

STIPLAN 2020



NORDDJURS KOMMUNE

Trafikplanlægning

Norrdjurs Kommune

Stiplan 2020

Udarbejdet af Norrdjurs Kommune

Miljø- og kulturforvaltningen

Februar 2020

	<u>Indholdsfortegnelse</u>	<u>Side</u>
1.	INDLEDNING	4
1.1	Stiplanens opbygning	5
1.2	Målsætninger	5
1.3	Trafiksikkerhed kontra tryghed	6
2.	CYKELSTINETTET I NORDDJURS KOMMUNE	8
2.1	Stinettet i byer	9
2.2	Stinettet i åbent land	11
2.3	Det rekreative stinet	12
2.4	Kort over cykelstinettet	14
3.	STANDARDE FOR CYKELSTINETTET	17
3.1	Stityper	17
3.2	Krydsninger mellem vej- og stinettet	22
3.3	Vejvisning for cyklister	23
3.4	Cykelparkering	23
3.5	Drift og vedligehold af stinettet	23
4.	STIPROJEKTER I STIPLAN 2020	24
	BILAG 1 – GENNEMGANG AF STIPROJEKTER	27

1. INDLEDNING

Norrdjurs Kommunes Stiplan 2020 er udarbejdet med henblik på at få et opdateret grundlag for kommende stiprioriteringer i kommunen. Stiplanen gør status og sætter nye mål, som skal sikre gode og sammenhængende rammer for cyklister uanset om cyklen benyttes til dagligdagens gøremål, til oplevelsesture i turismesammenhæng eller til udfoldelse af motion og friluftsliv.

Stiplanen danner grundlaget for at skabe et større sammenhængende stinetværk, med det overordnede formål at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel. Et veludbygget stinet vil både være til stor gavn for lokalbefolkningen og et stort aktiv i forhold til at forbedre turisternes oplevelse af Djursland som en spændende og attraktiv feriedestination.

Stinettet er også en vigtig forudsætning for at skabe adgang til kyst, skov og natur. Naturen i Norrdjurs Kommune rummer utallige muligheder for friluft aktiviteter, men afstanden og tilgængeligheden til de rekreative områder er afgørende for hvor ofte vi besøger dem og er fysisk aktive. Gode stiforbindelser, både hvad angår cykelstier på det overordnede cykelstinet og rekreative stier, er essentielt i forhold til at skabe adgang til naturen og binde interessepunkter, landskaber og oplevelsesmuligheder sammen.

I stiplanen fokuseres der på udviklingen af det overordnede cykelstinet i kommunen, mens det rekreative stinetværk udvikles sideløbende som led i øvrig planlægning. Cykelstinettet og det rekreative stinet er dog tæt forbundne, og udvikles under hensyntagen til hinanden. Der er kort redegjort for eksisterende rekreative stier i stiplanen.

Cykelstinettet i Norrdjurs Kommune planlægges overordnet omkring de udvalgte bybånd iht. Norrdjurs Kommunes Plan- og udviklingsstrategi, som er hvor potentialet for byvækst og befolkningstilvækst primært ligger.

På lang sigt arbejdes der også for at etablere cykelstier langs de store veje i åbent land, med det fokus dels at sikre bedre sammenhæng imellem bybåndene og dels sikre at cykelstinettet udvides i retning mod de større byer i nabokommunerne.

I udarbejdelsen af stiplanen har der været en tæt dialog med kommunens folke- og friskoler. Der er i den forbindelse gennemført et møde inkl. besigtigelse af de trafikale forhold ved skolerne med skolelejerne for hver enkelt af folkeskolerne, med henblik på at kortlægge trafikale udfordringer ved skolerne og fastlægge ønsker til cykelstier, stiforbindelser, krydsningspunkter mv. i skoledistrikterne. Endvidere er der samlet op på indkomne borgerhenvendelser om stønser og utryghed i trafikken.

Bybånd

I Norrdjurs Kommunes Plan og udviklingsstrategi 2019 er udpeget fire bybånd i hhv. den vestlige, centrale og østlige og sydlige del af kommunen, som skal ses som motorerne for udvikling i Norrdjurs Kommune, og som kommunens mindre bysamfund knyttes op på.

Bybånd vest har Auning som hovedby suppleret af Allingåbro og Ørsted. Bybåndet er kendetegnet ved en grøn og naturlig profil med sin placering tæt på Løvenholm Skov og Randers Fjord, og rummer store potentialer for særligt tilflytning grundet nærheden til Aarhus og Randers.

Bybånd midt består af Ørum, Glesborg og Bønnerup, som funktionelt støtter hinanden. Bybåndet særegner sig ved sin nærhed til skov- og kyst.

Bybånd øst har Grenaa som motor og kendetegnes ved at have Grenaa Havn og flere større og mindre virksomheder som giver området et helt særligt vækstpotentiale i forhold til både bosætning og erhverv.

Bybånd syd har Trustrup og Lyngby som motorer og kendetegnes ved dets nærhed til både Aarhus og Grenaa, ikke mindst grundet letbanestationen i Trustrup. Det giver området gode betingelser for vækst og udvikling.

