

# Cykel- og stipolitik

En politik for cyklisme og stier



# Indholdsfortegnelse

<b>En kommune i bevægelse .....</b>	<b>3</b>
<b>Formål og vision.....</b>	<b>5</b>
Formålet med en cykel- og stipolitik .....	5
Hvordan bruges cykel- og stipolitikken? .....	5
Vision.....	5
Målsætning .....	5
Randers Kommune vil derfor arbejde for at:.....	5
Resultatmål.....	6
<b>Status på cykling og gang .....</b>	<b>7</b>
Indsatsområder.....	9
<b>Indsatsområde 1: Motion for alle - børn og voksne .</b>	<b>10</b>
Målsætning .....	10
Resultatmål.....	10
<b>Indsatsområde 2: Trafiksikkerhed .....</b>	<b>12</b>
Målsætning .....	12
Resultatmål.....	12
<b>Indsatsområde 3: Sammenhæng i sti- og rutenet ...</b>	<b>14</b>
Målsætning .....	14
Resultatmål.....	14
<b>Indsatsområde 4: Bedre service for cyklister.....</b>	<b>16</b>
Målsætning .....	16
Resultatmål.....	16
<b>Indsatsområde 5: Drift og vedligeholdelse .....</b>	<b>18</b>
Målsætning .....	18
Resultatmål.....	18

# En kommune i bevægelse

Cyklisme, gang og løb medvirker til et sundere liv. Hvis bevægelse i form af cykling, gang eller løb bliver en større del af vores hverdag vil det bidrage til mere fysisk og psykisk velvære.

Randers Byråd har med denne cykel- og stipolitik vedtaget at arbejde for at få os alle til at bevæge os mere end vi gør i dag. Bevægelse ved cykling, gang og løb vil forbedre vores helhedstilstand, reducere CO2-udledningen fra biltrafikken og mindske trængslen af biler i byen. Vi skal alle som borgere blive mere bevidste om vores valg af transportmiddel og de positive konsekvenser valget af cyklen frem for bilen har for klimaet, sundheden og trængslen på vejene.

På de følgende sider kan du læse om Randers kommunes vision, målsætninger og resultatmål inden for 5 indsatsområder:

- Motion for alle – børn og voksne

- Trafiksikkerhed
- Sammenhæng i sti- og rutenettet
- Bedre service for cyklister og gående
- Drift og vedligeholdelse

Mere bevægelse i hverdagen er en vigtig forudsætning for et sundere liv. Randers kommune vil skabe endnu bedre rammer for at vi alle kan få fysisk aktivitet ind i hverdagen.

I handlingsplanen Cykel- og stiplan har vi beskrevet, hvordan vi konkret vil nå de mål, der opstilles i denne politik.

I Randers Kommunes vision 2017 slås det fast, at vi vil mulighederne. Cykel og stipolitikken skal sikre, at vi alle får glæde af de muligheder øget bevægelse gennem især cykling og gang giver for forbedring af vores sundhed, reducere af CO2-belastningen og mindske af den trafikale trængsel.

Henning Jensen Nyhuus

Borgmester



# Formål og vision

## Formålet med en cykel- og stipolitik

Cykel- og stipolitikken er den strategiske plan for, hvordan Randers Kommune ønsker, at fremtiden skal se ud for brugen af cyklen som transportmiddel og for udbygning af stier og ruter i kommunen. Formålet med udarbejdelsen af en cykel- og stipolitik i Randers Kommune er at sikre grundlaget for en målrettet indsats, så fremtidige indsatser og prioriteringer inden for cykel- og stiområdet opnår størst mulig effekt.

Cykel- og stipolitikken sætter fokus på borgernes transportvaner, og hvordan borgerne i Randers Kommune kan bevæge sig mere, sundere, mere trafiksikkert og miljøvenligt – lige fra børns transport til skole, borgernes transport til arbejde, uddannelsessteder, indkøb, fritidsaktiviteter, naturoplevelser mv.

Randers Kommune ønsker et samarbejde mellem borgere og kommune om at bruge de eksisterende tilbud om at få den daglige motion ved at benytte sti- og rutenettet i kommunen. Kommunen vil med cykel- og stipolitikken arbejde for sammenhængende, trafiksikre, komfortable og fremkommelige stier.

## Hvordan bruges cykel- og stipolitikken?

Randers Kommune vil med udgangspunkt i denne cykel- og stipolitik og den efterfølgende handlingsplan sætte rammerne for aktiviteter og tiltag, som skal få flere borgere til at bevæge sig mere og til at benytte de eksisterende og nye faciliteter.

Politikken beskriver de resultatmål kommunen vil måle på for at sikre større til-

fredshed med kommunen som cykelkommune, men også mere bredt som en kommune for cyklister og gående. Randers Kommune sætter i cykel- og stipolitikken mål, som kun kan nås ved at opmuntre flere borgere til mere bevægelse i form af cykling, gang og løb.

