



Handlingsplan for cykelstier i det åbne land

Februar 2021



BRØNDERSLEV
KOMMUNE

Forord

Trafikken i Danmark har i de senere år haft en markant vækst – både person- og godstransporten. Siden 2010 er trafikken på landsplan steget med 14 % og i samme periode er der kommet næsten 20 % flere personbiler ud på vejene. Samtidig er der registreret et fald i cykeltrafikken.

Af cykeltrafikken kan der afledes flere positive virkninger. En virkning er, at cykeltransporten 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.

"Danmark – op på cyklen!" er titlen på Transport- og Boligministeriets cykelstrategi fra 2014, hvor fokus er mere cykling i hverdagen, aktiv ferie og fritid samt nye og sikre cyklister.

På vejene i det åbne land er hastigheden ofte høj, 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	6
Målsætninger for Brønderslev Kommune	7
Det eksisterende cykelstinet i det åbne land	8
Plangrundlag	9
Cykelstiplan 2009 og borgerhenvendelser	9
Skoler, institutioner og fritidstilbud	9
Trafikuheld 2015-2019	9
Trafikmængder	10
Udbygning af stinettet	11
Fremtidige cykelstier i det åbne land	14
Prioriteringsmodel	14
Prioritering af fremtidige cykelstier	15
Bilag A: Cykelstihandlingsplan	19
Bilag B: Tillæg til handlingsplanen	20

Indledning

Handlingsplanen for cykelstier i det åbne land, tager afsæt i stiplanen for Brønderslev Kommune, som blev godkendt af Byrådet den 16. november 2020.

Formålet med handlingsplanen for cykelstier i det åbne land for Brønderslev Kommune er at få fastlagt rammerne for udbygningen af cykelstinet i det åbne land. Handlingsplanen tager udgangspunkt i at skabe et trygt og sikkert stinet for cyklister og knallertførere. Yderligere giver handlingsplanen et overblik over eksisterende cykelstier samtidig med, at fremtidige cykelstier beskrives og prioriteres i forhold til hinanden. Planen omhandler ikke cykelstier i byer og rekreative cykelstier, men disse vil blive behandlet i separate planer.

Handlingsplanen indeholder 20 cykelstiprojekter med en samlet længde på 60,5 km. En realisering af cykelstiprojekterne vil øge kommunens cykelstinet i det åbne land med 45 %. De samlede omkostninger ved etablering af cykelstierne er anslået til 53,25 mio. kr.

Handlingsplanen 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

Byrådet i Brønderslev Kommune har fokus på trafiksikkerhed og cykelstier, hvilket er beskrevet i kommuneplanen 2017-2029. Ligeledes fremgår det også af trafiksikkerhedsplanen 2009, at der er fokus på cykelstierne i det åbne land.

Brønderslev Kommunes målsætninger er:

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

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

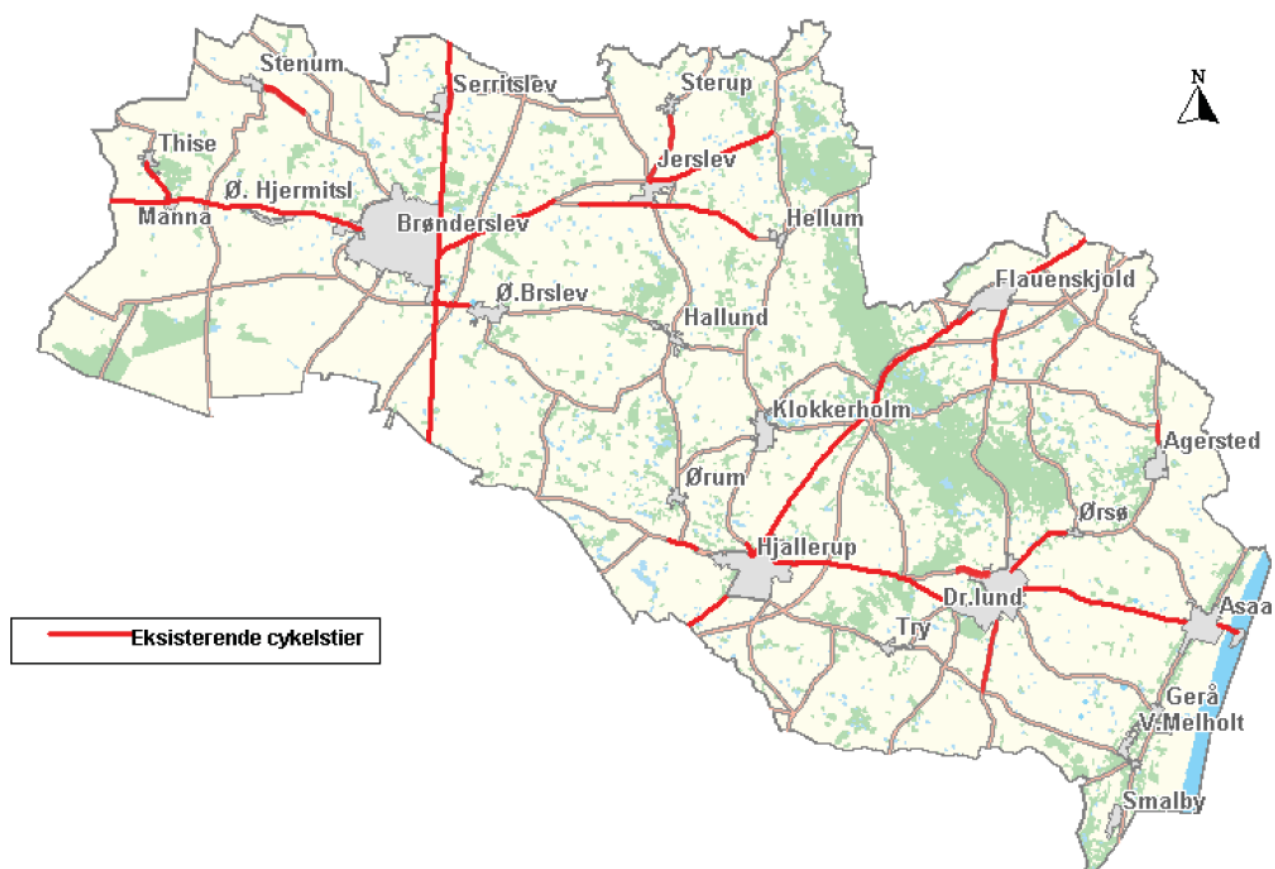
- at skabe et cykelstinet mellem byerne
- at skabe et cykelstinet mellem byerne og landzonebyerne
- at skabe gode og sikre cykelstiforbindelser til skoler, daginstitutioner, fritidstilbud samt mellem bolig og arbejde

Foruden ovenstående målsætninger er planens formål også at få overblik over, hvor behovet for cykelstier i det åbne land er størst. Det vil sige, at der skal prioriteres mellem fremtidige cykelstier.

Det eksisterende cykelstinet i det åbne land

I Brønderslev Kommune er der sammenlagt omkring 77 km cykelsti i det åbne land. Hertil kommer de rekreative cykelstier og cykelstierne i byerne udover.

Nedenstående kort viser det eksisterende cykelstinet i Brønderslev Kommune. Cykelstinet er godt udbygget i det åbne land omkring byerne Brønderslev, Hjallerup, Dronninglund, Jerslev og Flauenskjold. De eksisterende cykelstier i kommunen er primært anlagt som enkeltrettet 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 handlingsplanen gennemført en række analyser og indsamlet data.

De fremtidige cykelstier og prioriteringen af disse tager udgangspunkt i:

- Cykelstiplan 2009
- Borgerhenvendelser
- Skolernes, institutionernes og fritidstilbuddenes placering i kommunen
- Politiregistrerede trafikuheld i perioden 2015-2019
- Trafikmængder, hastigheder og vejbredde på relevante vejstrækninger

Cykelstiplan 2009 og borgerhenvendelser

Denne revideret handlingsplan tager udgangspunkt i de tidligere udpeget cykelstier fra cykelstiplanen 2009. Foruden den tidligere udpegning indgår borgernes henvendelser omkring ønsker til cykelstier i det åbne land.