1.1 Stiplanens opbygning

Stiplanen er opbygget med 3 overordnede afsnit. Det første afsnit omhandler det eksisterende cykelstinet i kommunen, og indeholder en gennemgang af stinettet i forhold til stier i byer og på landet samt rekreative stier. Dernæst følger et afsnit omkring standarder for cykelstinettet, som beskriver krav og standarder for nyanlæg såvel som for vedligehold af eksisterende stier. Det sidste afsnit indeholder en oversigt over de stiprojekter som Norddjurs Kommune vil prioritere anlagt fremover.

I bilaget bagerst følger en nærmere redegørelse af de udvalgte stiprojekter.

1.2 Målsætninger

Norddjurs Kommunes overordnede mål med stiplanen er:

- At der skal være et sammenhængende stinet i kommunen, som kan servicere de primære ruter mellem bopæl og arbejdssteder, centerområder, skoler, trafikknudepunkter, naturområder og øvrige relevante rejsemål
- At stinettet skal være sikkert og trygt at benytte for stitrafikanter
- At skoleveje skal være sikre, så folkeskolebørn i højere grad bliver selvtransporterende
- At antallet af trafikuheld med bløde trafikanter skal nedbringes

For at nå disse mål vil kommunen især koncentrere indsatsen omkring følgende områder:

- At etablere manglende stiforbindelser med udgangspunkt i plan- og udviklingsstrategiens udpegede bybånd
- At etablere fysiske foranstaltninger til sikring af bløde trafikanter på overordnede veje i byzone med væsentlig cykeltrafik
- At etablere sikre stikrydsninger på overordnede trafikveje
- At vurdere skoleveje for trafikfarlighed, og så vidt det er muligt sikre vejene
- At løbende lave forbedringer og vedligeholde stinettet, så det er attraktivt at færdes på

Særligt fokuset på at sikre skoleveje er vigtigt i forhold til at få flere til at benytte cyklen som transportmiddel. Sunde transportvaner skal helst grundlægges allerede i barndommen. En vigtig forudsætning for at det kan lykkes er at skolevejene er sikre, så forældre tør lade deres børn cykle i skole og børnene lærer de sunde transportvalg i en tidlig alder.

Skolebørns adfærd

Under forudsætning af at børn har fået en del træning og er godt kendt i de områder, hvor de færdes, gælder generelt følgende alderstrin for børns evner i trafikken.

5-7 år: Kan færdes sikkert til fods på veje med begrænset trafik og lav hastighed. Børnene er i stand til at krydse veje sikkert når oversigtsforholdene er gode. Børn bør først cykle alene, når de er fyldt 6 år.

8-10 år: Kan normalt færdes sikkert til fods på lidt større veje. En alder hvor de fleste kan cykle på de lettere trafikerede veje.

12+ år: Tidligste alder for, hvor man kan forvente at børnenes trafikale evner er på højde med en voksens.

1.3 Trafiksikkerhed kontra tryghed

Trafiksikkerhed og utryghed er to forskellige begreber som oftest går hånd i hånd. Utrygge lokaliteter kan sagtens være trafiksikre lokaliteter. Men hvis en lokalitet opfattes som utryg, har det ofte en negativ betydning for hvordan trafikanterne opfatter og benytter lokaliteten. Det er et vigtigt paradoks at have med i overvejelserne ved planlægning af kommende cykelstier mv.

Utryghed er et udtryk for, hvad trafikanterne oplever som utrygt ved trafikken, og er derfor en individuel og subjektiv vurdering, som hver enkel trafikant gør sig. Utryghed for de bløde trafikanter er ofte en direkte konsekvens af forhold som høj hastighed, mange biler, tunge køretøjer, dårlige oversigtsforhold og manglende faciliteter for de bløde trafikanter.

Utryghed kan ikke umiddelbart måles, og er en svær størrelse at præcisere. F.eks. vil en bilist vurdere utryghed anderledes end en cyklist, og et barn vurdere utryghed anderledes end en voksen.

Trafiksikkerhed er den mere objektive og målbare risiko ved at færdes i trafikken. Trafiksikkerheden måles i trafikulykker og personskader, der er indberettet ved politiets registreringer og afrapporteringer.

Antallet af registrerede trafikuheld er forbundet med en hvis usikkerhed, da et væsentligt antal uheld aldrig kommer til politiets kendskab. Sammenligninger mellem politi- og skadestueregistreringer af uheld med personskade viser således at politiet kun får kendskab til 15-20% af uheldene og at det er primært uheld med de bløde trafikanter og med lettere personskader, som er underrepræsenteret i de officielle uheldsstatistikker.

Trafiksikkerhedsarbejdet i Norddjurs Kommune retter sig både mod at nedbringe antallet af trafikuheld og sikre at alle trafikantgrupper kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Norddjurs Kommunes mål for trafiksikkerhed sammenstilles med målene i Færdselssikkerhedskommissionen nationale handlingsplan, hvor et af indsatsområderne som handlingsplanen prioriterer og anser som væsentlig for at nedbringe antallet af trafikulykker er uheld med bløde trafikanter i byområder. Det er en type uheld hvor der er registreret en særlig høj andel af personskadeuheld, og hvor skadesgraden ofte er meget høj.