Cykel- og stipolitikken omhandler cykelstier langs veje, stier i boligområder, parker og rekreative områder, cykelruter ad mindre veje samt vandreruter i det åbne land. Ved ombygning af eksisterende veje og planlægning af nye områder skal denne cykel- og stipolitik tages i betragtning.

## Vision

Randers Kommunes vision er at få borgerne til at bevæge sig mere. Bevægelse ved cykling, gang og løb vil forbedre borgernes sundhed, reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten og mindske trængslen af biler i byen.

## Målsætning

Borgerne skal være mere bevidste om deres valg af transportmiddel og de positive konsekvenser for klima, sundhed og trængsel ved valg af cyklen frem for bilen.

## Randers Kommune vil derfor arbejde for at

- Få flere borgere til at cykle, gå og løbe som en naturlig del af deres daglige transport og dermed reducere borgernes brug af bilen som transportmiddel på korte ture.
- Gøre cyklen til borgernes primære transportmiddel på alle ture under 5 km.
- Skabe trygge og sikre rammer for borgere, som cykler, går eller løber mellem bolig og skole/arbejde samt fritidsaktiviteter.
- Udbygning af stinettet skal forbedre borgernes adgang til naturen.

## Resultatmål

- Øge andelen af borgere, der cykler, går eller løber som en del af deres daglige transport med 10 %.
- Stigning på 20 % cyklister på alle ture under 5 km.
- Trafiksikkerheden i Randers Kommune forbedres ved en reduktion på dræbte og tilskadekommende cyklister og gående på 40 %
- CO2-udledningen på de korte ture skal reduceres med 10 %. (Ved at flytte 5 % af bilisterne til cykling eller gang reduceres CO2-udledningen med 6.200 tons pr. år. CO2-udledningen fra transport i Randers Kommune er 264.000 tons i 2009 inkl. andele fra fly mv.)

## Status på cykling og gang

I Randers Kommune er der ca. 85 km statsvej og 1165 km kommuneveje. Dertil kommer ca. 80 km cykelstier langs veje som oftest i begge retninger. Nogle af disse cykelstier ligger på statsvejnettet. Dertil kommer ca. 86 km kommunale stier, som indgår i kommunens vejfortegnelse, og nogle ukendte kilometer private fællesstier.

Ca. 43.000 køretøjer i døgnet passerer Randersbro, mens ca. 5.600 cyklister passerer Stibroen og Den Blå Bro dagligt.

Danmarks Tekniske Universitets (DTU's) undersøgelse af transportvaner viser, at der i Randers Kommune i 2006-7 var fordelingen for valget af transportmiddel på borgernes ture, som vist på figur 1.

Diagrammet viser, at kun 12 % af alle ture i Randers Kommune foretages på cykel. En tilsvarende undersøgelse i 2009 viser stort set samme resultat. I de mest cyklende byer i Danmark cykler borgerne på dobbelt så mange ture.

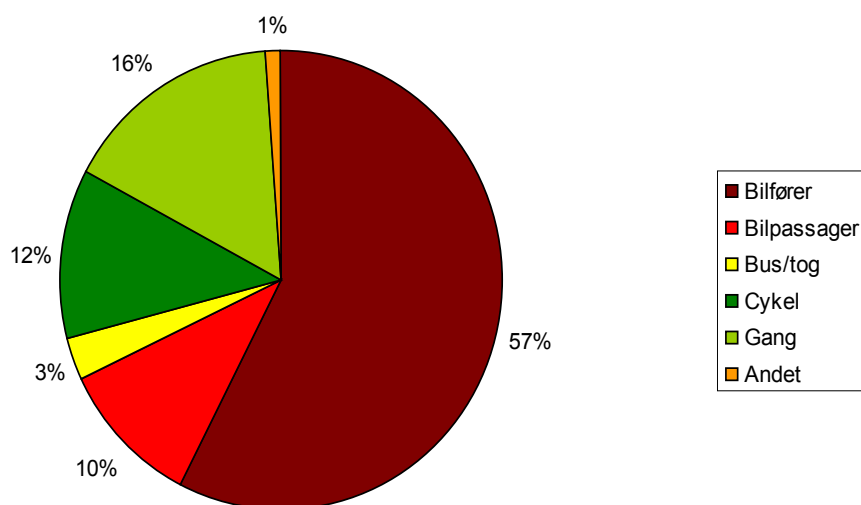
Randers Kommune undersøgte i efteråret 2009 borgernes valg af transportmiddel på

de daglige ture til arbejde eller uddannelsessted. Det var muligt at give flere svar, hvis borgeren kombinerer flere transportmidler på samme tur eller anvender flere i løbet af samme uge.

