

Paper til Vejforum 2010 Stiplan for åbent land, Mariagerfjord Kommune Stiplanlægning i åbent land – hvordan får man mest for pengene?

Forfattere:

Aleks Danmark, Mariagerfjord Kommune, aldan@mariagerfjord.dk
Jacob Deichmann, Rambøll, jpd@ramboll.dk

Indledning

Mariagerfjord Kommune vedtog i 2008 en trafikplan, hvori en stiplan er en vigtig komponent. Stiplanen er blevet fulgt op med etablering af en række af de planlagte anlæg, så det er nu muligt også at fortælle om mere konkrete resultater af planen. Planen er desuden blevet revideret en gang om året.

Mariagerfjord Kommune

Mariagerfjord Kommune opstod ved kommunalreformen 2007 som en sammenlægning af kommunerne: Hobro, Arden, Hadsund samt dele af Mariager og Ålestrup. Hermed består kommunen også af dele af de 3 tidligere amter Århus, Nordjylland og Viborg.



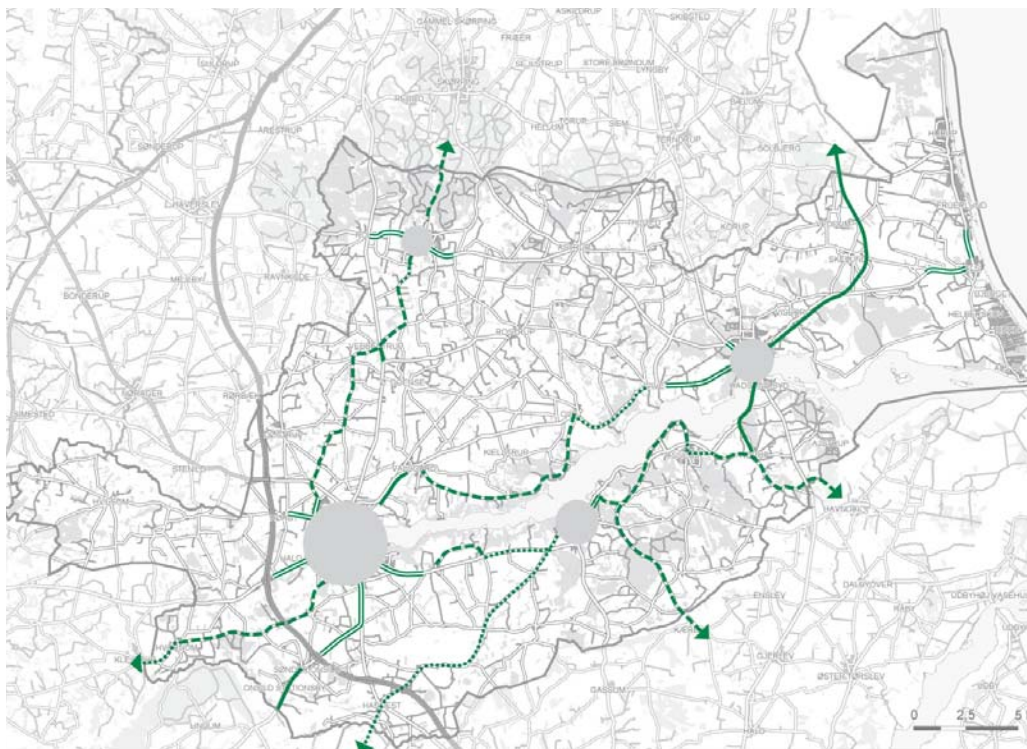
2 eksempler på eksisterende stier/-faciliteter: Til venstre dobbeltrettet sti mellem Hobro og Valsgaard. Til højre lokalvej skiltet som national cykelrute

Eksisterende forhold

Ved kommunalreformen overgik en række amtsveje i åbent land til kommunen. Der var kun stianlæg ved nogle ganske korte strækninger, især på nogle af indfaldsvejene til kommunens hovedbyer.

Desuden var der enkelte separate stier, bl.a. en længere strækning på en nedlagt jernbane omkring Hadsund.