Norddjurs Kommune agter i videst muligt omfang at trafiksikre uheldsbelastede lokaliteter på både vej- og stinettet. Derfor gennemføres løbende uheldsanalyser på baggrund af de registrerede trafikulykker i kommunen. Analyserne danner grundlag for udpegningen af uheldsbelastede lokaliteter og belyser mulige tiltag som kan forbedre trafiksikkerheden ved lokaliteterne.



Figur 1 Norddjurs Kommune laver løbende trafikikkerhedstiltag til de bløde trafikanter. Her ses en dobbeltrettet cykelsti i Grenaa, hvor der er etableret en tydelig markering af stien med blå cykelfelt i forbindelse med krydsning af en sidevej.



Figur 2 En af de nyeste cykelstier i åbent land er etableret langs Aarhusvej mellem Auning og Ring, og har medvirket til en betydelig forbedring af cyklisternes sikkerhed ved den trafikerede vej. Stien forløber til Allingkærvej, hvorfra det er muligt at fortsætte ad en 2 minus 1 vej til Øster Alling. En videre forlængelse langs Aarhusvej til byporten ved Ring indgår endvidere som et stiprojekt i stiplanen.

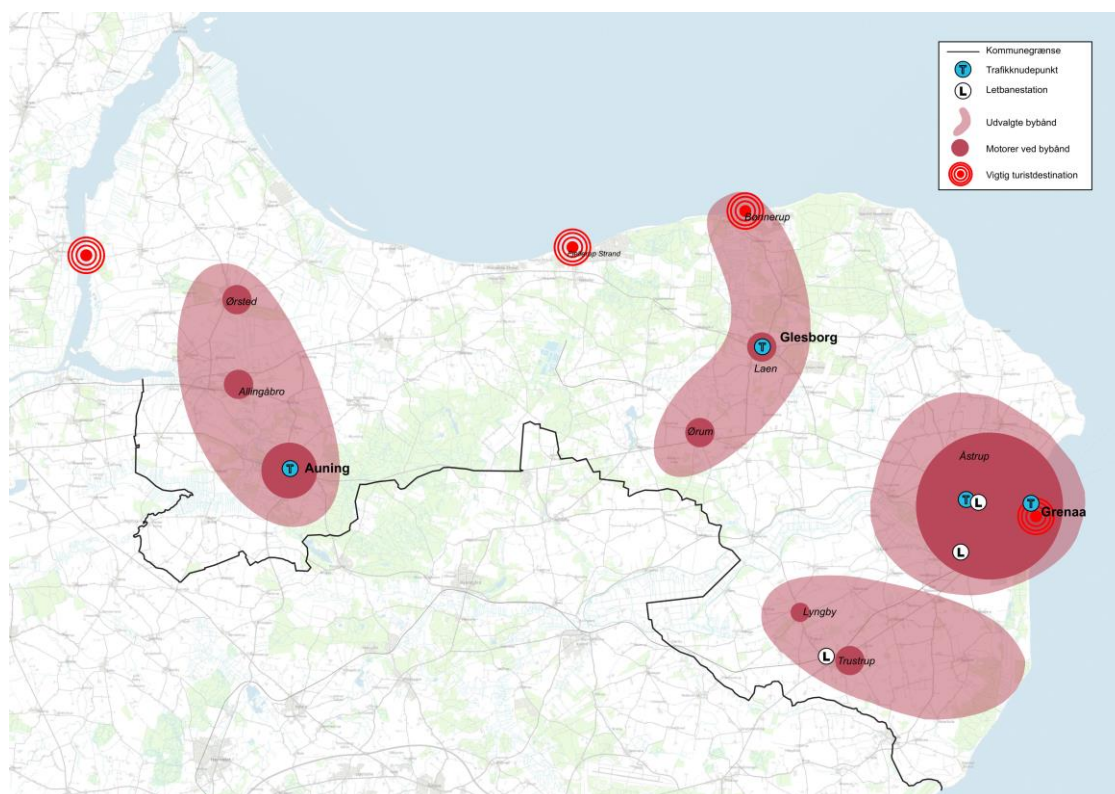
2. CYKELSTINET I NORDDJURS KOMMUNE

Traditionelt bruges cyklen over relativt korte afstande i byerne og i det nærmeste opland, hvorfor cykelstier ofte er indrettet efter dette. Lokalt skal stierne give sikker adgang fra boligområder til stationer og trafikknudepunkter, arbejdspladser, institutioner og indkøbsmuligheder mv.

Efterhånden er der dog brug for justeringer og ændringer i forhold til denne tankegang, ikke mindst grundet udbredelsen af elcyklen, som har betydet at flere bruger cyklen mere og over længere afstande. Det er en udvikling som Norddjurs Kommune gerne vil understøtte ved at gøre det mere attraktivt også at bruge cyklen på de længere afstande og give bedre muligheder for at kombinere cyklen med f.eks. kollektiv transport.

Kortlægning af gode cykelforbindelser er planlægningsgrundlaget for at etablere et sikkert, trygt og sammenhængende cykelstinet i hele kommunen. Stinettet i Norddjurs Kommune fokuseres omkring de fire bybånd og deres motorer, hvorfra det gradvist udvides mod de øvrige byer på Djursland og videre mod hhv. Randers i vest og Aarhus i sydvest. Nye cykelstier etableres med et grundlæggende fokus på at skabe god opkobling til det eksisterende stinet, samtidig med at der ved de fremtidige prioriteringer indgår en vurdering af sikkerhed og tryghed for bløde trafikanter.

