Ulstrup Dannebrospladsen	Der foretages i en analyse af cykelparkeringen i hovedbyerne i februar 2015. På baggrund heraf opsættes der parkeringsfaciliteter og -pumper op på relevante steder som følge af cykelpuljemidlerne.
Bedre parkering ved sportspladser	Typisk ligger sportspladserne ved skoler, hvor der er cykelparkering i forvejen. Hvis der er konkrete steder, hvor cykelparkeringen kan forbedres, vil vi meget gerne se på det.
Bedre cykelstativer ved stationer, biblioteker og bycentre.	Cykelparkering gennemgås med henblik på forbedring i løbet af 2015 som følge af cykelpuljemidlerne.
Pumpestation ved Vissing Enge	Ønsket medtages i Trafikhandleplan 2015 som en del af projekt X.
Cykelpumper ved cykelparkering	Cykelpumper stilles op ved større cykelparkeringsanlæg, hvor der færdes mange cyklister.
Cykelpumper ved kirker. Middelfartmodel. V. kirker er der toilet og vand	Cykelpumper stilles op ved større cykelparkeringsanlæg, hvor der færdes mange cyklister.
Cykelrasteplass ved MTB-ruter i skovene. Hinnerup + Hammel.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015

Bus 918x stopper ved Hadsten afkørsel	Ønsket er videregivet til Midttrafik.
Husk at feje cykelsti. I er gode, men bliv bedre. Mange små sten ryger derud.	Rosen og ønsket er videregivet til vores driftafdeling
Cykelpumpestation ved skoler/haller, svømmehaller, busstationer, biblioteker. Vedligeholdelsesfrit, evt. håndpumpe	Cykelpumper stilles op ved større cykelparkeringsanlæg i løbet af 2015 som følge af cykelpuljemidlerne.
Rastepladser i naturen med borde og bænke, skal sidde fast	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Houlbjerg-Laurbjerg ad Hammelvej	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Svenstrup-Hammel	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Sall-by forbindelse af cykelstier	I Sall er der dårlige oversigtsforhold omkring kirken, som er svære at omgå uden at henvise til andre ruter. Vi ønsker ikke at anviser officielle ruter ad private fællesveje. Da der er tale om et lavhastighedsområde, vurderes forholdene at være acceptable.
Hadstenvej-Laurbjerg	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Hadsten-Hadstenvej (Vissing)	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Aarhusvejen i Hinnerup. Sikker vej til fritidsklub.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Voldby-Hammel ad Hovvejen	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Rekreativ sti langs Lilleåen fra Hinnerup til Hadsten. Kan være grussti	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Foldby-Sabro (aarhus)	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Ulstrup-Vellev	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Bedre forbindelse fra Hammel og ud til større veje. Hammel er "meget" isoleret.	Flere projektforslag i Trafikhandleplan 2015 imødekommer dette ønske.
Cykelstier behøver ikke at være luksusmodellen	Hvilket projekt, der gennemføres, beror på det konkrete projekt og den aktuelle lokalitet.
Naturstier skal være i balance med cykler/naturen	Når der anlægges cykelstier i naturen, vil grusstier være en mulig løsning. Hvilken løsning, der vælges, beror på det konkrete projekt.
Valg af cykelstier styres af at 1) transport fra boligområder (forstad/landsby) til skoler/haller, 2) øget kondi til børn giver besparelser til overvægtige børn, 3) samler landsby med større by	Dette ønske er i god overensstemmelse med indsatsområderne i Cykelplan 2015
Stier lægges ind på naturstyrelsen.dk hjemmeside sammen med andre stier i Danmark	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Fra Laurbjerg over Lysnet til Randers. (Forbindelse til gl. banesti til Silkeborg)	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Langs Alling Å	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Alternativ rute gennem skoven fra Narring til Hinnerups Midtby	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Hadsten-Hadbjerg (Hadbjergvej)	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Skjød-Lyngå	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Hammel-Skjød	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Hammel-Foldby	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Haar evt. 2-1 vej	Trafiksikkerheden i Haar drøftes med politiet, og vi forsøger at finde løsningsmuligheder, som vil høje trygheden og trafiksikkerheden i Haar.
