



Cykelstiplan

- Prioritering af cykelstier i det åbne land

Februar 2009



Forord

Trafikken i Danmark har i de senere år haft en markant vækst - både person- og godstransporten. Siden 1980 er persontransporten på landsplan steget med ca. 40%. Samtidig med har Transport- og Energiministeriet registeret et fald i cykeltrafikken.

Af cykeltrafikken kan afledes flere positive virkninger. En virkning er, at cykeltransport bl.a. er en billig og effektiv transportform, der kan medvirke til en bedre mobilitet. Cykling er også forbundet med motion, som kan bidrage til en forbedring af folkesundheden. Derudover er cykling også en meget miljøvenlig transportform.

"Flere cykler på sikker vej i staten" er titlen på Transport- og Energiministeriets cykelstrategi fra 2007, hvor fokus er at forøge antallet af cyklister i Danmark og få cyklisterne sikkert til og fra forskellige rejsemål – et modspil til den faldende cykeltrafik.

Færdselssikkerhedsudvalget i Brønderslev Kommune har også fokus på cykelstiplanlægning. Udvalget oplever en stigende efterspørgsel efter cykelstier i det åbne land, da cyklisterne føler sig utrygge på vejene. Utrygheden begrundes med høje hastigheder og trafikmængden.

På vejene i det åbne land er hastighederne ofte høje, og i den forbindelse kan cykelstier være med til at skabe sikkerhed og dermed mindske utrygheden. Derudover er cykelstier i det åbne land også med til at skabe forbindelser mellem landzonebyer og byer for de bløde trafikanter. Et trygt og sikkert cykelstinet er en forudsætning for, at flere vil benytte cyklen.

Indholdsfortegnelse

Indledning	7
Målsætninger for Brønderslev Kommune	8
Det eksisterende cykelstinet i det åbne land	9
Plangrundlag	10
Tidligere planlægning og borgerhenvendelser	10
Skoler, institutioner og fritidstilbud	10
Trafikuheld 2003-2007	10
Trafikmængder	11
Udbygning af stinettet	12
Fremtidige cykelstier i det åbne land	15
Prioriteringsmodel	15
Prioritering af fremtidige cykelstier	16
Bilag A: Cykelstihandlingsplan	19
Bilag B: Tillæg til cykelstiplanen	20

Indledning

Formålet med cykelstiplanen for Brønderslev Kommune er at få fastlagt rammerne for udbygningen af cykelstinet i det åbne land. Cykelstiplanen for det åbne land tager udgangspunkt i at skabe et trygt og sikkert stinet for cyklister og knallertførere. Planen omhandler ikke cykelstier i byer og rekreative cykelstier, men disse vil blive behandlet i separate planer.

Som følge af kommunesammenlægningen i 2007 har det været nødvendigt at kortlægge de eksisterende cykelstier i de to tidligere kommuner og det tidligere amt samt få udpeget de fremtidige cykelstier. Det vil sige, at cykelstiplanen for det åbne land giver et overblik over eksisterende cykelstier samtidig med, at fremtidige cykelstier beskrives og prioriteres i forhold til hinanden.

Cykelstiplanen indeholder 23 cykelstiprojekter med en samlet længde på 73,9 km. En realisering af cykelstiprojekterne vil mere end fordoble kommunens cykelstinet i det åbne land. De samlede omkostninger ved etablering af cykelstierne er anslået til 56,12 mio. kr.

Cykelstiplanen er en langsigtet og ambitiøs plan, som vil blive implementeret i henhold til de økonomiske rammer. Derudover vil planen løbende blive revideret og tilpasset eventuelle nye forudsætninger.

Målsætninger for Brønderslev Kommune

Byrådene i de tidligere Brønderslev og Dronninglund kommuner havde fokus på trafiksikkerhed og cykelstier. Dette er beskrevet i henholdsvis kommuneplanerne og trafik-/færdselssikkerhedsplanerne for de to tidligere kommuner.

Med kommuneplan 2002-2013 vedtog det tidligere Dronninglund Byråd, at trafiksikkerheden for cyklister og knallertførere skulle fremmes, og stinettet langs de tidligere amts hovedlandeveje og landeveje skulle udbygges med det formål at forbinde byerne Dronninglund, Hjallerup, Asaa, Flauenskjold og Klokkeholm. I trafiksikkerhedsplanen fra 1996 ønskede Dronninglund Kommune at forbedre faciliteterne for bløde trafikanter, så flere ville benytte sig af cyklen. Desuden var der fokus på sammenhængende stisystemer til at forbinde bolig-, skole-, fritids-, erhvervs- og serviceområder.

I tidligere Brønderslev Kommune vedtog Byrådet i forbindelse med kommuneplan 2005-2017, at der skulle udarbejdes en stiplan med fokus på at sikre et sammenhængende stinet i kommunen. Med færdselssikkerhedsplanen fra 1997 ønskede Brønderslev Byråd at reducere antallet af utrygge kryds og strækninger. Derudover var der fokus på at udbygge og sikre et sammenhængende stinet samt sikre krydsninger mellem stinettet og trafikvejnettet.

Målsætningerne på cykelstiområdet fra de to tidligere kommuner ønskes videreført i den nye Brønderslev Kommune. Derudover er Brønderslev Kommunes målsætninger sammenholdt med Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan fra 2007 for at få en sammenhæng med målsætningerne på nationalt plan og kommunalt plan.

Brønderslev Kommunes målsætninger er:

- at skabe et trygt og sikkert cykelstinet
- at antallet af cyklister forøges
- at antallet af dræbte eller alvorligt tilskadede cyklister nedbringes

For at kunne realisere de ovennævnte målsætninger skal cykelstiplanen i det åbne land synliggøre, hvilke tiltag der kan opfylde målsætningerne. Brønderslev Kommunes målsætninger kan realiseres ved:

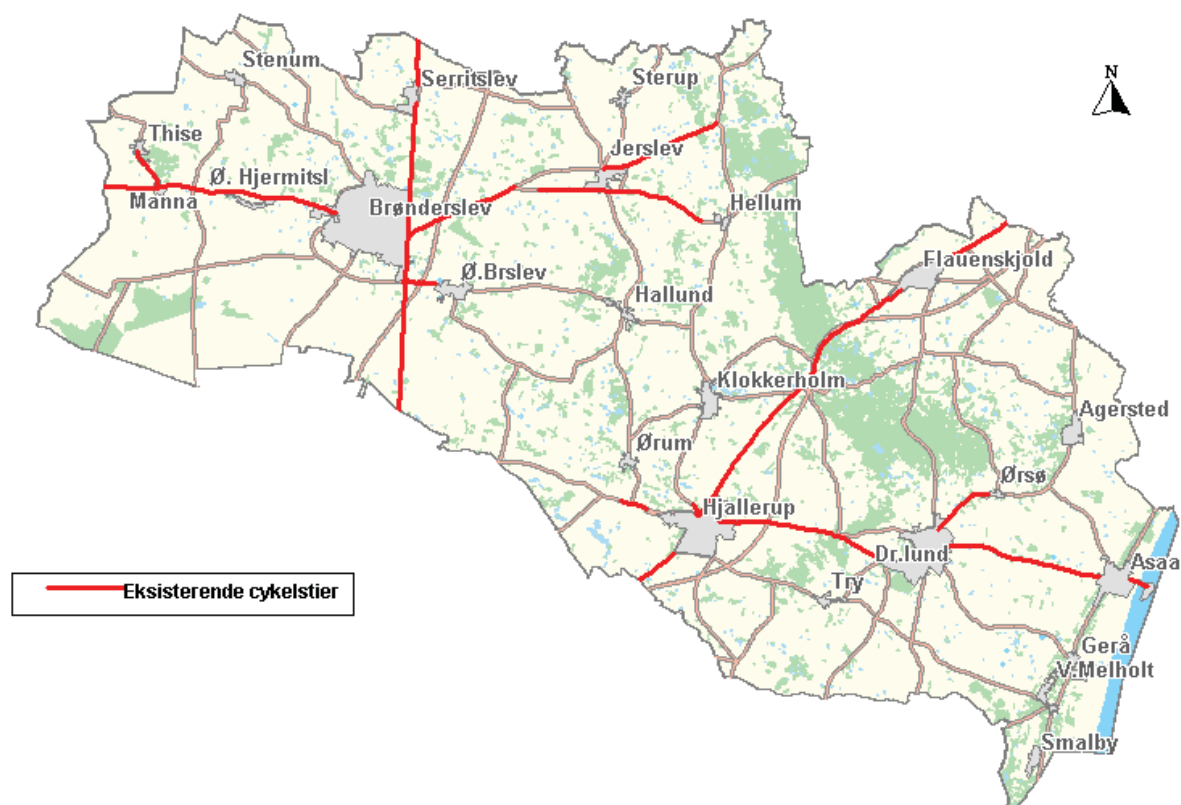
- at skabe et cykelstinet mellem byerne
- at skabe et cykelstinet mellem byerne og landzonebyerne
- at skabe gode og sikre cykelforbindelser til skoler, daginstitutioner, fritidstilbud samt mellem bolig og arbejde

Foruden ovenstående målsætninger er planens formål også at få et overblik over, hvor behovet for cykelstier i det åbne land er størst. Det vil sige, at der skal prioriteres mellem fremtidige cykelstier. Disse fremtidige cykelstier er listet ud fra borgerhenvendelser og trafik-/færdselssikkerhedsplaner fra de to tidligere kommuner samt amtets cykelplan og -prioritering fra 2004.

Det eksisterende cykelstinet i det åbne land

I Brønderslev Kommune er der sammenlagt omkring 66 km cykelsti i det åbne land. Hertil kommer de rekreative cykelstier og cykelstierne i byerne.

Nedenstående kort viser det eksisterende cykelstinet i Brønderslev Kommune, som det ses er cykelstinettet godt udbygget i det åbne land omkring byerne Brønderslev, Hjallerup, Dronninglund, Jerslev og Flauenskjold. De eksisterende cykelstier i kommunen er primært anlagt som enkeltrettede cykelstier i hver vejside. Dette er typisk langs tidligere amtsveje, som kommunen sidenhen har overtaget.



Plangrundlag

En videreudbygning af cykelstinet kan skabe bedre forbindelser mellem byerne og landzonebyerne, herunder gode og sikre cykelstiforbindelser til skoler, institutioner, fritidstilbud og arbejde.

For at tilgodese de formulerede målsætninger samt for at sikre, at de økonomiske midler bliver anvendt, hvor de gør mest gavn for cyklisterne, er der som led i udarbejdelse af cykelstiplanen gennemført en række analyser og indsamlet data.

De fremtidige cykelstier og prioriteringen af disse tager udgangspunkt i:

- Planer fra de to tidligere kommuner, herunder skolevejsanalyser
- Borgerhenvendelser
- Skolernes, institutionernes og fritidstilbuddenes placering i kommunen
- Politiregistrerede trafikuheld i perioden 2003-2007
- Trafikmængder, hastigheder og vejbredde på relevante vejstrækninger

Tidligere planlægning og borgerhenvendelser

Trafik-/færdselssikkerhedsplanerne fra de to tidligere kommuner er anvendt for at få indblik i den hidtidige udpegning og prioritering af fremtidige cykelstier.

Foruden den tidligere planlægning indgår borgenes henvendelser omkring cykelstier i det åbne land ligeledes i udpegningen af fremtidige cykelstier.

Skoler, institutioner og fritidstilbud

Cykeltrafikkens primære rejsemål er skoler, uddannelsesinstitutioner og fritidstilbud, men en større andel af cykelturene forgår også mellem bolig og arbejde. Ifølge Vejdirektoratets "*Idékatalog for cykeltrafik*" fra 2000 foregår 40% af cykelturene mellem bolig og arbejdsplads. Derudover fremhæves det, at halvdelen af folkeskoleeleverne cykler til skole. Dette begrundes også, at der cykles dobbelt så meget på hverdage som i weekenden. Vejdirektoratet påpeger ligeledes, at halvdelen af cykelturene er under 2 km, og at 9 ud af 10 cykelture er under 5,5 km. Dog er andelen mindre i landområderne og i de mindre byer.

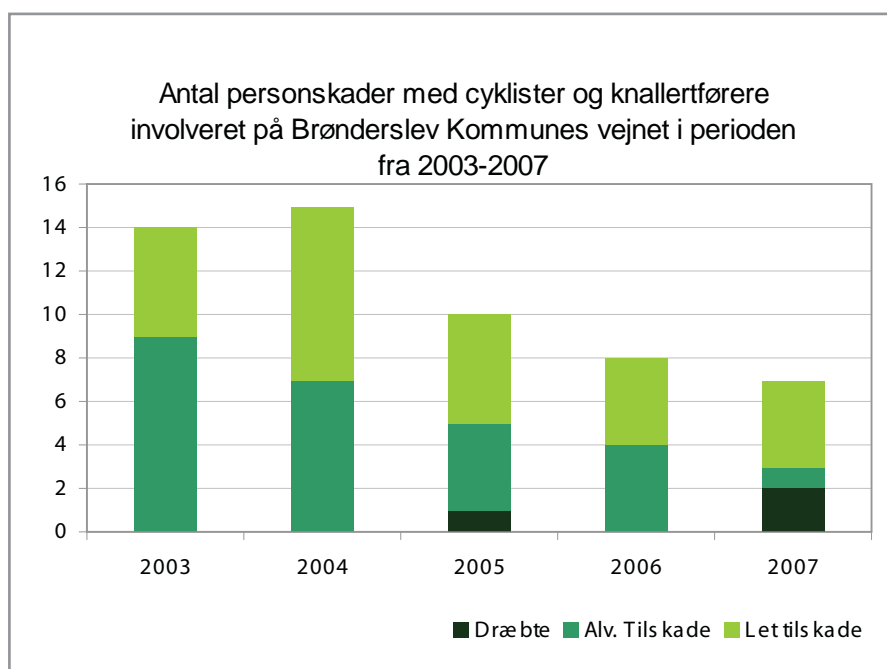
For at skabe forbindelser mellem rejsemålene skal de enkelte byer og landzonebyer kobles sammen. Dette er især i forhold til byer og landzonebyer, der har relation til hinanden, da rejsemål i form af arbejdspladser, skoler mv. ofte er beliggende her.

Trafikuheld 2003-2007

Regionplan 2005 for det tidligere Nordjyllands Amt beskriver, at politiet årligt rapporterer 1.700 færdselsuheld i Nordjylland, hvoraf mere end 50 mennesker blev dræbt og 500 alvorligt tilskadekomne. Dette skal sammenholdes med, at kun ca. en sjettedel af alle personskader bliver politiregistrerede.