I figur 3 ses bybåndene med de vigtigste trafikknudepunkter og placering af letbanestationer, samt turistdestinationerne ved Naturpark Randersfjord og sommerhusområderne Fjellerup Strand, Bønnerup Strand og Grenaa Strand.



Figur 3 Stiplan 2020 danner planlægningsgrundlaget for udbygning af cykelstinettet med udgangspunkt i de 4 bybånd

Cykelstinettet i Norddjurs Kommune kan overordnet opdeles i tre dele:

- Stinettet i byer
- Stinettet i åbent land
- Det rekreative stinet

2.1 Stinettet i byer

Stier i byer skal give cyklister mulighed for direkte cykelforbindelser mellem bopæl og de mest benyttede trafikale mål i byen. Stinettet i byer består af:

- Stier i eget tracé
- Cykelstier eller cykelbaner langs trafikveje
- Lokalveje (fælles med biltrafikken)

Ud fra et sikkerheds- og tryghedsmæssigt synspunkt anbefales det, at stinettet i byer består af separate stier og cykelstier- eller baner langs de større veje. På mindre veje med lavere hastighed og mindre trafik er det acceptabelt at cykel- og biltrafikken færdes fælles.

I kommunens større byer er der etableret flere cykelstier langs de mest trafikerede veje, hvilket er kombineret med separate stianlæg, som forbinder de enkelte boligområder med det øvrige stinet. Nogle af de separate stier er ofte blot udlagt som grusstier, men stierne er generelt i god forfatning og velegnede som cykelforbindelser. Nedenfor følger en kort gennemgang af stinettet i Grenaa og Auning.

Stinettet i Grenaa

I Grenaa er der etableret cykelstier eller cykelbaner langs de fleste af de overordnede trafikveje. Endvidere er der et veludbygget stinet som forløber i eget tracé mellem boligkvarterer og som forbindelser på tværs af byen. Stinettet i Grenaa er generelt meget veludbygget, selvom der mangler enkelte stier i byen for at lukke huller i stinettet.

Stiplanen indeholder flere nye stianlæg i og ved Grenaa. Heriblandt en sammenkobling af eksisterende stier langs Fuglsangvej, nye cykelstier langs Kattegatvej og Bredstrupvej og cykelbaner langs Åstrupvej. Endvidere indgår stiprojekter mod flere oplandsbyer nord for Grenaa.



Figur 4 Åstien i Grenaa er anlagt som grussti og forløber langs Grenaaen som en god forbindelse på tværs af byen.

Stinettet i Auning

Tilsvarende Grenaa er stinettet i Auning også meget veludbygget. Der er enkeltrettede cykelstier igennem byen langs hovedparten af Hovedvej 16 og mange stier i eget tracé imellem de enkelte boligområder. Endvidere forløber Banestien tværs igennem byen som en rigtig god forbindelse i eget tracé.

Stiforbindelserne ud ad byen er også rigtig gode, hvor Banestien sikrer opkobling til både Allingåbro og Pindstrup, mens der er etableret cykelstier til Gl. Estrup i vest, Tårup i nord og langs Århusvej til Allingkærvej tæt ved Ring og Øster Alling i syd. Herfra er det endvidere muligt at fortsætte ad en 2-1 vej hele vejen til Øster Alling.

Af nye stiprojekter ved Auning indgår en færdiggørelse af den dobbeltrettede cykelsti frem til Ring og en cykelsti til Gjesing i stioversigten. Derudover vil Norddjurs Kommune arbejde for at Vejdirektoratet etablerer cykelsti mellem den vestlige byport og Centervej, så de enkeltrettede cykelstier langs statsvejen sammenkobles med den dobbeltrettede sti til Gl. Estrup.



Figur 5 Grussti i Auning fra Rolighedsvej til Reimersvej. Den benyttes f.eks. af skolen ved skoleture til vandværket.



Figur 6 De enkeltrettede cykelstier langs Hovedvej 16 i Auning ophører vest for Centervej. Stierne ønskes på sigt forlænget til den vestlige byport, hvor de vil kobles til den dobbeltrettede cykelsti mod Gl. Estrup.

2.2 Stinettet i åbent land

Stier i åbent land skal sikre god fremkommelighed og gøre det muligt for bløde trafikanter at færdes sikkert og trygt mellem de større byer og deres oplandsbyer.

Stier i landområderne består primært af dobbeltrettede cykelstier i eget trace og enkelt- eller dobbeltrettede cykelstier langs det overordnede vejnet. Derudover kan stinettet i åbent land bestå af lokalveje med en skiltet hastighedsbegrænsning på max. 60 km/t. Disse veje kan eksempelvis udformes som 2 minus 1 veje.

I Norddjurs Kommune er der etableret enkelte cykelstier langs det overordnede vejnet i åbent land. På lang sigt er det ønskeligt at der er cykelstier langs det meste af det overordnede vejnet, så stinettet bliver ligeså veludbygget som det overordnede vejnet og kommunen bindes bedre sammen internt.