Hammelvej: Houlbjerg-Langå	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015

Natursti skal ikke ligge så lavt, at den bliver oversvømmet	Når en natursti anlægges, sker dette i harmoni med landskabet.
Kort cykelsti på Bavnehøjvej fra rundkørsel og sikker krydsning ved Kollerupmølle	Vi vil drøfte skiltning for krydsende cyklister med politiet på stedet.
Supercykelsti langs letbane	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Hjælp til Favrskov ruten. Realisering ved hjælp af lokale kræfter. Husk grusstier uden lys er meget billige	Favrskovruten er en vandrerrute /trampesti, som derfor ligger uden for rammerne for Cykelplan 2015. Projektet medtages i Friluftstrategien.
Information, turisme – hvor kan man finde vand osv?	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Mobil app og på uдинaturen.dk: 1) opmærkning af Linen som cykelrute, 2) markering ved Granslev (-Thorsø) – Laurbjerg banen, 3) alle faciliteter på uдинaturen.dk, 4) markering af grusvej Vouldum-> Klausholm	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Mere information om stier og rekreative områder – skilte, apps osv.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Flere rekreative stier i hele kommunen – opdelt i funktion MB vandre	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Shelters ved den gamle skole i den nye bypark	Friluftsstrategien foreslår etableret shelters flere steder rundt om i kommunen. Det har ikke været muligt at stedfæste dette specifikke ønske.
Bredere rute på Gjærnbanen	I forhold til nuværende trafikbelastning skønnes cykelstibredde tilstrækkelig
Flere bænkesæt ved naturskønne områder (Vissing Enge)	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Tilgængelighed på stier. Sammenhæng ml. stier og rundture på stier.	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Stier på tværs af landområder til cykling og MTB	Flere projektforslag i Trafikhandleplanen 2015 imødekommer dette ønske.
Afmærkede MTB ruter som supplement til egentlige baner	Ønsket herom medtages i Friluftsstrategien
Start med grusvej. Udvikl dem senere med asfalt	Det beror på det konkrete projekt, om dette er muligt.
Mere info om Gjærnbanen og Linen	De regionale ruter er skiltet med blå skilte, se evt. kort herover i Cykelplan 2015.
Skilte med QR-kode med turist/kultur info. Hammel-Bøstrup fx Fysisk skiltning om cykelstier ude langs vejene.	De regionale ruter er skiltet med blå skilte, se evt. kort herover i Cykelplan 2015.
Cykelskiltning – afstand og information	De regionale ruter er skiltet med blå skilte, se evt. kort herover i Cykelplan 2015.
Sti ad tidligere markvej mellem Hovvejen og Mosevejen i Voldby	Ønsket imødekommes i en vis grad af et projekt i Trafikhandleplan 2015, langs Voldby Hovvej-Mosevej, hvor trygheden for de cyklende vurderes til være højere.
Cykelsti langs Voldby Hovvej mellem Linen og Voldby	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Rekreativ sti fra Essendrup Skov via Lysnet til Bjerre Skov – højeste punkt i kommunen og Randers Kommune	Projektforslaget vurderes at være primært rekreativt og medtages i Friluftstrategien
Forbinde Hedehusvej med stien mellem Harevænget og Vadsted	Ønsket imødekommes af lokalplan 324.

Rekreativ grussti langs jernbanen ved Ulstrup	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
MTB spor i Hadsten m.fl.	Ønsket medtages i Friluftsstrategien.
Genetablering af Ruholmsvej i Vitten	Projektet falder uden for rammerne for Cykelplan 2015, da der er tale om et vejprojekt.
Cykelsti til Vissing Enge, Lysnet	Det har desværre ikke været muligt at stedfæste dette ønske. I Trafikhandleplan 2015 medtages et projekt, hvor der foreslås anlagt sti fra Hadsten til Vissing og dermed til Vissing Enge.