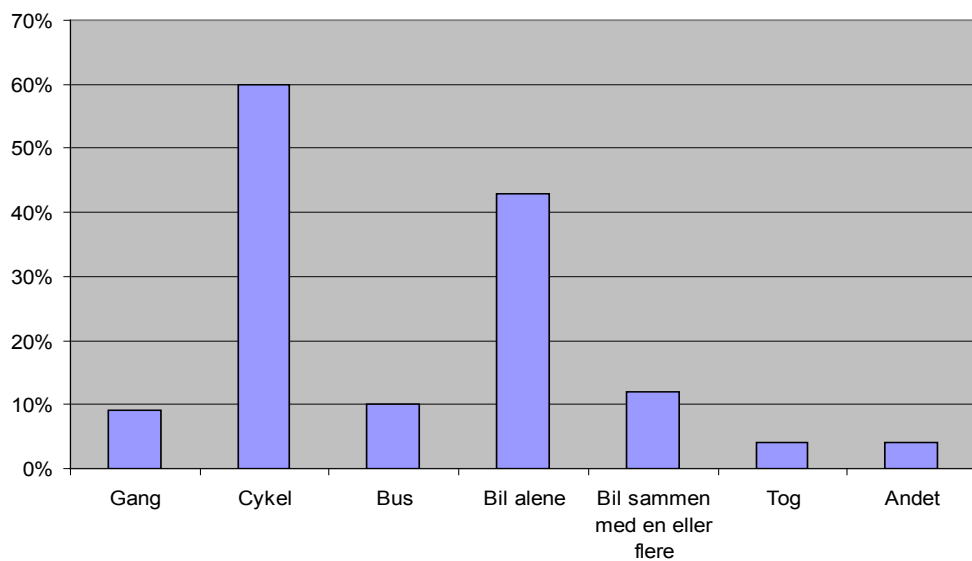
Resultatet er vist i figur 2. Hele 60 % anvender cyklen på deres daglige tur til og fra arbejde og uddannelsessted. Godt 40 % bruger bilen alene. Omkring 10 % går, kører i bus og kører i bil sammen med andre. Det var muligt at svare brug af mere end et transportmiddel.

I samme undersøgelse spurgte kommunen også om, hvor langt borgerne har til deres arbejde eller uddannelsessted. Der er skelnet mellem cyklister og ikke-cyklister. Resultatet er vist på figur 3.

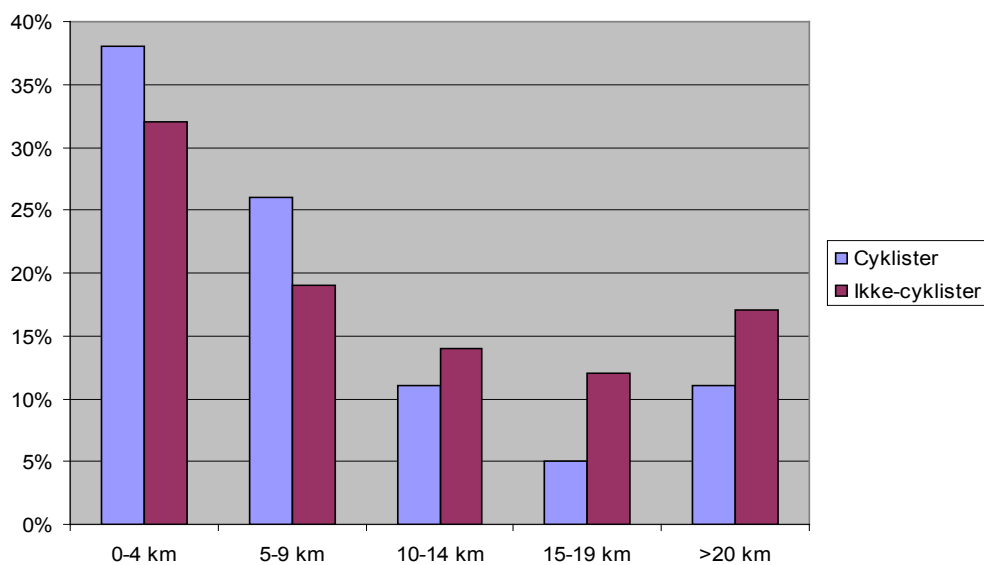
De primære barrierer for at cykle som ikke-cyklist i Randers Kommune er, at der enten er for langt eller at der ikke er cykelsti. Som cyklist vælger man primært andre transportmidler, når der er for langt at cykle. Men også når cyklisten har for meget bagage, og flere skal med på turen. Hvor hurtigt og nemt det er at tage cyklen spiller også ind på cyklisters valg af transportmiddel.



Figur 1. DTU's transportvaneundersøgelse i 2006/7 viser valget af transportmiddel fordelt på ture i Randers Kommune. Undersøgelsen af transportvaner i 2009 viser stort set samme resultat.