Eksisterende stianlæg i åbent land inkluderer bl.a. cykelstier mellem Allingåbro-Ørsted, Glesborg-Bønnerup, Ålsø-Ålsrode og Trustrup-Lyngby. Der er endvidere cykelstier langs statsvejene mellem Ramten-Ørum og Homå-Grenaa.

Der er også etableret stier i eget trace på de gamle jernbanetracéer på hhv. Banestien og Gjerrildbanestien. Banestierne skaber gode forbindelser på tværs af kommunen og mellem de bysamfund stierne løber igennem, og giver endvidere god forbindelse til cykelstinettet på den sydlige del af Djursland.

Stiplanen indeholder flere nye stiprojekter i åbent land. Heriblandt cykelsti fra Vivild til hhv. Nørager og Fjellerup, cykelsti fra Ørum til Glesborg og en forlængelse af cykelstien mellem Glesborg-Bønnerup til Bønnerup Strand. Langs statsvejene vil Norddjurs Kommune også arbejde for at Vejdirektoratet forlænger cykelstierne mellem Grenaa-Homå helt til Trustrup.



Figur 7 Dobbeltrettet cykelsti i eget trace langs Rougsøvej, som giver en god og sikker stiforbindelse fra Allingåbro til Ørsted.

2.3 Det rekreative stinet

Det rekreative stinet består af cykelruter og naturstier.

Cykelruter er ruter på vej- og stinettet, som er tilrettelagt og skiltet for cyklister. Ruterne er i høj grad udpeget med henblik på cykelturisme, og er derfor oftest ikke den korteste vej mellem kommunens byer, men følger mindre befærdede og naturskønne veje eller stier, hvilket gør dem velegnede til at opleve kommunen fra cykel. Mange af ruterne forløber også forbi eller tæt ved seværdigheder og kommunens sommerhusområder. Ruterne kan både være rutenummererede og ikke-nummererede.

Naturstier er ruter og spor i landskabet, som er anlagt med det overordnede formål at skabe adgang til naturen. Stierne er af meget varierende kvalitet, da de ikke nødvendigvis er anlagt af hensyn til cyklister. De kan bestå af alt fra fine grusstier til et trampet spor i kanten af en mark. Hvorvidt en natursti opfattes som cykelegnet er derfor også meget forskelligt fra sti til sti og cyklist til cyklist.

Herunder følger en gennemgang af det rekreative stinet i Norddjurs Kommune.

Rutenummererede cykelruter

Rutenummererede cykelruter opdeles i hhv. nationale, regionale og lokale cykelruter.

Nationale cykelruter

De nationale cykelruter er en række udpegede cykelruter, der som hovedprincip forløber nord-syd eller øst-vest igennem flere landsdele og med en længde over 200 km. Ruterne er primært tiltænkt cykelturisme.

Der findes 11 nationale cykelruter i alt, hvoraf 1 passerer igennem Norddjurs Kommune. Det er **Rute 5 (Østkysttruten)**, som i Norddjurs Kommune forløber mellem Hoed og Udbyhøj. Ruten forløber på store dele af strækningen tæt på kysten og passerer undervejs bl.a. igennem Grenaa, Gjerrild, Bønnerup Strand og Vivild.

Regionale cykelruter

De regionale cykelruter er mellemlange ruter som går på tværs af kommunegrænser. Regionale cykelruter kan være vigtige ruter både for turister og for pendlere.

Der findes 3 regionale cykelruter som forløber igennem Norddjurs Kommune, hhv. Rute 3 (Udbyhøj – Løgten), Rute 20 (Hornslet – Grenaa) og Rute 22 (Hytten – Rønde).

Rute 3 (Udbyhøj – Løgten) er en 37 km lang rute, som forløber fra Udbyhøj over Voer, Stenalt, Allingåbro og Øster Alling, inden den krydser kommunegrænsen i retning mod Hornslet og Løgten. Ruten er sammenfaldende med den nationale cykelrute 5 på strækningen mellem Udbyhøj og Udby.

Rute 20 (Hornslet – Grenaa) er en 43 km lang rute, som forløber fra Hornslet over Mørke og Koed, hvorfra ruten går gennem Kolindsund til Grenaa. En stor del af strækningen gennem Kolindsund er på grusveje. I Grenaa tilsluttes ruten den nationale cykelrute 5.

Rute 22 (Hytten – Rønde) er en 28 km lang rute, som forløber fra Hytten over Stenvad, Ramten, Nimtofte og Skarresø til Rønde. Ved Hytten tilsluttes ruten til den nationale cykelrute 5.

Lokale cykelruter

Lokale cykelruter er kortere ruter, som normalt ligger indenfor en enkelt kommune og primært betjener lokal trafik. I Norddjurs Kommune findes der i øjeblikket ingen rutenummererede lokale cykelruter.

Ikke-rutenummererede cykelruter

Udover de rutenummererede cykelruter findes der også følgende skilte cykelruter i Norddjurs Kommune, som ikke er rutenummereret:

Banestien er en ca. 15 km lang sti, som forløber mellem Allingåbro og Ryomgård på et gammelt jernbanespor i fladt terræn. Stien er asfalteret og tydeligt afmærket. Den går igennem Auning og Pindstrup, og i Allingåbro og Ryomgård er der gode forbindelser til de øvrige cykelruter på Djursland.