Endelig var der en række rekreative cykelruter igennem kommunen, bl.a. strækninger af 2 nationale cykelruter. Disse forløber primært ad lokalveje og på kortere strækninger ad separate stier, mens det enkelte steder også har været nødvendigt at inddrage strækninger ad trafikveje for at få nettet til at hænge sammen.

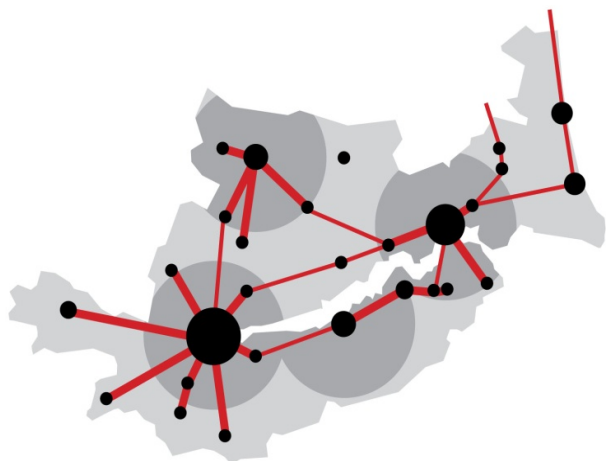


Stiplan (eksisterende)

Eks.

- Sti langs vej
- Separat sti
- - - Rekreativ rute ad lokalvej
- Rekreativ rute ad trafikvej

Stier og stiruter i åbent land 2007



Diagram, der viser princippet i stiplanen.

Stiplan

I de stiplaner, kommunen havde "arvet" fra amterne, var der planer om etablering af stier langs de fleste af vejene i åbent land.

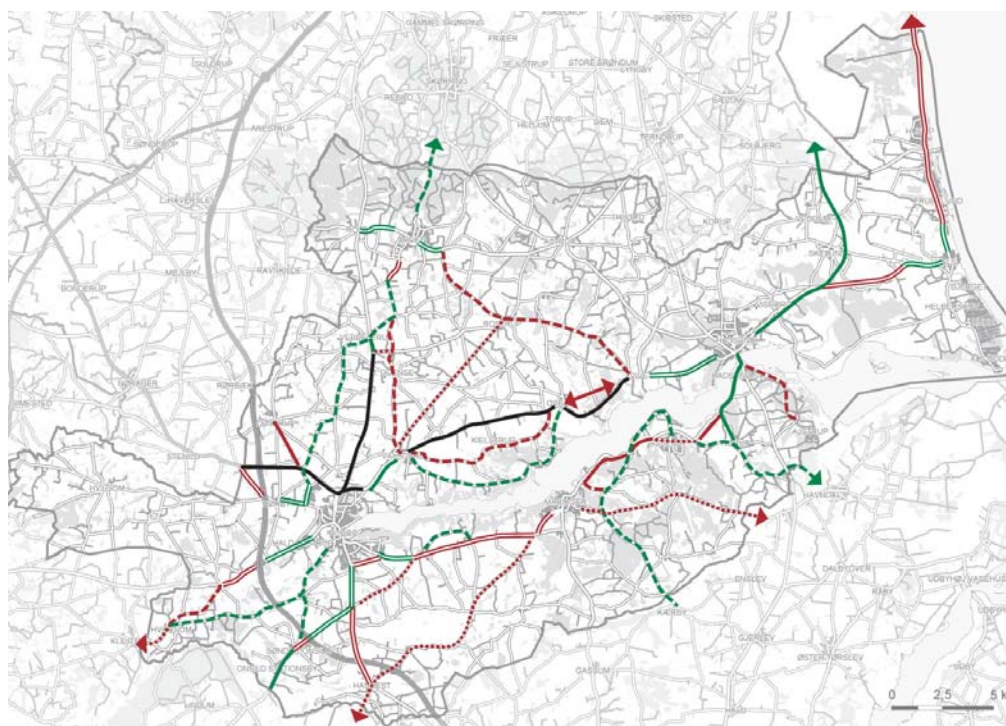
Men det stod hurtigt klart, at med de midler der kunne være til rådighed (af en samlet pulje, som også skulle række til forbedringer af stiforholdene i byerne, hvor der er mange flere brugere) ville der ikke i en overskuelig fremtid være mulighed for at nå dette mål.