Rundkørsler for små (f.eks. Rema 1000/Netto i Hammel), f.eks. cykelsti væk fra rundkørsler	De eksisterende rundkørsler følger vejreglerne, men kan dog være utrygge for cyklister. Ved fremtidige etablering af rundkørsler vil der rettes særlig opmærksomhed på forholdene for de lette trafikanter.
Reflekser til flere/skolebørn (refleksbånd med lys)	Vi vil på mulighederne herfor i kampagnemæssige tiltag fremadrettet.
LED lys på cykelsti fra Søften til Kommune-grænsen	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Rækkevej/Hammelvej: skilt med krydsende cyklister	Der bliver opsat skilte om krydsende cyklister til og fra Rækkevej ved krydsning af Hammelvej i forbindelse med det igangværende cykelstiprojekt, Lyngå-Rækkevej.
Cykelopdragelse – lys og adfærd	Vi gennemfører løbende kampagner for at fremme trafiksikker adfærd og brugen af lygter.
Stikrydsning ved motorvej: niveaufri krydsning/bom til forhindring af krydsende cyklister	Motorvejen er en statsvej og krydsninger af motorvejen ligger under Vejdirektoratet. Ønsket er videregivet til Vejdirektoratet.
Stier i stedet for kantbaner	Beror på det konkrete projekt
Snak med cykelryttere. Hvorfor køre på vejen i en stor gruppe.	Vi har løbende kontakt og godt samarbejde med de lokale cykleklubber, som er bevidste om deres adfærd i trafikken.
Ekstra politiindsats mod parkering på cykelstier, fx Hinnerup Midtby og starten af Lading og Sabro	Vi har løbende kontakt med politiet og vil viderebringe ønsket.
Svenstrup ved forsamlingshuset der mangler et opkørselstrin for at man kan cykle over "fodgængerovergangen" på forsamlingshus-siden.	Ønsket er videregivet til vores driftafdeling.
Gelbrovej. Tung trafik kører forkert vej om helle i Houlbjerg, når de drejer ulovligt til højre syd på.	Problemet søges afhjulpet med øget skiltning, som kan vejlede chaufførerne bedre om ulovligt sving i Houlbjerg.
Lygter til børn.	Vi vil fremadrettet se på mulighederne herfor i kampagnemæssige tiltag.
Tilbagetrasket vigelinje. Vigtig for lastbiler.	Ønsket indtænkes ved ombygning af kryds og etableres, hvor der er mulighed for det.
Cykelstier skal være regulære med kantsten så bilerne bliver holde ude på vejen.	Beror på det konkrete projekt
Cykelsti reflekser alle steder	Der lægges ikke LED-belysning i eksisterende stier. Ved kommende nye stiprojekter vil vi vurdere det enkelte projekt og relevante tiltag i den forbindelse.
LED lys på strækning Hadsten-Selling	LED belysning indlægges primært på cykelstier og ikke kantbaner, da det kan virke vildledende på bilisterne.
Cykelsti til Sabro. Meget tun trafik især fra Frode L	Det har desværre ikke været muligt at stedfæste dette ønske.
Houlbjerg til Hammel mangler cykelsti noget af	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015

vejen.	
Sikker overgang ved Damsbrovej mod Foldby. Forstår ikke krydset.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Regulær cykelsti i Hinnerup Midtby. Den eksisterende er for smart. Biler parkerer på den og folk går bare ud foran.	På grund af pladmangel på strækningen er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at ændre forholdene for cyklisterne til det bedre.
Sving ved Møllevang nord for Houbjerg. Dårlig oversigt. Stort niveauskifte. Farlig at gå der.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Z (= vej set fra oven) i Houbjerg og mellem Houbjerg Laurbjerg. Meget farlig vej og dårlige færdselsforhold.	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Krydsning ved Ananasvej/Æbleparken, Søften	Trafiksikkerheden på lokaliteten drøftes med politiet, og vi forsøger at finde løsningsmuligheder.