Skoler, institutioner og fritidstilbud

Cykeltrafikkens primære rejsemål er skoler, uddannelsesinstitutioner og fritidstilbud, men en større andel af cykelturene foregår også mellem bolig og arbejde. Ifølge Vejdirektoratets tema "*Cykler på vejene*" fra 2020 foregår 24 % af cykelturene mellem bolig og arbejdsplads. Derudover udgør cykelture til uddannelser 16 %, hvori en skoleelev cykler i gns. 1,6 km pr. dag. Transportvaneundersøgelsen for cykeltrafik i Danmark påpeger ligeledes, at halvdelen af cykelturene er under 2 km, og at 3 ud af 4 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 arbejdsplads, skoler mv. ofte er beliggende her.

Trafikuheld 2015-2019

Vejdirektoratet har rapporteret trafikulykkerne fra 2019, hvor Nordjyllands Politikreds registrerede 1.136 færdselsuheld i Nordjylland, hvoraf 20 mennesker blev dræbt og 590 blev tilskadekomne. Der skal tages forbehold for store mørketal, hvori kun ca. en sjettedel af cykeluheld med alvorlige tilskadekomne cyklister bliver politiregistreret.

For hvert færdselsuheld der sker ude på vejnettet hæftets der en økonomisk konsekvens, i form af samfundsøkonomiske omkostninger, som er forbundet med hospitals- og plejeudgifter, udgifter til politi og redningsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste, udbedring af materielle skader, velfærdstab osv. Ifølge Færdselssikkerhedskommissionen er den gennemsnitlige samfundsøkonomiske omkostning pr. personskade 4,65 mio. kr.

På vejstrækningerne, hvor de fremtidige cykelstier i det åbne land tænkes anlagt, er der i perioden 2015-2019 sket 1 cykel- og knallertuheld ud af 27 uheld på vejstrækningerne (ekskl. krydsuheld). Det vil sige, at i 4 % af uheldene på disse strækninger er en cyklist eller knallertfører involveret. Alvorlighedsgraden er markant, når en cyklist eller knallertfører er involveret i færdselsuheld, da de ikke er beskyttet i særlig høj grad.

Trafikmængder

Mængden af trafik på de relevante strækninger er baseret på trafikmålinger dels nye og tidligere målinger, der er fremskrevet til 2020. 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 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 hovedsageligt 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 vejbane 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 afstribning 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 sidevejstilslutninger 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 kantlinje 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

Enkeltrettet cykelstier



Dobbeltrettet cykelsti



Cykelbane



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

Cykelstitype	Cykelstiudformning	Omkostninger
Enkeltrettet cykelsti (2 stk.)	Skillerabat 2 m Cykelsti 1,7 m Yderrabat 0,5 m	1375 kr. pr. m.
Dobbeltrettet cykelsti	Skillerabat 2 m Cykelsti 2,5 m Yderrabat 0,5 m	880 kr. pr. m.
Cykelbane (2 stk.)	Kantlinje 0,3 m Cykelbane 0,9 m Yderrabat 1,5 m	1090 kr. 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. Krydsningen 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 ude af niveau (tunneler eller broer)	Fuldstændig adskillelse af bløde og hårde trafikanter. Krydsningen stiller store pladskrav og store omkostninger.
Krydsninger med fartdæpende foranstaltninger	Hvis bilernes hastighed ønskes dæmpet i og omkring en krydsning kan følgende fartdæpende foranstaltninger anvendes: <ul style="list-style-type: none"> • bump før og efter krydsningen • anlæg af krydsningen på en hævet falde • forskydning eller indsnævring af kørespor
Andre krydsninger hvor vejtrafikken har vigepligt	I krydsninger, hvor en cykelsti skærer en lokalvej med mindre 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 landzonerne. Planen omfatter følgende byer: Klokkeholm, Øster Brønderslev, Jerslev, Hjallerup, Dronninglund, Brønderslev, Agersted og Asaa. De berørte landzonebyer er: Hallund, Melholt, Stenum, Ørsø, Hellum, Kirkholt og Klæstrup. En realisering af cykelstihandlingsplanen medfører næsten 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 cykelstihandlingsplanen viser, at der er ønsket om 20 nye cykelstier i det åbne land. Disse fremtidige cykelstier er med til at realisere kommunens målsætninger om et trygt og sikkert cykelstinet. De fremtidige cykelstiforbindelser vil blive realiseret, som kommunens økonomi muliggør det.