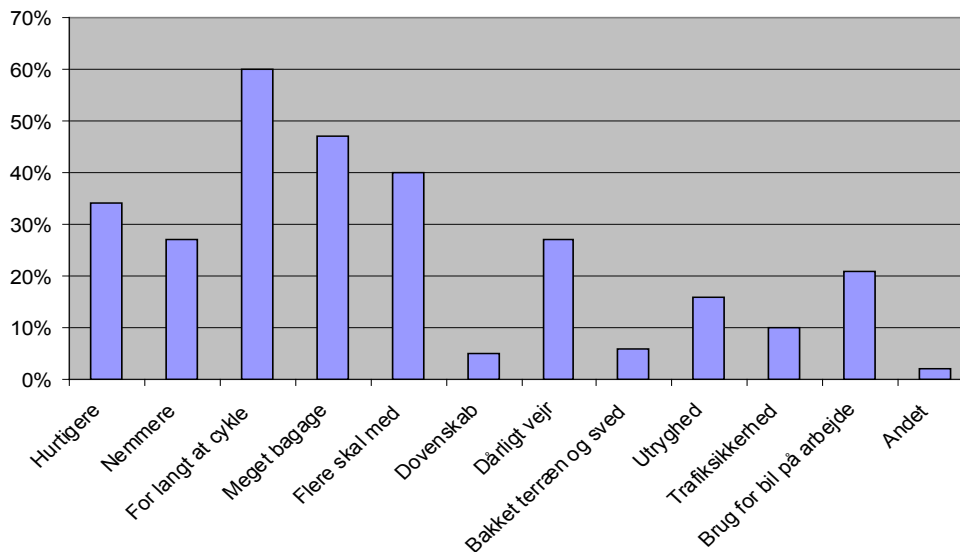


Figur 2 viser anvendelsen af transportmiddel jf. Randers Kommunes spørgsmål til borgerne om transportvaner og tilfredshed med Randers som cykelby.



Figur 3 viser afstanden mellem bolig og arbejdssted eller uddannelsessted.





Figur 4 viser, hvilke årsager cyklister har, når de vælger andre transportmidler.

Diagrammet i figur 4 viser årsagerne til cyklisters valg af andre transportmidler. De væsentligste årsager til at vælge andre transportmidler er når der er for langt at cykle, der skal meget bagage med og når flere skal med på turen.

### Indsatsområder

Randers Kommune har på baggrund af ovenstående vision og målsætninger formuleret 5 indsatsområder, som kommunen vil fokusere på.

#### De fem indsatsområder er:

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

For hvert indsatsområde er der opstillet målsætninger og resultatmål. I cykel- og stiplanen vil handlinger/virkemidler for hvert indsatsområde blive beskrevet. Nedenfor beskrives hvert indsatsområde.

# Indsatsområde 1:

## Motion for alle - børn og voksne

Randers Kommune står lige som andre danske kommuner over for en stor udfordring med at nedbringe andelen af overvægtige borgere – både blandt børn og voksne. En stigende andel af befolkningen er overvægtige og det skyldes blandt andet manglende motion i hverdagen. Cykling, gang og løb er gode motionsformer, hvor alle borgere kan være med.

Ved at få cykling, løb og gang som en integreret del af deres daglige transportvaner vil mange flere borgere få deres 30 minutters daglige motion. Randers Kommune har derfor et indsatsområde, som handler om at få både børn og voksne til at motionere mere.

Figur 5 viser årsagerne til cyklisters tilvalg af cyklen. Den vigtigste årsag er motion og frist luft.

### Målsætning

Den overordnede målsætning er at motivere borgerne i Randers Kommune til at få mere motion ind i dagligdagen og få flere borgere til at cykle, gå og løbe. Randers Kommune har følgende målsætninger i forhold til indsatsområde 1:

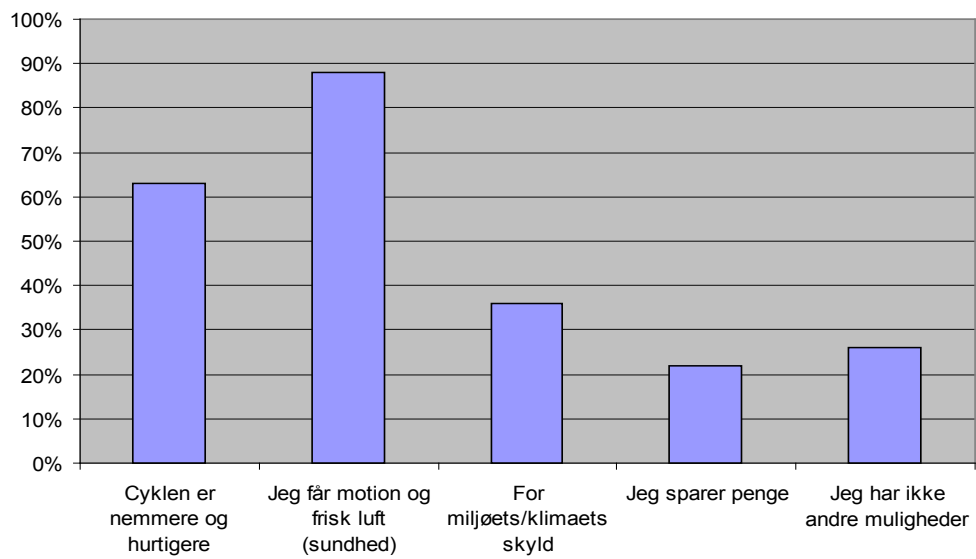
- Øge cykel- og gangtrafikken for børn og voksne, så børn og voksne igennem deres transportvaner får mere motion.
- Størstedelen af kommunens skolebørn går eller cykler til og fra skole og fritidsaktiviteter. Afstanden til skole er flere steder så lang, at behovet for buskørsel fortsat vil være tilstede.
- Voksne borgere vælger cyklen frem for bilen på de korte ture.
- Sætte mere fokus på leg og bevægelse i hverdagen.