I perioden 2003-2007 er der i Brønderslev Kommune registreret 276 personskadeuheld på vejnettet, hvoraf 54 af uheldene er cykel- og/eller knallertuheld. Det vil sige, at der i 20% af personskadeuheldene er involveret en cyklist eller knallertfører.

Sammenholdes personskadeuheldene med andre kommuner i Region Nordjylland for samme periode er Brønderslev Kommune placeret i den lavere del. Eksempelvis er



der i Frederikshavn Kommune i 36% af personskadeuheldene involveret en cyklist eller knallertfører. I Hjørring Kommune er det 26% og for Jammerbugt Kommune er det 16%. Det skal dog bemærkes, at Frederikshavn og Hjørring kommuner har væsentlig større bysamfund med en større andel af cyklister i forhold til Brønderslev og Jammerbugt kommuner. I forhold til Jammerbugt Kommune sker der flere personskadeuheld i Brønderslev Kommune.

På vejstrækningerne, hvor de fremtidige cykelstier i det åbne land tænkes anlagt, er der i perioden 2003-2007 sket 6 cykel- og knallertuheld ud af 42 uheld på vejstrækningerne (excl. krydsuheld). Det vil sige, at i 14% af personskadeuheldene på disse strækninger er en cykel eller knallert involveret. Af disse 6 uheld er der i 5 af uheldene alvorligt tilskadekomne, hvilket også understreger, at alvorlighedsgraden er markant, når cyklister eller knallertførere er involveret i færdselsuheld. Nordjyllands Amt beskriver risikoen for at blive dræbt eller kvæstet på cykel pr. kørt km er mindst 6 gange større end i bil.

I Regionplan 2005 beskriver Nordjyllands Amt ligeledes de økonomiske udgifter, der er forbundet med færdselsuheld. I Nordjylland koster færdselsuheld årligt samfundet 1,3 mia. kr. Det tidligere amtsråd betalte 99 mio. kr. til behandling af trafikofre og efterfølgende sociale ydelser, mens de nordjyske kommuner tilsammen betalte 88 mio. kr. Efter kommunesammenlægningen har kommunerne overtaget ca. 80% af amternes veje sammen med udgifterne til bl.a. fysioterapi og genoptræning. Kommunens udgifter vil derfor øges med en faktor på 2-3.

Trafikmængder

Mængden af trafik på de relevante strækninger er baseret på trafikmålinger dels nye og tidligere målinger, der er fremskrevet til 2008. De resterende tal er baseret på skøn ud fra sammenligninger med øvrige veje og deres trafiktal i området.

Udbygning af stinettet

Cykelstinettet i Brønderslev Kommune skal være trygt og sikkert. Derudover skal cykelstierne så vidt muligt anlægges som en direkte forbindelse mellem rejsemålene for, at det bliver attraktivt for cyklisterne og knallertførerne at anvende stinettet. De fremtidige cykelstier i kommunen er placeret langs trafikvejene mellem byerne og landzonebyerne, da disse ofte udgør den mest direkte forbindelse mellem rejsemålene.

Cyklister i det åbne land føler sig utrygge på veje med høj hastighed og meget tung trafik. En adskillelse af de forskellige trafikanter er med til at øge sikkerheden og trygheden.

Cykelstierne i det åbne land kan have flere forskellige udformninger. Udformningen er hovedsagligt afhængig af trafikmængden og hastigheden på den pågældende strækning. Ligeledes kan økonomi have indvirkning på den endelige udformning. I nedenstående tabel findes en oversigt over forskellige cykelstiudformninger i det åbne land.

Cykelsti/-bane	Beskrivelse
Enkeltrettet cykelsti	Cykelsti etableret i begge vejsider. Cykelstien er adskilt fra vejbanen af en rabat. Cykelstier i begge vejsider betragtes normalt, som den sikreste løsning for de bløde trafikanter. Enkeltrettede cykelstier kan etableres som fællesstier (fællesfærdselsareal) eller delte stier (cykelsti og fortov i samme niveau, kun adskilt ved afstrikning eller belægningsforskel), så de kan benyttes af fodgængere, cyklister og knallertførere. Fællesstier og delte stier anvendes kun, hvor cykel- og gangtrafikken er af begrænset omfang, og hvor pladsforholdene er begrænset.
Dobbeltrettet cykelsti	Cykelsti etableret langs den ene vejside. Cykelstien er adskilt fra vejbanen af en rabat. På denne type cykelsti vil det være tilladt for cyklisterne og knallertførerne at færdes i begge retninger. En dobbeltrettet cykelsti kan ligeledes anlægges som fællessti eller delt sti (se ovenstående). Dobbeltrettede cykelstier bør kun anlægges, hvor alle rejsemål, som udgangspunkt, er beliggende på den ene side af vejen, og hvor der kun er få sidevejstilslutningerne og overkørsler. Dobbeltrettede cykelstier anvendes hyppigt i det åbne land, da de er billigere at etablere end enkeltrettede cykelstier. Dog er de sikkerhedsmæssigt dårligere på strækninger, hvor der er mange krydsninger mellem vej og cykelsti.
Cykelbane	Cykelsti afstribet langs kørebanen. En cykelbane kan etableres, hvor der kun er få cyklister eller biler, og hvor bilernes kørselshastighed er lav. Cykelbanen adskilles fra kørebanen ved en ubrudt kantlinie og forsynes med et cykelsymbol. En cykelbane er billigere at anlægge, men samtidig er en cykelbane også et mere utrygt og usikkert alternativ til en enkeltrettet eller dobbeltrettet cykelsti.

Omkostningen til anlæggelsen af de tre typer af cykelstier varierer. Anlæggelsesprisen er baseret på skønsmæssige beregninger, hvor der eksempelvis ikke er taget hensyn til ekspropriation af jord. Overslagene skal derfor tages med forbehold.

Enkeltrettede cykelstier



Dobbeltrettet cykelsti



Cykelbane



Nedenstående tabel angiver udformningen af de enkelte cykelstityper samt anlæggelsesomkostningerne pr. m.

Cykelstitype	Cykelstiudformning	Omkostninger
Enkeltrettet cykelsti (2 stk.)	Skillerabat 2m Cykelsti 1,7m Yderrabat 0,5m	1100kr. pr. m.
Dobbeltrettet cykelsti	Skillerabat 2m Cykelsti 2,5m Yderrabat 0,5m	702kr. pr. m.
Cykelbane (2 stk.)	Kantlinie 0,3m Cykelbane 0,9m Yderrabat 1,5m	870kr. pr. m.

I den følgende prioriteringsliste har Brønderslev Kommune valgt at tage udgangspunkt i en dobbeltrettet cykelsti ud fra en trafikikkerhedsmæssig og økonomisk vurdering. Valget af dobbeltrettet cykelsti begrundes med, at antallet af overkørsler og sidevejstilslutninger i det åbne land er mindre end i byerne og landzonebyerne, og derudover er sidevejene ofte mindre trafikerede.

Udformningen af de enkelte cykelstier skal dog ske ud fra en vurdering af, hvad der er mest hensigtsmæssigt på strækningerne.