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 (ekskl. krydsuheld)
- Politiregistrerede knallert- og cykeluheld på strækningen pr. km (ekskl. 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
- Afstand 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

- Hvis handleplanen følges, vil det resultere i følgende prioriterede liste, der er et øjebliksbillede.

Prioriteringslisten indeholder 20 projekter med en samlet længde på 60,5 km. 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 53,25 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, en kort beskrivelse af projekterne, antal points og den anslåede pris for anlæggelsen af cykelstiprojekterne.

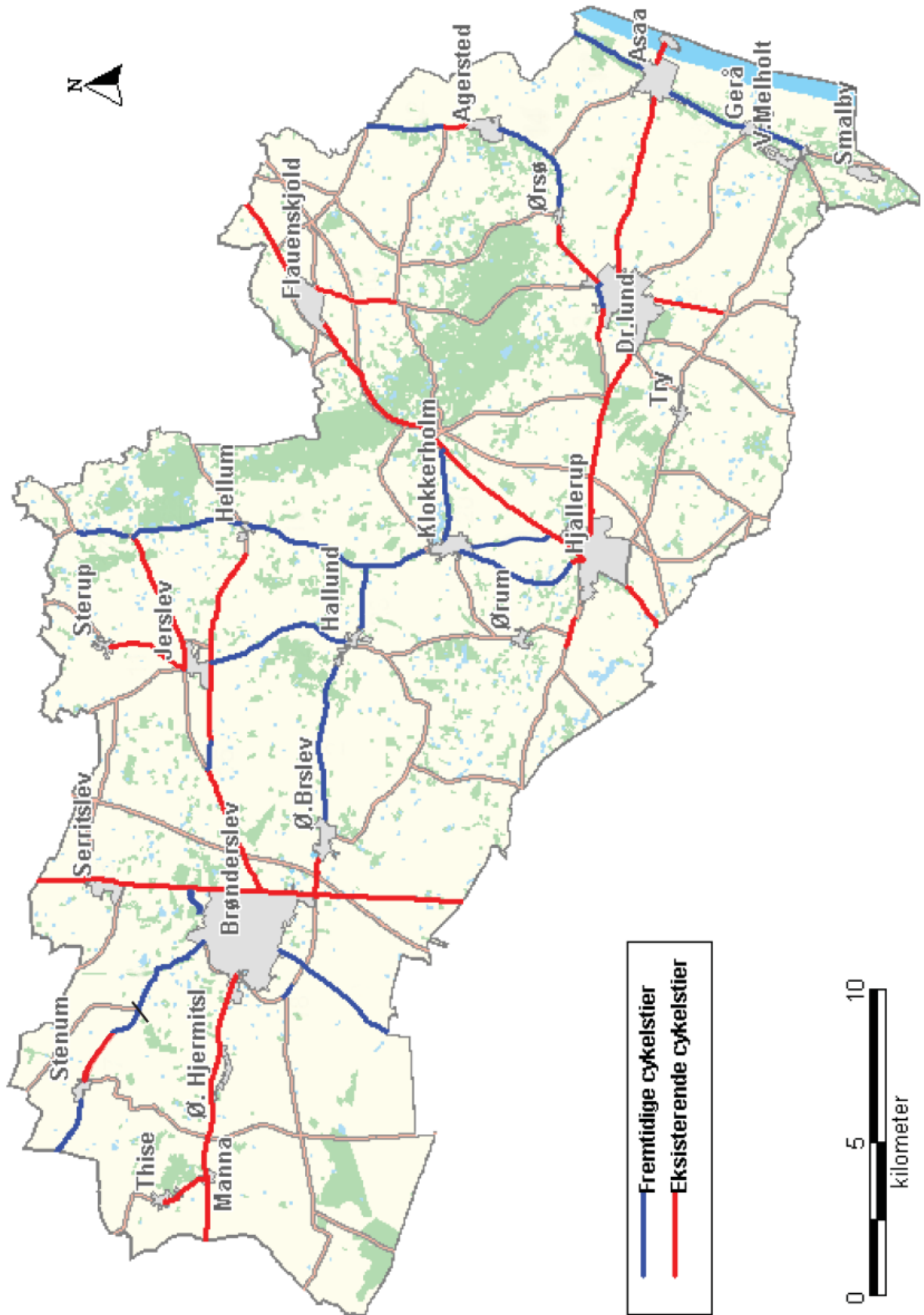
I bilag B findes en tillægsrapport til handlingsplanen. Tillægsrapporten indeholder en nærmere beskrivelse af de 5 øverste cykelstiprojekter fra prioritetslisten med det formål at belyse eventuelle alternative løsninger samt muligheden for en etapeopdeling af de enkelte cykelstiprojekter.