### Resultatmål

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

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

- Max. 5 % af eleverne bliver kørt i bil til og fra skole i 2016.
- 60 % af alle skoleelever fra 3. – 9. klasse går eller cykler til skole i Randers, centerbyerne og lokalcentrene i 2020.
- 20 % af alle ture i kommunen sker til fods i 2020 (I 2009 var det 16 %).
- I 2016 deltager 3.000 elever i kampagnen "Alle Børn Cykler" og 2.000 personer deltager i kampagnen "Vi cykler til arbejde".
- Max. 10 % af alle borgere har et dårligt selvvurderet helbred i 2016 og max. 5 % i 2020. (I 2006 havde 14 % et dårligt selvvurderet helbred).
- Reduktion i udbetaling af sygedagpenge med 5 % i 2016 og 10 % i 2020 i forhold til 2008.



Figur 5 viser de vigtigste grunde til at cyklister vælger cyklen fremfor andre transportmidler.

## Indsatsområde 2: Trafiksikkerhed

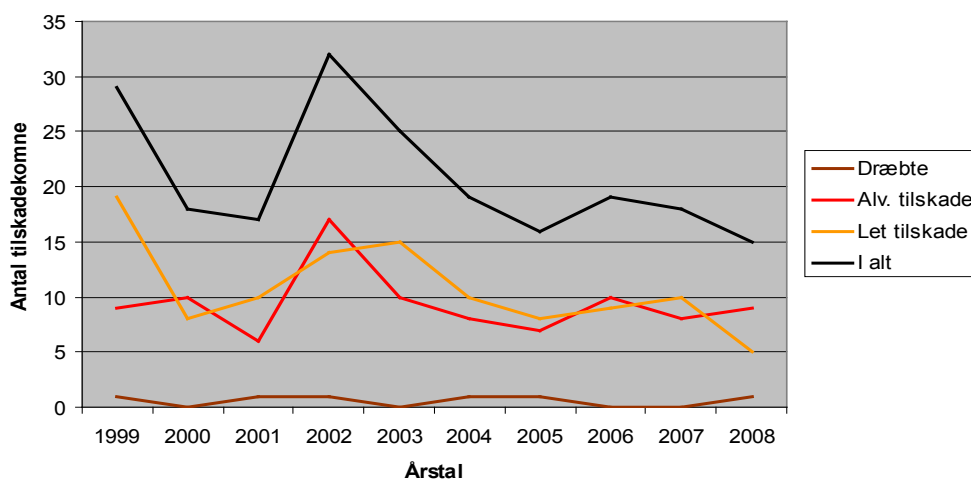
Udviklingen i antallet af politiregistrerede, tilskadekomne cyklister har i store træk været faldende de senest 10 år. Denne udvikling skal fastholdes. Der er uden tvivl sket flere ulykker med cyklister end de politi-registrerede ulykker. Konkret vil typisk antallet af tilskadekomne cyklister, der vælter på cyklen uden at andre trafikanter er involveret være underrepræsenteret i statistikken.

Flere steder i landet suppleres de politiregistrerede ulykker med registreringer på skadestuer. Kun få hospitaler i regionen registrerer i dag ulykker, men det er muligt for kommunerne og de øvrige hospitaler at udbrede registreringen til alle hospitaler ved at indgå i det etablerede samarbejde mellem Århus Sygehus og Århus Kommune. Registreringerne kan anvendes i analyser af trafiksikkerheden til at give et mere korrekt billede af antallet af ulykker mv.

Evalueringen af Odense Cykelby viste at, på trods af at der kom 20 % flere cyklister, så faldt antallet af registrerede ulykker med 20 %. Flere cyklister i gaden har tilsyneladende betydet, at cyklister bliver mere synlige og ulykker derved kan undgås.

I Randers Kommunes undersøgelse af borgernes transportvaner i efteråret 2009 blev borgerne spurgt om følelsen af sikkerhed som cyklist i trafikken. Diagrammet i figur 7 viser hvor sikre cyklister føler sig i trafikken i Randers Kommune. 4 ud af 10 cyklister føler sig meget sikre eller sikre som cyklist. En fjerdedel føler sig hverken sikre eller usikre, mens en tredjedel føler sig usikre og meget usikre. Der er derfor et tydeligt behov for at skabe større trafiksikkerhed og viden om sikkerhed i trafikken for lette trafikanter.

Udvikling i antal tilskadekomne cyklister 1999-2008



Figur 6 viser udviklingen i antallet af tilskadekomne cyklister i perioden 1999-2008.