Frijsendalvej, utrygt at cykle på strækning	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Smal vej: Mølballevej, cyklister bliver trængt	Vejstrækningen gennemgås med politiet med henblik på hastighedsvurdering.
Svære oversigtsmuligheder på Hadbjergvej	Vejstrækningen gennemgås for at afklare eventuelle konfliktpunkter.
Skolesti fra Elverhøjen til Bavnehøjskolen er meget stejl	Skolestien er indpasset i landskabet og er tidligere rettet til for at minimere stigningen.
Fjern bomme	Det har desværre ikke været muligt at stedfæste dette ønske.
Bølvadsvej – alternativt Frijsenborg Skov	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Postvej	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Århusvej (gennem skoven)	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Kombinationssti f.eks. i Søften bruges ikke af cyklister pga. risiko for sammenstød med andre	Stien gennemgås følgelig for at afklare eventuelle konfliktpunkter.
Hammelvej: Houbjerg-Laurbjerg	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Vissing-Hadsten, skolebørn lang transporttid i bus, mangler separat cykelsti	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Hadsten-Hammel meget trafik	Ønsket imødekommes af flere projekter i Trafikhandleplan 2015
Foldby. Cykelsti i vejsiden. Er ikke mulig at benytte pga huller, riste og glat. Cyklister må køre på vejbanen.	Ønsket er videregivet til vores driftafdeling
Huller i vejene. Udsat op mod kryds. Tør ikke række hånden ud ved kryds pga. dårlig vedligehold.	Ønsket er videregivet til vores driftafdeling
Oftere rydning /fejning af stier i åbent land (fx Lyngå-Hadsten)	Ønsket er videregivet til vores driftafdeling
Flere børn cykler ved at oplyse forældrene	Vi ønsker at øge samarbejdet med skolerne blandt andet ved at bistå ved udarbejdelsen af trafikpolitikker. Derudover deltager Vi i forskellige nationale kampanjer, hvor forældrenes rolle som rollemodeller understreges.
Helt sort asfalt er ikke godt. Brug lyse sten/glimmer	Hvilken asfalt der benyttes, beror på det konkrete projekt.
LED lys i højre kant. Ikke i center	Som udgangspunkt placeres LED lys i kanten ved enkeltrettede cykelstier og i midten af dobbeltrettede stier.
Hadsten-Haldum farlig	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Man kan ikke cykle mellem hovedbyerne	Flere forskellige projekter i Trafikhandleplan 2015 imø-

	dekommer dette.
Stadionvej – smalt børn cykler tæt på biler/busser/lastbiler	Projektet medtages i Trafikhandleplan 2015
Dårlig oversigt i Sall	I Sall er der dårlige oversigtsforhold omkring kirken, som er svære at omgå uden at henvise til andre ruter. Vi ønsker ikke at anvise officielle ruter ad private fællesveje. Da der er tale om et lavhastighedsområde, vurderes forholdene at være acceptable.
Husk at feje sand og grus op i foråret. Det ligger nogle gange i lag og det bliver usikkert for cyklisterne og især børn at cykle	Ønsket er videregivet til vores driftafdeling
Skolevej – kig på transporttider og den forskel en cykelsti gør	Mange forskellige kriterier indgår i beslutningsgrundlaget for, hvor der anlægges cykelstier. Cykelstier prioriteres, hvis de imødekommer et stort behov.
Prioriter basis stier fremfor tillæg (pumper mv)	Vi vil vurdere det enkelte projekt og relevante tiltag i den forbindelse
Ved renovering – etabler kantbaner	Vi vil vurdere mulighederne herfor i det enkelte tilfælde.
Prioriter 1. skolevej, 2. små samfund, 3. forbindelseseje mellem kommunens større byer	Denne ønskede prioritering er i god overensstemmelse med indsatsområderne i Cykelplan 2015