Ved anlæggelse af de enkelte cykelstier er det vigtigt, at krydsningerne mellem trafikvejene og cykelstierne er sikre og trygge for de bløde trafikanter. Krydsning mellem cykelsti og trafikvej kan synliggøres ved brug af farvet asfaltbelægning. Krydsninger i det åbne land kan udformes som beskrevet i tabellen.

Krydsninger	Beskrivelse
Krydsninger ud af niveau (tunneler eller broer)	Fuldstændig adskillelse af bløde og hårde trafikanter. Krydsningen stiller store pladskrav og er dyre.
Krydsninger med fartdæmpende foranstaltninger	Hvis bilernes hastighed ønskes dæmpet i og omkring en krydsning kan følgende fartdæmpende foranstaltninger anvendes: <ul style="list-style-type: none"> • bump før og efter krydsningen • anlæg af krydsningen på en hævet flade • forskydning eller indsnævring af kørespor
Andre krydsninger hvor vejtrafikken har vigepligt	I krydsninger, hvor en cykelsti skærer en lokalvej med lille trafik og lav hastighed, og hvor cykel-, gang- og knallertrafikken er meget stor, kan vejtrafikken gives ubetinget vigepligt.
Stitilslutning	Hvor en sti udmunder i en vej, og hvor der kun er få krydsende stitrafikanter, kan der anlægges en stitilslutning uden fodgængerfelt eller anden form for krydsningsfaciliteter.

Fremtidige cykelstier i det åbne land

Cykelstihandlingsplanen for Brønderslev Kommune i det åbne land kan ses på bilag A. Kortet viser de eksisterende cykelstier i det åbne land samt fremtidige cykelstier. Cykelstihandlingsplanen skaber et cykelstinet, som forbinder byerne og landzonebyerne. Planen omfatter følgende byer: Klokkeholm, Øster Brønderslev, Flauenskjold, Jerslev, Hjallerup, Serritslev, Dronninglund, Brønderslev, Agersted og Asaa. De berørte landzonebyer er: Rørholt, Hallund, Dorf Kirkeby, Sterup, Melholt, Stenum, Ørsø, Hellum, Kirkholt og Klæstrup. En realisering af cykelstihandlingsplanen medfører mere end en fordobling af antal kilometer cykelsti i det åbne land. Den samlede anlægsudgift til realisering af planen medfører behovet for en tilpasning af budgettet og en efterfølgende prioritering af cykelstiprojekterne.

Prioriteringsmodel

Kortet med de eksisterende og fremtidige cykelstier viser, at der er ønske til 23 nye cykelstier i det åbne land. Disse fremtidige cykelstier er med til at realisere kommunens målsætninger om et trygt og sikkert cykelstinet. De fremtidige cykelstiforbindelse vil blive realiseret, som kommunens økonomi muliggør dette.

For at kunne prioritere de mulige cykelstiprojekter tages der udgangspunkt i Vejdirektoratets cykelstiprioriteringsmodel, og der er ligeledes hentet erfaringer fra andre kommuner, som har prioriteret fremtidige cykelstier ud fra modellen. Prioriteringsmodellen indeholder forskellige parametre, som pointgives.

Parametre benyttet ved denne metode er:

1. Trafikuheld og beregnet risiko

- Beregnet risiko (beregnes ud fra hastighed, vejbredde og årsdøgntrafik)
- Politiregistrerede uheld på strækningen pr. km. (excl. krydsuheld)
- Politiregistrerede knallert- og cykeluheld på strækningen pr. km. (excl. krydsuheld)

2. Utryghed

- Hastigheder (skiltet hastighed)
- Vejbredde (antal målte meter mellem afstribningerne)
- Årsdøgntrafik (ÅDT)
- Tung trafik (12% af ÅDT, hvis ikke aktuelle trafikmålinger forefindes)

3. Brug

- Afstand mellem strækningen og skole
- Afstanden mellem strækningen og daginstitution
- Forventet antal brugere pr. døgn (angives ud fra antallet af husstande inden for en acceptabel afstand til fremtidige cykelstier)

4. Sammenhæng og alternative ruter

- Sammenhæng i cykelstinet (angives ud fra om cykelstien skaber sammenhæng mellem eksisterende cykelstier eller byer og landzonebyer)
- Alternative cykelruter

Parametrene vægtes procentvis ud fra betydningen for et cykelstiprojekt:

Parameter beskrivelse	Vægtning
Trafikuheld og beregnet risiko	25%
Utryghed	35%
Brug	25%
Sammenhæng og alternative cykelruter	15%

Prioritering af fremtidige cykelstier

Prioriteringslisten indeholder 23 projekter med en samlet længde på 73,9km. Hovedparten af cykelstierne er placeret langs skoleveje og adgangsveje til fritidstilbud, hvilket stemmer overens med Brønderslev Kommunes målsætning om sikre adgangsveje til disse. En efterfølgende vurdering af cykelstiprojekterne kan anslå, om det er hele strækningen eller blot dele af strækningen, der er nødvendig at etablere. En cykelsti kan ligeledes anlægges i etaper.

Det samlede overslag for anlæggelsen af fremtidige cykelstier i det åbne land er 56,12 mio. kr. Beløbet er baseret på ensartede netto enhedspriser, som er taget fra kommunens senest indhentede licitationsresultater uden tillæg for eventuel belysning, projektering, jordbundsprøver og uforudsete udgifter. Der tages således forbehold for, at efterfølgende detailprojekteringer kan resultere i et andet prisniveau. I overslagene er der taget højde for eventuelle omkostninger til landinspektør samt ekspropriationer af jord, men der tages forbehold for arealets størrelse, som ligeledes har indflydelse på den endelige pris.

Nedenstående tabel viser cykelstihandlingsplanens prioriteringsliste, hvor stierne er oplyst i prioriteret rækkefølge. Tabellen viser længden af de enkelte cykelstiprojekter, samt hvorfra projekterne er opstået, som enten er i Trafiksikkerhedsplan for Dronninglund Kommune fra 1996, Færdselssikkerhedsplan for Brønderslev Kommune fra 1997, borgerhenvendelser og amtets cykelstiplan og -prioritering fra 2004. Foruden dette indeholder tabellen en kort beskrivelse af projekterne, antal points og den anslåede pris for anlæggelsen af cykelstiprojekterne.