Af skolevejsundersøgelsen i efteråret 2009 fremgår at 37 % af skoleeleverne er usikre på deres skolevej. De har i undersøgelsen peget på, hvor de er usikre i trafikken.

## Målsætning for indsats 2

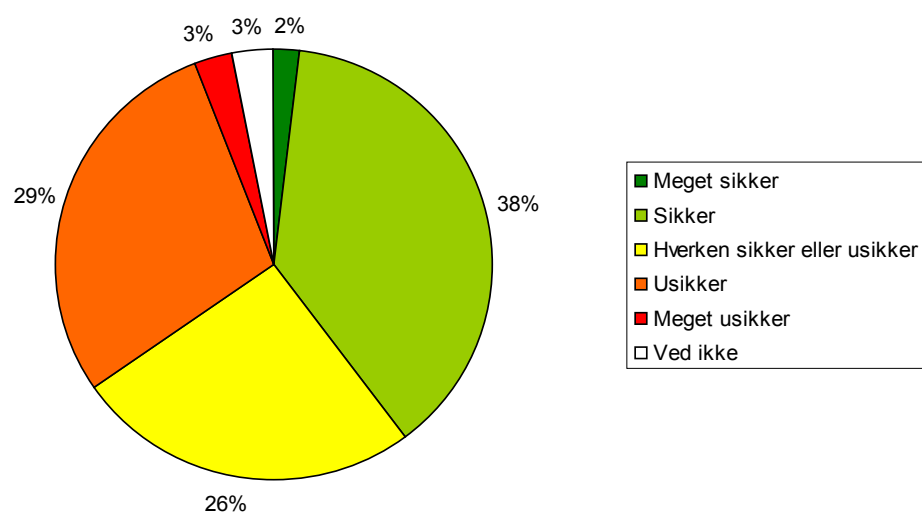
Randers Kommune vil skabe større trafik-sikkerhed for gående og cyklende, så antallet af uheld for bløde trafikanter fortsat reduceres på trods af en stigning i antallet af gå-, løbe- og cykelture i kommunen. Herudover er det vigtigt at oplyse borgerne om, at Randers Kommune arbejder på at øge trafikikkerheden og at andelen af uheld er begrænset.

### Randers Kommune vil derfor fokusere på at:

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

## Resultatmål

- 60 % af cyklisterne skal føle sig sikre som cyklist i trafikken i 2016.
- Antallet af politi-registrerede, tilskadekomne cyklister og fodgængere er reduceret med 40 % inden 2012 ift. 2005. Dette betyder helt konkret, at der højst må være 10 tilskadekomne cyklister og 7 tilskadekomne fodgængere i 2012.
- Antallet af politi-registrerede, tilskadekomne cyklister og fodgængere er fastholdt på max. 10 tilskadekomne cyklister og 7 fodgængere om året i 2020. Dette skal ses i lyset af en fordobling i antallet af cykelture og en stigning i antallet af ture, der sker til fods i perioden.
- Hvert 4. år bliver behovet for ændringer i kryds vurderet med henblik på at sikre de lette trafikanter størst mulig sikkerhed.
- 60 % af skolebørnene skal føle sig sikre på deres skoleveje i 2016, og i 2020 skal denne andel øges til 80 %.
- Randers Kommune indgår i et samarbejde med Regionshospitalet i Randers omkring registrering af ulykker senest i 2012.



Figur 7 viser følelsen af sikkerhed som cyklist i trafikken.

# Indsatsområde 3:

## Sammenhæng i sti- og rutenet

Undersøgelsen af borgernes transportvaner som Randers Kommune gennemførte i efteråret 2009 viste, hvor tilfredse cyklisterne er med at cykle i kommunen.

Diagrammet i figur 8 viser tilfredsheden med fremkommeligheden for cyklister i Randers Kommune. Godt halvdelen af cyklisterne er meget tilfredse eller tilfredse. En tredjedel er hverken tilfreds eller utilfreds.

Diagrammet i figur 9 viser tilfredsheden med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter i kommunen, når man er cyklist. Ca. en tredjedel er meget tilfreds og tilfreds. En anden tredjedel er hverken tilfreds eller utilfreds. Den sidste tredjedel er utilfreds eller meget utilfreds med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter i kommunen. Der er derfor et behov for at fokusere på at forbedre sti- og rutenettet og informere borgerne om det eksisterende stisystem.