Fra Allingåbro er det desuden muligt at følge banestrækningen videre mod Randers på skinnecykler. Det er en strækning på 17,6 km som forløber i smuk natur langs med Randers Fjord.

Gjerrildbanestien er en ca. 28 km lang sti, som forløber på et gammelt jernbanespor mellem Gjerrild og Ryomgård. Stien er ikke asfalteret, men forløber på en blanding af grusstier, grusveje, markveje og skovveje af varierende kvalitet. Stien forløber igennem skov på en stor del af strækningen. Undervejs passerer en række mindre landsbyer som Hemmed, Tranehus, Stenvad, Ramten og Nimtofte.

Kulturringen er en ca. 540 km lang cykelrute rundt i Østjylland, som forløber i smuk natur igennem Aarhus, Hedensted, Odder, Skanderborg, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs og Samsø kommuner. Ruten er udpeget i forbindelse med at Aarhus var europæisk kulturhovedstad i 2017. Den er tydeligt skiltet og forløber på eksisterende cykelstier og på svagt trafikerede landeveje. Undervejs passerer ruten flere kulturelle seværdigheder.

Ca. 50 km af ruten er beliggende i Norddjurs Kommune. Ruten krydser ind i kommunen ad Banestien fra Pindstrup til Allingåbro, og fortsætter herfra nordpå over Voer til Udby inden den drejer sydøstpå mod Hevring. Fra Hevring fortsætter ruten over Lystrup Strand til Lystrup og Nørager, inden den igen forlader kommunen ved Kolstrup Gårde og fortsætter videre mod Nimtofte. En stor del af ruten er sammenfaldende med de nationale og regionale cykelruter.

Skovgårde-Fjellerup stien er en 4,5 km lang cykelrute som forløber mellem Fjellerup Strand og sommerhusområdet ved Skovgårde. Stien er etableret i 2019 og forløber ad grusveje og stier igennem og imellem sommerhusområderne ved Skovgårde og Fjellerup Strand. Stiforbindelsen har gjort det muligt at cykle ad svagt trafikerede sommerhusveje imellem områderne, hvor der førhen kun var den trafikerede og smalle Nordkystvejen som mulighed, hvis man ville cykle mellem områderne uden at skulle ud på en større omvej.



Figur 8 Banestien mellem Pindstrup og Allingåbro er en asfalteret sti i eget tracé og en god forbindelse der forløber i et fladt terræn på det gamle banelegeme



Figur 9 - På billedet ses tavlen som er designet til Kulturringen



Figur 10 Gjerrildbanestien giver en god forbindelse mellem en række mindre byer på strækningen fra Gjerrild og Ryomgård. Stien er etableret som grussti, og forløber i naturskønne områder, som her på Skippershovedvej ved Stenvad.