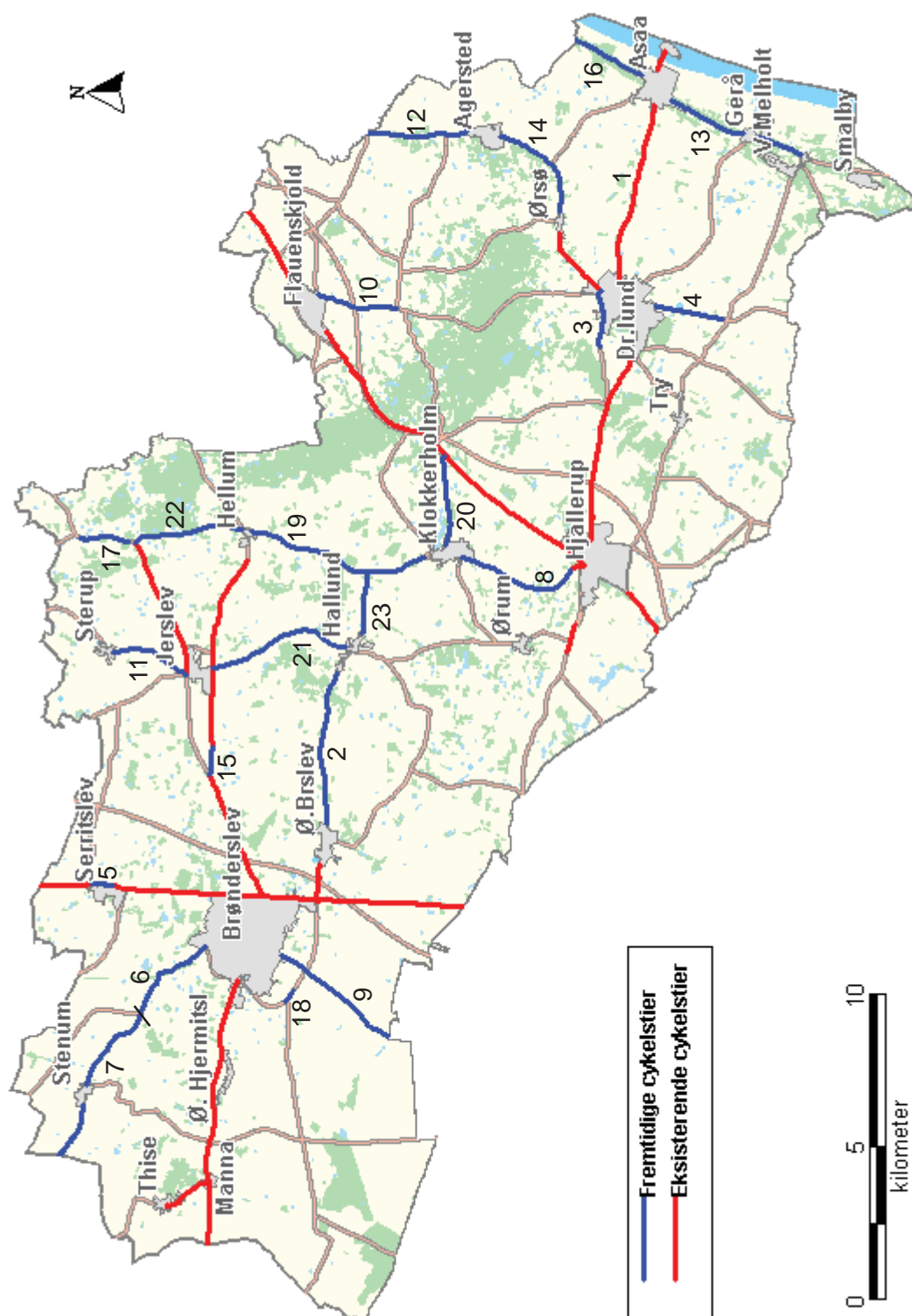
I bilag B findes en tillægsrapport til cykelstiplanen. Tillægsrapporten indeholder en nærmere beskrivelse af de 13 første cykelstiprojekter med det formål at belyse eventuelle alternative løsninger samt muligheden for en etapeopdeling af de enkelte cykelstiprojekter. Derudover indeholder bilag B Teknik- og Miljøudvalgets prioritering af cykelstiprojekterne.

Nr.	Vejnavn	Længde (km)	Udgangspunkt	Beskrivelse	Antal point	Pris* (mio. kr.)
1	Asaavej	5,8	<ul style="list-style-type: none"> • Traf.plan 96 • Borgerhenv. • Cykelplan Amt 	Cykelsti fra Dronninglund til Asaa. Strækningen har en cykelbane, men grundet trafikmængden og andelen af tungtrafik er der behov for en cykelsti.	21,48	4,29
2	Hallundvej	5,1	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 • Borgerhenv. 	Cykelsti fra Hallund til Øster Brønderslev. Adgangsvej til og fra skole og fritidstilbud i Øster Brønderslev.	20,44	4,27
3	Nordre Ringgade	2,0	<ul style="list-style-type: none"> • Borgerhenv. 	Cykelsti ved Dronninglund (Kirkevej til Ørsøvej). Andelen af tung trafik er markant her, da strækningen har funktion som omfartsvej.	19,50	1,48
4	Ulstedvej	2,3	<ul style="list-style-type: none"> • Borgerhenv. 	Cykelsti fra Rørholt til Dronninglund skole og fritidstilbud. Strækningen har en stor andel af tung trafik.	19,15	1,72
5	Hjørringvej	0,7	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 	Cykelsti ved hovedlandevejen omkring Serritslev. Forbinder eksisterende cykelstier. Alternativ rute findes gennem Serritslev.	18,49	0,53
6	Tolstrupvej	3,3	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 • Borgerhenv. • Cykelplan Amt 	Cykelsti fra Tolstrup til Brønderslev. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	18,18	2,55
7	Løkkenvej	5,0	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 • Borgerhenv. • Cykelplan Amt 	Cykelsti fra kommunegrænse til Tolstrup. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	18,00	3,83
8	Hellumvej	4,1	<ul style="list-style-type: none"> • Traf.plan 96 	Cykelsti fra Hjallerup til Klokkeholm. Markant andel af tung trafik. Alternative ruter eksisterer.	17,95	3,02
9	Vildmosevej - Søndergade	4,4	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 • Borgerhenv. 	Cykelsti fra kommunegrænse til Brønderslev by.	17,61	3,25
10	Storskovvej	2,6	<ul style="list-style-type: none"> • Borgerhenv. 	Cykelsti fra Dorf Kirkeby til Flauenskjold. Adgangsvej til skolen og fritidstilbud i Flauenskjold.	17,55	1,92
11	Sterupvej	2,7	<ul style="list-style-type: none"> • Færd.plan 97 • Borgerhenv. 	Cykelsti fra Sterup til Jerslev (Jerslevvej). Vejudformningen arter sig ikke til cykelbrug. Adgangsvej til skolen og fritidstilbud i Jerslev.	17,24	2,20
12	Præstbrovej	3,2	<ul style="list-style-type: none"> • Traf.plan 96 • Borgerhenv. 	Cykelsti fra Præstbro til Agersted. Adgangsvej til skolen i Agersted.	16,96	2,45
13	Strandvejen	4,1	<ul style="list-style-type: none"> • Borgerhenv. • Cykelplan Amt 	Cykelsti fra Melholt til Asaa. Strækningen benyttes hovedsagligt af turister, men er også skole-/fritidsvej.	16,76	3,01

14	Ørsøvej	3,5	• Traf.plan 96 • Borgerhenv.	Cykelsti fra Ørsø til Agersted.	16,76	2,63
15	Klæstrupvej	0,9	• Færd.plan 97 • Cykelplan Amt	Cykelsti fra Klæstrup til Jerslev. Forbinder eksisterende cykelstier.	16,59	0,77
16	Sæbyvej	2,5	• Borgerhenv. • Cykelplan Amt	Cykelsti fra Voerså til Asaa. Strækningen benyttes hovedsagligt af turister, men er også skole-/fritidsvej.	16,52	1,85
17	Mylundvej	1,6	• Færd.plan 97 • Cykelplan Amt	Cykelsti fra Kirkholt til Mylund.	16,20	1,20
18	Sdr. Omfartsvej	0,4	• Borgerhenv.	Cykelsti ved Brønderslev (V. Starengvej til Kornumgårdsvej). Overordnet adgangsvej til Søndergade skole.	15,94	0,32
19	Hellumvej - Hjallerupvej	6,1	• Borgerhenv.	Cykelsti fra Klokkeholm til Hellum. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	15,74	4,46
20	Hellevadvej	3,0	• Borgerhenv.	Cykelsti fra Landvadhøj til Klokkeholm.	15,58	2,32
21	Kjøliskevej - Mølholmsvej	4,8	• Færd.plan 97	Cykelsti fra Hallund til Jerslev. Adgangsvej til skolen og fritidstilbud i Jerslev.	14,68	3,62
22	Mustedvej	3,7	• Færd.plan 97 • Cykelplan Amt	Cykelsti fra Hellum til Kirkholt.	13,98	2,60
23	Røgelhedevej	2,1	• Færd.plan 97 • Cykelplan Amt	Cykelsti fra Hallund til Musedvej.	13,09	1,71
Længde i alt		73,9km	Samlet Anlægssum		56,12 mio. kr.	