### Målsætning for indsatsområde 3

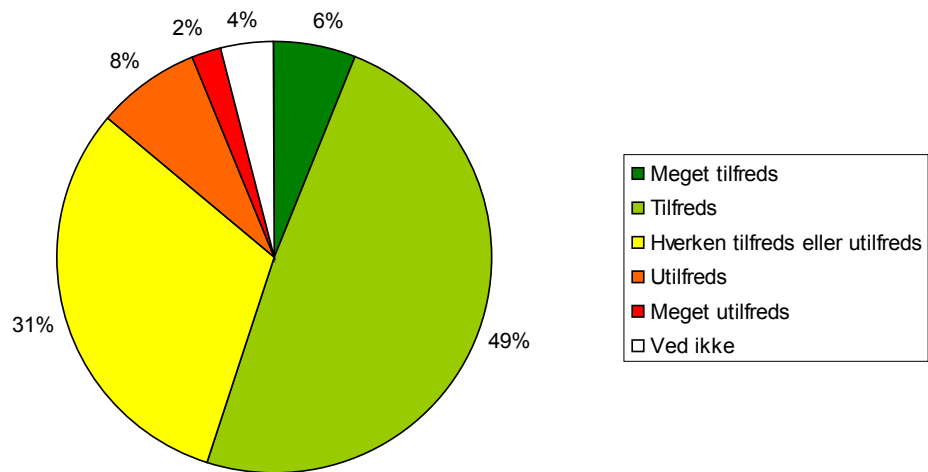
God fremkommelighed og et sammenhængende sti- og rutenet er nødvendigt for at fremme andelen af cyklister i Randers Kommune, skabe større tryghed og samtidig reducere antallet af uheld.

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

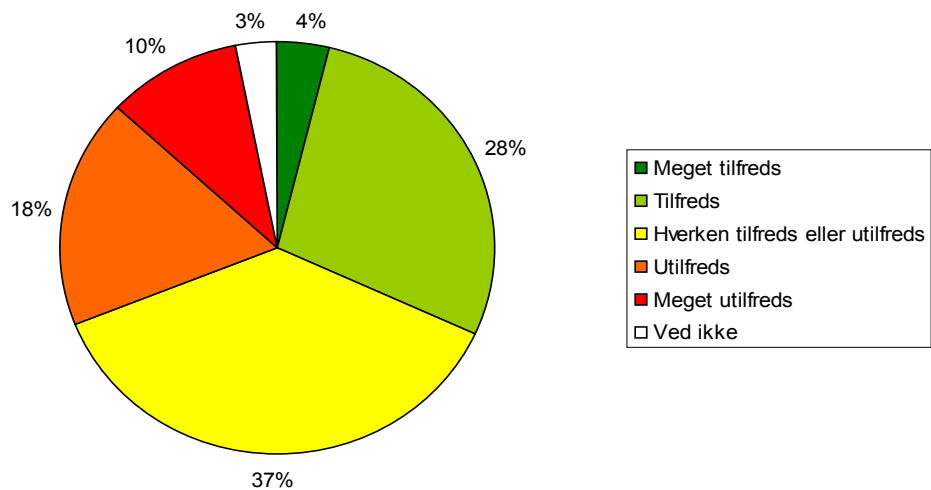
Der skal være god fremkommelighed til centrale steder som institutioner, større arbejdspladser, indkøbsmuligheder, fritidsfaciliteter og naturværdier.

### Resultatmål

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



Figur 8 viser tilfredsheden med fremkommeligheden for cyklister.



Figur 9 viser tilfredsheden med omfanget af cykelstier, cykelbaner og grønne ruter i kommunen.

## Indsatsområde 4: Bedre service for cyklister og gående

Cyklisternes tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser i kommunen blev undersøgt i efteråret 2009. Undersøgelsen viser, at 4 ud af 10 er meget tilfredse eller tilfredse med antallet af cykelstativer. Knap en tredjedel er hverken tilfredse eller utilfredse, mens en femtedel er utilfredse eller meget utilfredse. Mere end en tiendedel af cyklisterne ved ikke, hvor tilfredse de er. Resultatet ses i figur 10.

Tilfredsheden er meget stor når det angår standarden af cykelparkeringspladserne i kommunen. Næsten halvdelen af cyklisterne er meget tilfredse og tilfredse med standarden. En tredjedel er hverken tilfredse eller utilfredse, mens kun hver tyvende cyklist er utilfreds eller meget utilfreds. Diagrammet i figur 11 viser resultatet.