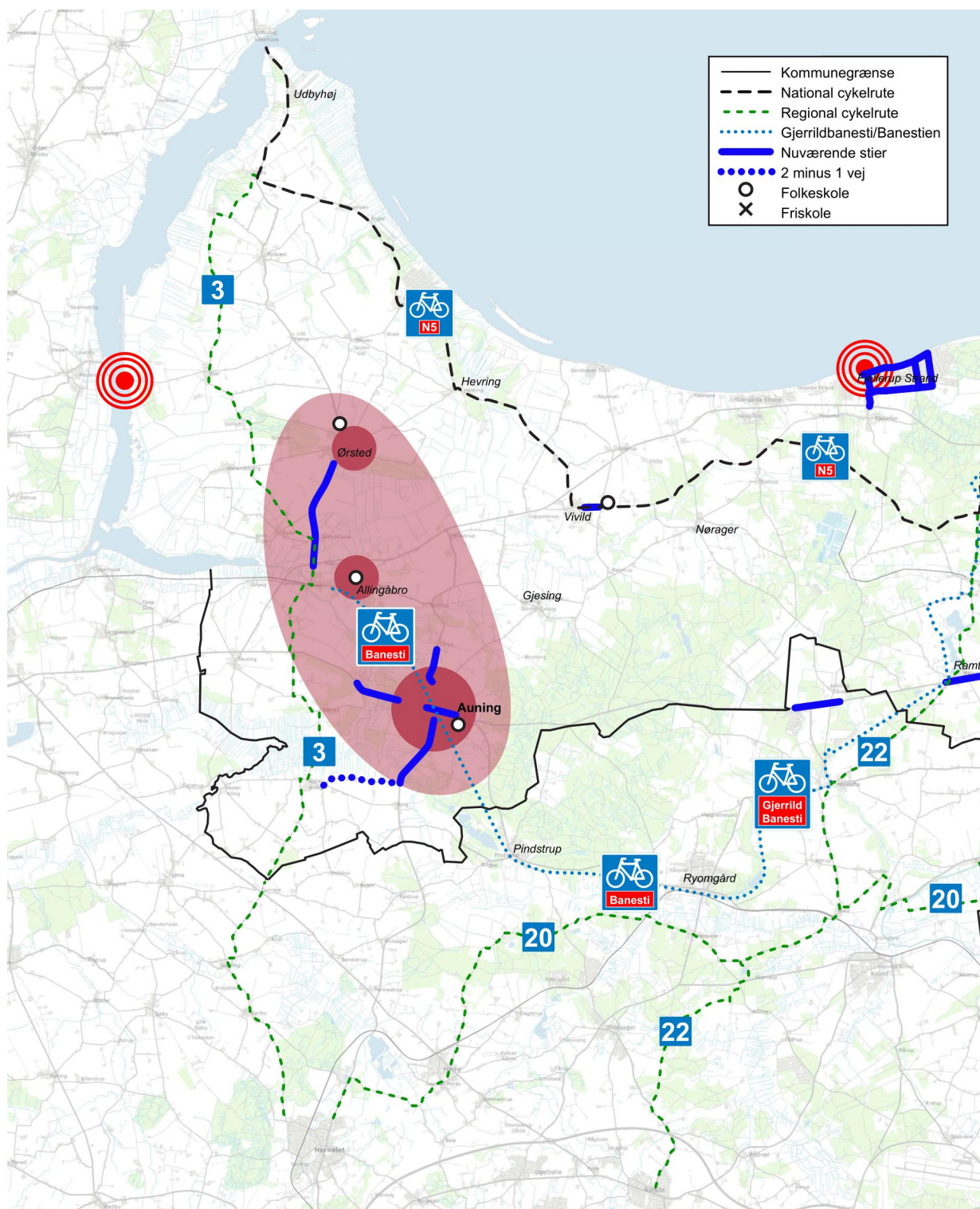
Naturstier

Naturstinettet i Norddjurs Kommune er meget omfattende og af meget varierende kvalitet. Af større cykelegnede naturstier kan nævnes **Kyststien**, som forløber mellem Gjerrild Nordstrand og Fjellerup Strand via Bønnerup Strand. Det er dermed en sti som skaber forbindelse mellem de største sommerhusområder langs nordkysten. Stien er anlagt i grus og vedligeholdes løbende, men vær opmærksom på at vind og vejr kan påvirke tilstanden.

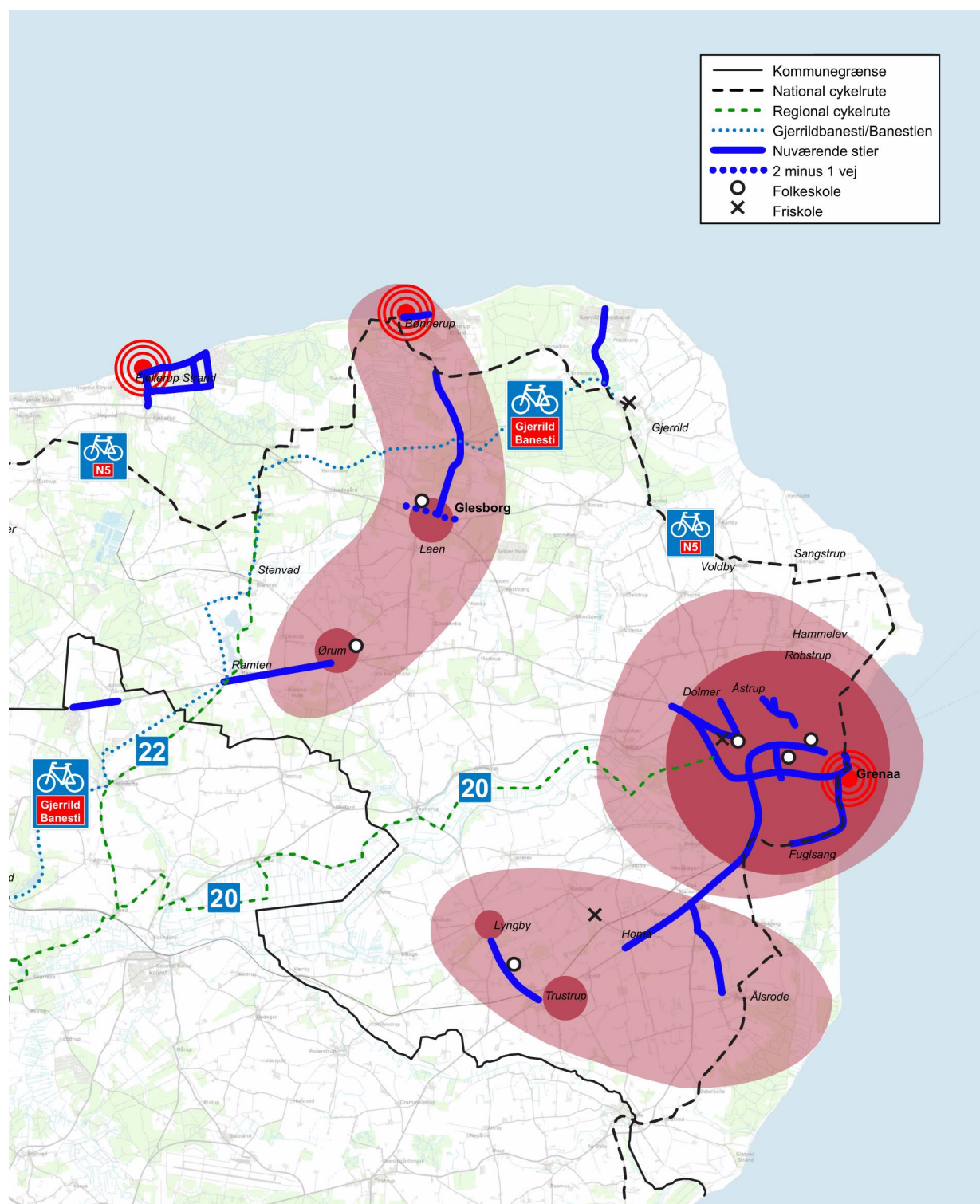
Kyststien er en del af Nordsøruten, som med henblik på vandring formidler kystens kulturhistorie gennem landene Sverige, Norge, Skotland, England, Holland, Tyskland og Danmark. På Djursland løber Nordsøruten langs kysten hele vejen fra Udbyhøj til Grenaa og videre mod Ebeltoft. Udover strækningen mellem Gjerrild Nordstrand og Fjellerup Strand er ruten ikke cykelegnet.