*Prisoverslag er skønsmæssigt beregnet.

Bilag A: Cykelstihandlingsplan



Bilag B: Tillæg til cykelstiplanen

- Uddybning af de 13 første cykelstiprojekter

I forbindelse med budgettet for 2009 har Byrådet tilkendegivet ønske om, at trafiksikkerhed og cykelstier skal være højt prioriteret i anvendelsen af anlægsmidlerne på vejområdet. Færdselssikkerhedsudvalget har derfor anmodet Fagenheden for Teknik og Miljø om en uddybning af cykelstiprojekterne med det formål at belyse alternative ruter samt en nærmere undersøgelse af, hvilken cykelstitype der er bedst egnet økonomisk og trafiksikkerhedsmæssigt på de enkelte strækninger, samt om enkelte strækninger kan etapeopdeles, så de afsatte midler gør mest gavn for flest mulige.

De nedenstående overslag for anlæggelsen af cykelstierne er baseret på ensartede netto enhedspriser, som i cykelstiplanen. Netto enhedspriserne er taget fra kommunens senest indhentede licitationsresultater uden tillæg for eventuel belysning, projektering, jordbundsprøver og uforudsete udgifter. I overslagene er der taget højde for eventuelle omkostninger til landinspektør samt ekspropriationer af jord, hvilket kan variere i forhold til landinspektørens opmåling. Der tages derfor forbehold for, at efterfølgende detailprojekteringer kan resultere i et andet prisniveau.

I det efterfølgende gennemgås de første 13 cykelstiprojekter fra cykelstiplanen baseret på kommunens økonomiske og trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

1 Asaavej – fra Dronninglund til Asaa

Asaavej er en forholdsvis bred vej på 6,1 m med gode oversigtsforhold. Strækningen er 5,8 km lang. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t med en årsdøgntrafik på omkring 2600 kt. På nuværende tidspunkt er der anlagt en cykelbane langs Asaavej, som er 0,95 m bred inklusiv 30 cm kantlinie. Denne bredde lever ikke op til vejreglernes krav, hvorfor cykelbanen ikke er medtaget i udregningen af strækningens point.

På Asaavej er der i perioden 2003-2007 sket 7 uheld, hvoraf 6 er trafikuheld og det sidste et cykel-/knallertuheld. Antallet af uheld er med til, at Assavej får en del point i denne parameter og dermed placerer sig godt over gennemsnittet. Gældende for alle strækninger er, at krydsuheld ikke medregnes i denne parameter.

I forhold til afstand til skole og daginstitution er Asaavej placeret godt over gennemsnittet, da disse er placeret i kort afstand til strækningen.

Asaavej forbinder byerne Dronninglund og Asaa og kan derfor ikke anlægges etapevis. Der findes ingen alternative ruter til strækningen, hvorfor Asaavej opnår flest point i denne parameter.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den sydlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 4,29 mio. kr.

På Asaavej er der forholdsvis brede rabatter, hvilket gør, at grøfterne sandsynligvis ikke skal rørlægges, hvorved udgifterne til anlæggelsen af cykelstierne vil være mindre. Anlæggelse af enkeltrettede cykelstier vil skønsmæssigt koste: 4,64 mio. kr.

Cykelbanen langs Asaavej kan udvides således, at kantbanen vil opfylde vejreglernes krav til kantbaner. Dog skal det bemærkes, at Asaavej er en stærkt trafikeret vej. Udvidelse af eksisterende kantbane vil skønsmæssigt koste: 2,10 mio. kr.

2 Hallundvej – fra Hallund til Øster Brønderslev

Hallundvej er en forholdsvis smal vej på 5,5 m med uoverskuelige vejsving. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t med en årsdøgntrafik på omkring 1600 kt. Strækningen er 5,1 km lang.

På Hallundvej er der i perioden 2003-2007 sket 4 trafikuheld. Uheldene på den 5,1 km lange strækning placerer cykelstiprojektet lidt over gennemsnittet.

Strækningens placering som nummer to i prioriteringslisten skyldes strækningens point i forhold til daginstitution og skole samt sammenhængen med det eksisterende cykelstinet. Desuden findes der ingen alternative ruter til strækningen.

Hallundvej forbinder Hallund og Øster Brønderslev, hvor bl.a. skolen er beliggende. Dette begrundes, at strækningen ikke kan anlægges etapevis.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af vejen. En dobbeltrettet cykelsti vil skabe mere tryghed for cyklisterne i det kuperede terræn, og samtidig er det økonomisk det bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 4,27 mio. kr.

3 Nordre Ringgade – fra Kirkevej til Ørsøvej i Dronninglund

Nordre Ringgade er en meget bred vej på 7,1 m med rimelig gode oversigtsforhold. Den skilte hastighed på strækningen mellem Bøgevangen og rundkørslen er 60 km/t, og på den resterende del af strækningen er den tilladte hastighed 80 km/t. Årsdøgntrafikken på strækningen er omkring 3200 kt. Strækningen er 2 km lang.

På Nordre Ringgade er der i perioden 2003-2007 sket 2 trafikuheld, hvilket placerer strækningen lidt over gennemsnittet. Trafikuheldene er sket før 60 km/t zonen blev etableret.

I forhold til afstand til skole og daginstitution er Nordre Ringgade placeret godt over gennemsnittet, hvilket også gør sig gældende i forhold til sammenhæng og alternative ruter.

Der findes en alternativ rute til Nordre Ringgade, dog kan strækningen også anlægges etapevis. En alternativ rute findes ved både Bøgevangen og Skovbrynet, hvor cyklisterne og knallertførerne kan køre videre af Skovbrynet eller Lundagervej.

I lokalplan 20-25 for Dronninglund golfbane er der udlagt areal til sti langs Nordre Ringgade på golfbanens areal, som kunne inddrages i forbindelse med anlæggelse af cykelsti langs Nordre Ringgade.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 1,48 mio. kr.

Alternativt kan en sti på golfbanens areal anlægges, og alternative ruter af Bøgevangen eller skovbrynet kan anvendes. Det vil sige anlæggelse af dobbeltrettet cykelsti fra stien på golfbanen til Bøgevangen, da det er det økonomiske bedste alternativ. En etapevis anlæggelse af en dobbeltrettet sti vil skønsmæssigt koste:

- Sti på golfbanens areal: 0,25 mio. kr.
- Dobbeltrettet cykelsti fra golfbanens areal til Skovbrynet: 0,25 mio. kr.
- Dobbeltrettet cykelsti fra Skovbrynet til Ørsøvej: 0,66 mio. kr.