I stedet blev der fastlagt disse kriterier for udformning af stiplanen:

- Strækninger inden for 6 km fra kommunens hovedbyer prioriteres højest. Det er på disse strækninger, at der er størst mulighed for at flytte trafikanter fra bil til cykel. Det er typisk også nogle af disse strækninger, som ældre skolebørn (6.-7. klasse og opefter) fra nogle af de mindre byer skal benytte for at komme til overbygningskolerne i de store byer.
- De længere sammenhængende strækninger mellem kommunens hovedbyer prioriteres lavere. Her henvises i første omgang til de eksisterende skilte rekreative ruter, selvom disse nogle steder medfører at der skal køres en omvej.

De steder hvor det vælges at lave stianlæg, skal disse laves "rigtigt", dvs. enten som dobbeltrettede stier eller som ensrettede stier i begge vejsider, normalt adskilt fra kørebanen med rabat.

Svagt trafikerede lokal- og trafikveje kan dog også indgå som cykelruter i det sammenhængende system, hvis hastighedsgrænsen nedsættes til 60 km/t eller lavere. ("Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej" er velkendt begreb inden for byerne, men ikke i åbent land).



Stiplan (Åbent land)

Eks.	Projekt
	Sti langs vej
	Separat sti
	Cykelrute ad lokalvej
	Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej
	Cykling forbudt/frarådes
	Separat sti, linieføring ikke fastlagt

Den samlede stiplan for åbent land 2007.

Stiplanen er et udtryk for en erkendelse af, at der er strækninger, som ikke inden for en overskuelig fremtid vil få en rigtig stifacilitet, da udgiften til at etablere den ikke vil stå mål med det potentielle antal brugere, og fordi der er acceptable alternativer.

Prioritering

Stiplanen fra 2008 indeholder alene for åbent land 21 projekter til et samlet overslag på 88 millioner kroner. Da der fra politisk side var udmeldt vilje til at afsætte 5-10 mio./år, hvoraf halvdelen skulle bruges i byerne, har det været nødvendigt at foretage en behård prioritering for at få mest for pengene. Til dette er der udviklet en prioriteringsmodel, som er en forenklet udgave af den model, der anvendes i forbindelse med stianlæg på statsvejnettet.

Modellen er cost-benefit baseret forstået på den måde, at der til hvert projekt tildeles point fra 1-5 for projektets skønnede virkning, samt 1-5 point alt efter hvor mange der vil have glæde af stien. Pointene for "virkning" tildeles på følgende måde:

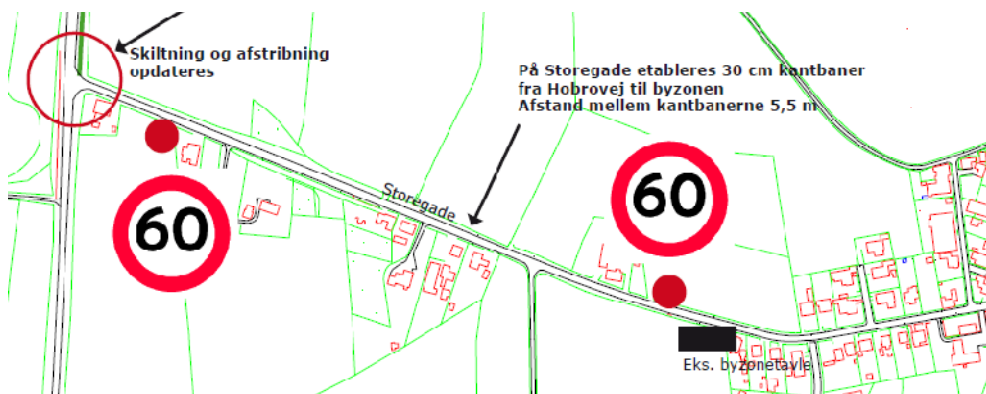
- Uheldsprojekt / stikrydsning / separat sti - 5
- Cykelsti langs vej - 4
- Cykelbaner langs vej - 3
- Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej - 2
- Cykelrute ad lokalvej - 1

De to ganges og sammenholdes med den skønnede anlægssum. Modellen er enkel og giver et billede af, hvordan man får mest for pengene.