Nr.	Vejnavn	Længde (km)	Beskrivelse	Antal point	Pris* (mio. kr.)
1	Hallundvej	5,1	Cykelsti fra Hallund til Øster Brønderslev. Adgangsvej til og fra skole og fritidstilbud i Øster Brønderslev.	19,74	5,17
2	Tolstrupvej	3,3	Cykelsti fra Tolstrup til Brønderslev. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	19,01	3,13
3	Hellumvej	4,1	Cykelsti fra Hjallerup til Klokkeholm. Markant andel af tung trafik. Alternativ rute eksisterer.	18,30	3,74
4	Nordre Ringgade	1,3	Cykelsti ved Dronninglund (Bøgevangen til Ørsøvej). Andelen af tung trafik er markant her, da strækningen har funktion som omfartsvej.	17,91	1,20
5	Vildmosevej – Søndergade	4,4	Cykelsti fra kommunegrænse til Brønderslev by.	17,25	4,02
6	Løkkenvej	3,3	Cykelsti fra kommunegrænse til Tolstrup. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	17,17	3,17
7	Hellevadvej	3	Cykelsti fra Landvadhøj til Klokkeholm.	17,13	2,85
8	Hellumvej – Hjallerupvej	6,1	Cykelsti fra Klokkeholm til Hellum. Adgangsvej til skole og fritidstilbud.	16,89	5,53
9	Strandvejen	4,1	Cykelsti fra Melholt til Asaa. Strækningen benyttes hovedsageligt af turister, men er også skole-/fritidsvej.	16,66	3,73
10	Ørsøvej	3,5	Cykelsti fra Ørsø til Agersted.	16,54	3,25
11	Klæstrupvej	0,9	Cykelsti fra Klæstrup til Jerslevvej. Forbinder eksisterende cykelstier.	16,30	0,93
12	Sæbyvej	2,5	Cykelsti fra Voerså til Asaa. Strækningen benyttes hovedsageligt af turister, men er også skole-/fritidsvej.	15,71	2,29
13	Hornshøjvej	2,6	Cykelsti fra Hjallerup til Klokkeholm.	15,24	2,40
14	Mylundvej	1,6	Cykelsti fra Kirkholt til Mylund.	15,17	1,48
15	Ndr. Omfartsvej	1,1	Cykelsti mellem Hjørringvej og Ådalen.	15,13	1,02

16	Præstbrovej	2,6	Cykelsti fra Præstbro til Gammel Agersted.	14,89	2,47
17	Kjøliskevej – Mølholmsvej	4,8	Cykelsti fra Hallund til Jerslev. Adgangsvej til skolen og fritidstilbud i Jerslev.	14,69	4,47
18	Sdr. Omfartsvej	0,4	Cykelsti ved Brønderslev (V. Starengvej til Kornumgårdsvej). Overordnet adgangsvej til Søndergade skole.	14,44	3,86
19	Røgelhedevej	2,1	Cykelsti fra Hallund til Mustedvej.	14,06	2,08
20	Mustedvej	3,7	Cykelsti fra Hellum til Kirkholt.	13,70	3,64
Længde i alt		60,5	Samlet anlægssum	53,25 mio. kr.	

*Prisoverslag for dobbeltrettet cykelsti er skønsmæssigt beregnet og skal tages med forbehold.

Bilag A: Cykelstihandlingsplan



Bilag B: Tillæg til handlingsplanen

- Uddybning af de 5 første cykelstiprojekter

De nedenstående overslag for anlæggelsen af cykelstierne er baseret på ensartede netto enhedspriser, som i handlingsplanen. Netto enhedspriserne er taget fra kommunes 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 5 cykelstiprojekter fra handlingsplanen baseret på kommunens økonomiske og trafikikkerhedsmæssige hensyn.

1. 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 1200 kt. Strækningen er 5,1 km lang.