4 Ulstedvej – fra Rørholt til Dronninglund

Ulstedvej er en forholdsvis bred vej på 6 m med gode oversigtsforhold. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t og med en årsdøgntrafik på omkring 1500 kt. Strækningen er 2,3 km lang.

På Ulstedvej er der i perioden 2003-2007 ikke sket nogle trafikuheld, hvorimod der er sket et cykel-/knallertuheld. Dette placerer strækningen over gennemsnittet.

Ulstedvej fungerer som adgangsvej til både skole og daginstitution, hvorfor strækningen i denne parameter ligger væsentlig over gennemsnittet.

I forhold til sammenhæng forbinder Ulstedvej byerne Rørholt og Dronninglund, og derfor kan strækningen ikke etapeopdeles. Der findes ingen optimal alternativ rute til Ulstedvej, hvorfor strækningen placeres væsentlig over gennemsnittet.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige side af vejen, hvor der skal eksproprieres mindre arealer. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 1,72 mio. kr.

5 Hjørringvej – ved hovedlandevejen omkring Serritslev

Hjørringvej er en meget bred vej på 7,5 m med en tilladt hastighed på 80 km/t. Årsdøgntrafikken på Hjørringvej er omkring 3700 kt. Strækningen er 0,7 km lang.

På denne forholdsvis korte strækning er der i perioden 2003-2007 sket 2 trafikuheld, hvilket formentlig skyldes vejens udformning med krydsning og kurve. Trafikuheldene på denne korte strækning giver Hjørringvej top point i denne parameter.

I forhold til sammenhæng vil en anlæggelse af cykelstiprojektet forbinde to eksisterende cykelstier, men ses der på alternative ruter findes et godt alternativ gennem Serritslev by, hvorfor strækningen i denne parameter er placeret i den lavere del.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 0,53 mio. kr.

Alternativt kan enkeltrettede cykelstier anlægges, hvilket vil forbinde allerede eksisterende enkeltrettede cykelstier. Derfor anses dette for at være den mest optimale løsning. Anlæggelse af enkeltrettede cykelstier vil skønsmæssigt koste: 0,77 mio. kr.

6 Tolstrupvej – fra Tolstrup Kirke til Brønderslev

Tolstrupvej er enkelte steder meget bred (6,5 m), men ved åen og viadukten er vejbredden smal (6 m) og uden mulighed for udvidelse inden for de økonomiske rammer. Dette medfører,

at der skal tænkes alternativt i forhold til anlæggelse af en cykelsti. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t og har en årsdøgntrafik på omkring 2000 kt. Strækningen er 3,3 km lang.

På Tolstrupvej er der sket 4 uheld, hvor 3 er trafikuheld og et er et cykel-/knallertuheld. Uheldene i forhold til strækningens længde placerer cykelstiprojektet lidt over gennemsnittet.

I forhold til afstand til skole og daginstitution placeres strækning lidt over gennemsnittet. Det samme gælder for sammenhæng og alternative ruter. Det er især den manglende alternative rute, der giver en del point. Strækningen forbinder Brønderslev og Tolstrup, og den kan derfor ikke etapeopdeles.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 2,55 mio. kr.

På Tolstrupvej er der fysiske forhold ved viadukten og krydsningen af åen, som sætter økonomiske begrænsninger for anlæggelsen af en dobbeltrettet cykelsti. På grund af fysiske begrænsninger vil den optimale løsning være enkeltrettede cykelstier. Anlæggelse af enkeltrettede cykelstier vil skønsmæssigt koste: 3,87 mio. kr.

7 Løkkenvej – fra Tolstrup Kirke til kommunegrænse

Løkkenvej er en forholdsvis smal vej på 5,5 m. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t. Årsdøgntrafikken er omkring 1450 kt. Strækningen er 5 km lang.

På Løkkenvej er der i perioden 2003-2007 sket 5 uheld, hvoraf 4 er trafikuheld og et er et cykel-/ knallertuheld, hvilket placerer strækningen lidt over gennemsnittet.

I forhold til afstand til skole og daginstitution ligger strækningen godt over gennemsnittet, hvorimod strækningen i forhold til sammenhæng og alternative ruter er placeret væsentlig under gennemsnittet.

Anlæggelse af cykelsti langs Løkkenvej kan ske etapevis, da cyklisterne fortrinsvis findes på strækningen mellem Stenum og Tolstrup Mejeri.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i henholdsvis vestlige og sydlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 3,83 mio. kr.

Strækningen kan anlægges etapevis, hvilket vil sige fra Tolstrup Mejeri til Stenum, fra Tolstrup til Tolstrup Mejeri samt fra Stenum og til kommunegrænsen. En etapevis anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste:

- Tolstrup til Tolstrup Mejeri: 0,98 mio. kr.
- Tolstrup Mejeri til Stenum: 1,34 mio. kr.
- Stenum til kommunegrænse: 1,51 mio. kr.

8 Hellumvej – fra Hjallerup til Klokkerholm

Hellumvej er en forholdsvis bred vej på 6 m med rimelig gode oversigtsforhold. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t og med en årsdøgntrafik på omkring 2600 kt. Strækningen er 4,1 km lang.

På Hellumvej er der i perioden 2003-2007 sket 5 trafikuheld, hvilket placerer strækningen væsentligt over gennemsnittet.

I forhold til afstand til skole og daginstitution ligger strækningen godt over gennemsnittet, hvorimod strækningen i forhold til sammenhæng og alternative ruter er placeret væsentlig under gennemsnittet.

Mellem Hjallerup og Klokkerholm findes en alternativ rute til Hellumvej via Hornshøjvej.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 3,02 mio. kr.

9 Vildmosevej-Søndergade – fra kommunegrænse til Brønderslev by

Vildmosevej og Søndergade er forholdsvis brede veje på 6,5 m. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t. Årsdøgntrafikken er på omkring 2400 kt. Strækningen er 4,4 km lang.

På Vildmosevej og Søndergade er der i perioden 2003-2007 sket 2 trafikuheld. Strækningen i forhold til længden placerer strækningen lidt under gennemsnittet

I forhold til afstand til skole og daginstitution er strækningen placeret over gennemsnittet, hvilket også gør sig gældende i forhold til sammenhæng og alternative ruter.

Til strækningen findes ingen alternative ruter, hvorfor strækningen ikke kan etapeopdeles.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 3,25 mio. kr.

10 Storskovvej – fra Dorf Kirkeby til Flauenskjold

Storskovvej er en forholdsvis bred vej på 6,10 m, hvor den skilte hastighed er 80 km/t. Årsdøgntrafikken på strækningen er omkring 1250 kt. Strækningen er 2,6 km lang.

På Storskovvej er der i perioden 2003-2007 ikke sket nogle uheld, hvilket placerer strækningen under gennemsnittet.

Både i forhold til afstand til skole og institution samt sammenhæng og alternative ruter ligger Storskovvej over gennemsnittet. Der findes ingen alternative ruter til Storskovvej, hvilket giver strækningen maksimale point i denne parameter.

Ligesom Tolstrupvej er der på Storskovvej også fysiske forhold, som sætter begrænsning for anlæggelse af cykelsti, idet broen over motorvejen er forholdsvis smal.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den vestlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 1,92 mio. kr. Dette skaber dog lidt problemer i forbindelse med krydsning af motorvejsbroen.