Der er i perioden 2008-2010 gennemført i alt 5 stiprojekter i åbent land, dels 2 små (hhv. en stikrydsning og en cykelrute ad trafikvej, der blev skiltet til 60 km/t), dels 3 projekter med egentlige stianlæg.

Handlingsplan og prioritering opdateres en gang om året. I 2009 har kommunen fået udarbejdet en undersøgelse af trafikfarlige skoleveje, og denne undersøgelse har kunnet indgå som baggrund for revisionen af handlingsplanen til 2010. Dette har medført, at der er indarbejdet et helt nyt projekt, og at rækkefølgen i prioriteringen er ændret, således at projekter, der afhjælper en farlig skolevej tillægges større værdi end et tilsvarende projekt, der ikke gør det.

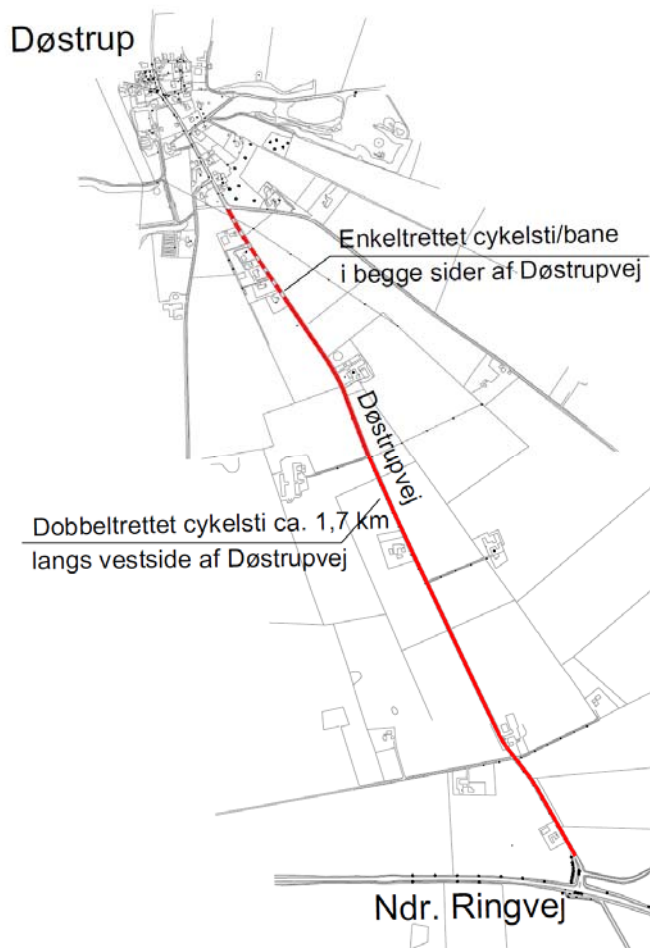
Eksempler på projekter



Plan af løsning for cykelrute ad lokalvej ved Øster Doense.

Kommunen har gennemført et mindre anlægsprojekt med cykelrute ad lokalvej ved Ø. Doense. Projektet omfattede afstrikning samt hastighedsnedsættelse for at forbedre trafikikkerheden for cyklisterne. Grundet manglende godkendelse

fra politiet er afstribningen med 30 cm kantbaner langs Storegade ikke gennemført. I stedet blev den nuværende kantbane med 10 cm stribe bevaret.



Linieføring for cykelsti ved Døstrup. Til højre fotos af stien.

Mellem Døstrup og Ndr. Ringvej etablerede kommunen en dobbeltrettet cykelsti. Cykelstien har en længde på ca. 2,2 km lang og forbinder Døstrup med det eksisterende stinet ved Hørby samt Rosenvangsskolen. Døstrupvej er defineret som fordelingsvej men pga. andelen af tunge trafik valgte kommunen en løsning med cykelsti i eget trace. Anlægsomkostningerne for projektet var ca. 3,4 mio. kr.

Mariagerfjord Kommune har med stiplanen fået et redskab til en fornuftig prioritering af de begrænsede midler, kommunen kan afsætte til stianlæg i åbent land.