På Hallundvej er der i perioden 2015-2019 sket 4 trafikuheld. Uheldene på den 5,1 km lange strækning placerer cykelstiprojektet over gennemsnittet. Gældende for alle strækninger er, at krydsuheld ikke medregnes i denne parameter.

Hallundvej forbinder Hallund og Øster Brønderslev, hvor bl.a. skolen er beliggende. Dette begrundes, at strækningen ikke kan anlægges etapevis. I forhold til afstand til skole og daginstitution er strækningen væsentlig over gennemsnittet, og ligeledes er den også over gennemsnittet i forhold til sammenhæng i cykelstinet.

handlingsplanen 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: 5,17 mio. kr.

2. 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 årsdøgntrafikken på omkring 2000 kt. Strækningen er 3,3 km lang.

På Tolstrupvej er der sket 7 trafikuheld, hvilket placerer strækningen væsentligt over gennemsnit af trafikuheld og beregnet risiko. 6 ud af de 7 uheld er eneuheld.

I forhold til afstand til skole og daginstitution placeres strækningen over gennemsnit. 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.

Handlingsplanen 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 anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti. På grund af fysiske begrænsninger vil den optimale løsning være enkeltrettede cykelstier. Anlæggelse af enkeltrettede cykelstier vil skønsmæssigt koste: 4,54 mio. kr.

3. Hellumvej – fra Hjallerup til Klokkeholm

Hellumvej er den forholdsvis bredvej på 6 m med rimelig gode oversigtsforhold. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t og med en årsdøgntrafik på omkring 2200 kt. Strækningen er 4,1 km lang.

På Hellumvej er der i perioden 2015-2019 sket 1 trafikuheld, hvilket placerer strækningen omkring 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 lidt under gennemsnittet.

Mellem Hjallerup og Klokkeholm findes én alternativ rute til Hellumvej via Hornshøjvej.

Handlingsplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen, da det er det økonomiske bedste alternativ. Anlæggelsen af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 3,74 mio. kr.

4. Nordre Ringgade – fra Bøgevangen til Ørsøvej i Dronninglund

Nordre Ringgade er en meget bred vej på 7,1 m med rimelig gode oversigtsforhold. Den skilte hastighed på strækningen er 80 km/t og strækningen har en årsdøgntrafik omkring 3300 kt. Strækningen er 1,3 km lang.

På Nordre Ringgade er der i perioden 2015-2019 sket 2 trafikuheld, hvilket placerer strækningen lidt over gennemsnittet.

I forhold til afstand til skole og daginstitution er Nordre Ringgade placeret godt over gennemsnittet.

Der findes en alternativ rute til Nordre Ringgade, som findes både fra Bøgevangen og Skovbrynet, hvor cyklisterne og knallertførerne kan køre videre af Skovbrynet eller Lundagervej.

Handlingsplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af vejen. Anlæggelsen af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste 1,20 mio. kr.

5. Vildmosevej - Søndergade – fra kommunegrænse til Brønderslev by

Vildmosevej og Søndergade er forholdsvise brede veje på 6,5 m. Den tilladte hastighed på strækningen er 80 km/t. Årsdøgntrafikken er på omkring 2500 kt. Strækningen er 4,4 km lang.

På Vildmosevej og Søndergade er der i perioden 2015-2019 sket 4 trafikuheld. Strækningen placeres lidt over gennemsnittet i forhold til trafikuheld og beregnet risiko.

I forhold til afstand til skole og daginstitution er strækningen placeret over gennemsnittet, men det er placeret ved gennemsnittet i forhold til sammenhæng og alternative ruter.

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

Handlingsplanen foreslår en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen. Anlæggelse af en dobbeltrettet cykelsti vil skønsmæssigt koste: 4,02 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 Fagforvaltningen for Teknik og Miljø ud fra budgetmæssig betragtning.

Nr.	Strækning	Cykelstitype	Pris*	Pris for dobbeltrettet cykelsti
1	Hallundvej			5,17 mio. kr.
2	Tolstrupvej	Enkeltrettet cykelstier	4,54 mio. kr.	3,13 mio. kr.
3	Hellumvej			3,74 mio. kr.
4	Nordre Ringgade			1,20 mio. kr.
5	Vildmosevej – Søndergade			4,02 mio. kr.

*Prisoverslag er skønsmæssigt beregnet og skal tages med forbehold.