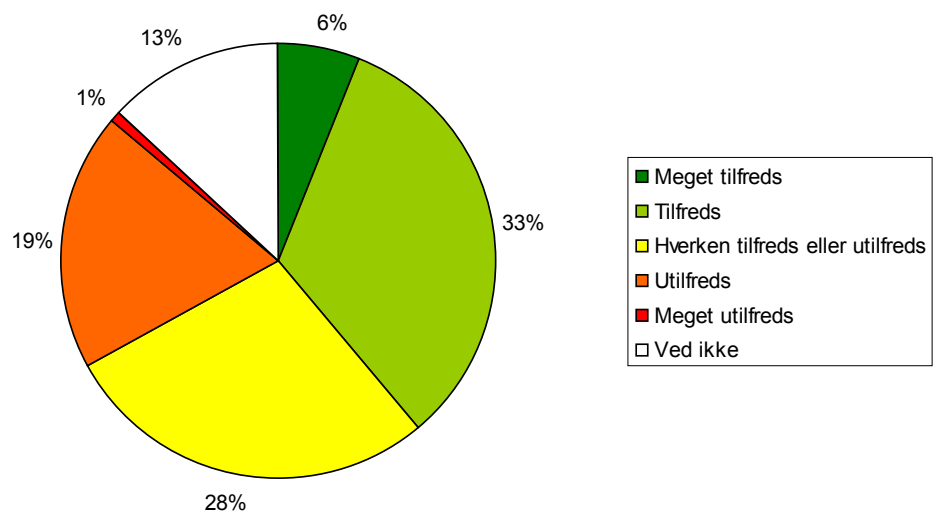
### Målsætning for indsatsområde 4

Cyklister i Randers Kommune skal forkæles med bedre forhold og service. Randers Kommune vil derfor fortsætte arbejdet med at gøre det attraktivt og nemt at være cyklist og gående. Cyklister og gående skal forkæles ved at være synlige i bybilledet blandt andet gennem anlæg af særlige faciliteter i byrummet for cyklister og gående som fx bænke, luftpumper, vandposter og cykelparkering.

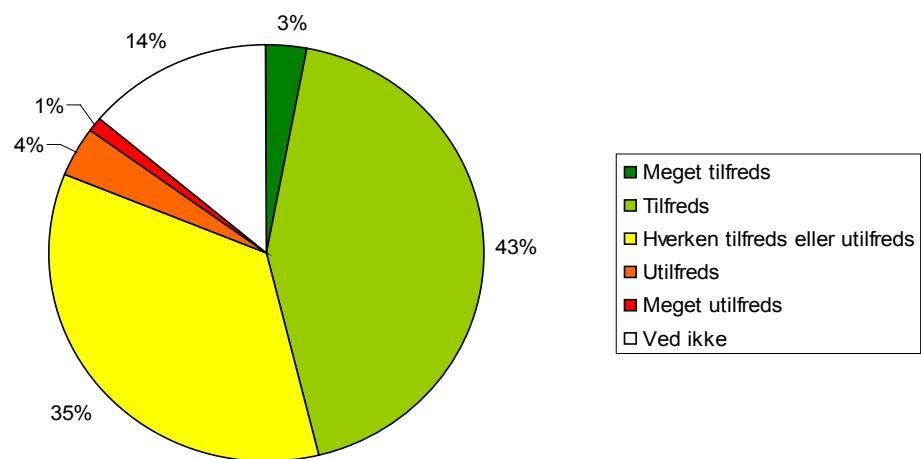
### Resultatmål

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





Figur 10 viser graden af tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser i kommunen.



Figur 11 viser graden af tilfredshed med standarden af cykelparkeringspladserne i kommunen.

# Indsatsområde 5: Drift og vedligeholdelse

Diagrammet i figur 12 viser tilfredsheden med vedligeholdelsen (belægning, fejning og snerydning) af cykelstier og cykelbaner, når man er cyklist. Kun en fjerdedel er meget tilfreds eller tilfreds. 4 ud af 10 cyklister er hverken tilfreds eller utilfreds, og endnu en fjerdedel er utilfreds eller meget utilfreds med vedligeholdelse af belægninger, fejning og snerydning på cykelstier og -baner i kommunen.

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

## Målsætning for indsatsområde 5

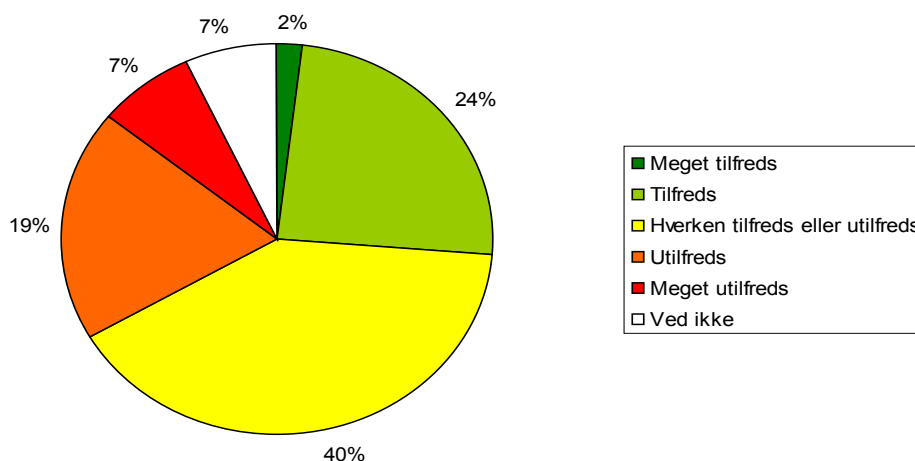
Tilfredshed med drift og vedligeholdelse for cyklister er en vigtig forudsætning for at få flere til at cykle og er derfor et vigtigt indsatsområde for Randers Kommune.

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

## Resultatmål

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

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



Figur 12 viser graden af tilfredshed med vedligeholdelsen af belægninger, fejning og snerydning på cykelstier og -baner.



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