Det anbefales at anlægge enkeltrettede cykelstier i hver sin side af vejen samt anlæggelse af størst mulig kantbane ved krydsning af broen og dæmningen. Anlæggelse af enkeltrettede cykelstier vil skønsmæssigt koste: 2,86 mio. kr.

11 Sterupvej – fra Sterup til Jerslevvej

Sterupvej er en meget smal vej på 5 meter og er meget kuperet. Den tilladte hastighed er henholdsvis 60 km/t i "bette Tårs" og kort før Sterup. På den resterende del af strækning er den tilladte hastighed 80 km/t. Årsdøgntrafikken på Sterupvej er omkring 600 kt. Strækningen er 2,7 km lang.

På Sterupvej er der i perioden 2003-2007 ikke sket nogle uheld, hvilket placerer strækningen under gennemsnittet. Strækningen tilkommer sig dog point i denne parameter, da der tages højde for vejbrede, årsdøgntrafik og hastighed.

Sterupvej ligger væsentlig over gennemsnittet i forhold til afstand til skole og daginstitution. Strækningen er adgangsvej til skole, institutioner og fritidstilbud i Jerslev.

Sterupvej forbinder Jerslev og Sterup, hvorfor strækningen ikke kan etape opdeles, og der findes ingen alternative ruter.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 2,20 mio. kr.

12 Præstbrovej – fra Præstbro til Agersted

Præstbrovej er en forholdsvis bred vej på 6 m. Den skiltede hastighed på strækningen fra Gl. Agersted til Agersted er 60 km/t. På den resterende del af strækningen er den tilladte hastighed 80 km/t. Årsdøgntrafikken på Præstbrovej er omkring 1450 kt. Strækningen er 3,2 km lang.

På Præstbrovej er der i perioden 2003-2007 sket et trafikuheld, hvilket i forhold til strækningens længde placerer strækningen lidt under gennemsnittet.

I forhold til afstand til skole og daginstitution ligger strækningen godt over gennemsnittet, hvorimod strækningen i forhold til sammenhæng og alternative ruter er placeret væsentlig under gennemsnittet.

Anlæggelse af cykelsti langs Præstbrovej kan ske etapevis, da cyklisterne fortrinsvis findes på strækningen mellem Gl. Agersted og Agersted.

Cykelstiplan foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 2,45 mio. kr.

Strækningen kan anlægges etapevis fra Gl. Agersted til Agersted samt fra Gl. Agersted til Præstbro. En etapevis anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste:

- Agersted til Gl. Agerstedb: 0,55 mio. kr.
- Gl. Agersted til Præstbro: 1,93 mio. kr.

13 Strandvejen – fra Melholt til Asaa

Strandvejen er en forholdsvis bred vej på 6 m, hvor den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t. Årsdøgntrafikken er omkring 1800 kt. Strækningen er 4,1 km lang.

På Strandvejen er der i perioden 2003-2007 sket 3 uheld, hvoraf 2 er trafikuheld og det sidste uheld er et cykel-/ knallertuheld. Dette placerer strækningen lidt over gennemsnittet uheldene set i forhold til strækningens længde og årsdøgntrafik.

I forhold til afstand til skole og daginstitution er Strandvejen placeret lidt over gennemsnittet, hvorimod strækningen i forhold til sammenhæng og alternative ruter er placeret væsentlig under gennemsnittet. Der findes en alternativ rute til Strandvejen af Gerå Engvej. En cykelsti langs Strandvejen vil have karakter af at være en turiststi.

Cykelstiplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 3,01 mio. kr.

Opsamling

Nedenstående tabel oplister cykelstiprojekterne i prioriteret rækkefølge. Tabellen opsamler de beskrevne forslag, samt om strækningen kan anlægges etapevis. Derudover indgår et skønnet prisoverslag for anlæggelse af de forskellige cykelstityper. De fremhævede overslag anbefales af Fagenheden for Teknik og Miljø ud fra budgetmæssig betragtning.

Nr.	Strækning	Cykelstitype	Pris*	Pris for dobbeltrettet cykelsti*
1	Asaavej	Enkeltrettede cykelstier Cykelbane	4,64 mio.kr. 2,10 mio kr.	4,29 mio. kr.
2	Hallundvej			4,27 mio. kr.
3	Nordre Ringgade	Etapevis anlæggelse af dobbeltrettet cykelsti: • Sti på golfbanens areal • Sti fra golfbanens areal til Skovbrynet • Sti fra skovbrynet til Ørsøvej	0,25 mio. kr. 0,25 mio. kr 0,66 mio. kr.	1,48 mio. kr.
4	Ulstedvej			1,72 mio. kr.
5	Hjørringvej	Enkeltrettede cykelstier	0,77 mio. kr.	0,53 mio. kr.
6	Tolstrupvej	Enkeltrettede cykelstier	3,87 mio. kr.	2,55 mio. kr.
7	Løkkenvej	Etapevis anlæggelse af dobbeltrettet cykelsti: • Tolstrup Kirke til Tolstrup Mejeriby • Tolstrup Mejeriby til Stenum • Stenum til kommunegrænse	0,98 mio. kr. 1,34 mio. kr. 1,51 mio. kr.	3,83 mio. kr.
8	Hellumvej			3,02 mio. kr.
9	Vildmosevej-Søndergade			3,25 mio. kr.

10	Storskovvej		2,86 mio. kr.	1,92 mio. kr.
11	Sterupvej			2,20 mio. kr.
12	Præstbrovej	Etapevis anlæggelse af dobbeltrettet cykelsti: • Agersted til Gl. Agersted • Gl. Agersted til Præstbro	0,55 mio. kr. 1,93 mio. kr.	2,45 mio. kr.
13	Strandvejen			3,01 mio. kr.

* Prisoverslag er skønsmæssigt beregnet

Teknik- og Miljøudvalgets prioritering

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på udvalgsmødet den 23. februar 2009 cykelstiplanen med følgende prioritering og bemærkninger. Udvalgets prioritering og bemærkninger fremgår af nedenstående tabel:

Strækning	Bemærkninger
Asaavej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Asaavej til Dronninglund • På strækningen etableres en rillet kantafmærkning og eventuelt indsnævres vejbredden til minimum 6 meter for at skabe en bredere cykelbane
Ulstedvej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Dronninglund Skole til Rørholt • Dobbeltrettet cykelsti etableres
Hjørringvej	<ul style="list-style-type: none"> • Ved krydset ved Serritslev • På strækningen findes en god alternativ rute gennem Serritslev. Der etableres henvisningsskilte for cyklisterne • Alternativt kan en enkeltrettet cykelsti i den østlige side etableres • Krydsudformningen drøftes og besigtiges sammen med Nordjyllands Politi
Løkkenvej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Tolstrup Mejeriby til Stenum • Dobbeltrettet cykelsti etableres
Storskovvej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Dorf til Flauenskjold • Enkeltrettede cykelstier etableres • Vejen er af politiet vurderet som trafikfarlig for børn under 12 år
Sterupvej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Sterup til Jerslevvej • Anlæggelsen af dobbeltrettet cykelsti udsættes • En udvidelse af vejen ved Øster Å igangsættes
Præstbrovej	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Agersted til Gl. Agersted • Dobbeltrettet cykelsti etableres