2.4 Kort over cykelstinettet

Kortene på de følgende sider viser det nuværende stinet i Norddjurs Kommune med angivelse af overordnede cykelstier, banestierne, 2 minus 1 veje og de nationale cykelruter. Det ses at hovedparten af stierne er anlagt i nærheden af og i tilknytning til bybåndene.



Figur 11 Overordnede cykelstier og cykelruter i den vestlige del af kommunen



Figur 12 Overordnede cykelstier og cykelruter i den østlige del af kommunen

3. STANDARDER FOR CYKELSTINETTET

Et veludbygget, velholdt og sikkert cykelstinet har stor betydning for hvor attraktivt det er at cykle, både som borger og turist. Dette afsnit beskriver en række standarder og kvalitetskrav for udformningen af cykelstinet, som Norddjurs Kommune så vidt muligt søger at opfylde ved nyanlæg og vedligehold af eksisterende stier.

Afsnittet indeholder en redegørelse for forskellige stityper og hvor de benyttes, hvordan krydsninger mellem veje og stier udformes, og endvidere hvilke retningslinjer der generelt gælder for vejvisning for cyklister, cykelparkering samt drift- og vedligehold af stinet.

3.1 Stityper

Cykelstinet kan overordnet inddeles i fem typer af stier, hhv. cykelstier, cykelbaner, kantbaner/cykelstrimmel, 2 minus 1 veje og lokalveje med blandet trafik.

Cykelstier

Cykelstier anlægges som enkelt- eller dobbeltrettede stier langs veje eller i eget tracé. De kan endvidere være del af en kombineret cykel- og gangsti. Cykelstier er den sikreste løsning for cyklister, da cyklisterne adskilles fra kørebanen med en kantsten og/eller en skillerabat. Der bør anlægges cykelsti på steder hvor der er væsentlig cykeltrafik eller hvor der i øvrigt ses et behov for at holde cyklister adskilt fra biltrafikken.

Der gælder følgende retningslinjer for anlæg af cykelstier:

- Cykelstier langs veje skal minimum være 1,8 m brede hvis de etableres som enkeltrettet sti og minimum 2,5 m brede hvis de etableres som dobbeltrettet sti. Ved kombineret cykel- og gangsti skal cykelstien være minimum 1,5 m bred.
- Cykelstier i byer anlægges generelt kun som enkeltrettede stier. Dobbeltrettede stier er ikke velegnede langs veje i byer, da de ofte er præget af mange sidevejstilslutninger og overkørsler, og biler har sværere ved at overskue krydsning af en dobbeltrettet cykelsti end en enkeltrettet.
- Cykelstier på landet kan anlægges både som enkeltrettede stier eller dobbeltrettede stier. Dobbeltrettede stier er typisk den foretrukne løsning langs landeveje med få sidevejstilslutninger, da en dobbeltrettet sti generelt er billigere at anlægge end 2 enkeltrettede stier.
- Cykelstier etableres som udgangspunkt med fast belægning.
- Cykelstier belyses med separat stibelysning eller gadebelysning i byzone. I landzone er stierne som udgangspunkt ikke belyst.
- Cykelstier i byzone bør føres ubrudt forbi lokalvejes udmundinger og således samtidig fungere som overkørsel til sidevejen.
- Cykelstier i byområder bør så vidt det er muligt være sikret ved alle lokaliteter med kantstensparkering, så der er en tydelig adskillelse mellem parkeringsspor og cykelsti.
- Kombinerede cykel- og gangstier opdeles med afmærkning eller belægningsskift



Figur 13 Enkeltrettede cykelstier på Havnevej i Grenaa. En god stiforbindelse fra havneområdet til midtbyen og Kattegatskolen.

Cykelbaner

Cykelbaner er afmærkede baner forbeholdt cyklister og knallertkørere, og anvendes typisk hvor pladsforholdene er for snævre til at etablere cykelsti. De etableres i begge vejsider og er adskilt fra kørebanelen af en 0,3 m bred ubrudt kantlinje, samt afmærket med cykelsymbol eller påbudstavle. Bredden af en cykelbane skal minimum være 1,5 m inkl. kantlinjen.

En cykelbane sikrer ikke cyklister ligeså godt som en cykelsti, og særligt parkering kan udgøre en udfordring på strækninger med cykelbane. Parkeringsarealer langs cykelbaner bør derfor afmærkes som parkeringsbåse eller –baner, for at undgå at biler parkerer ind over cykelbanen. Afmærkningen af cykelbaner bør desuden vedligeholdes jævnligt alt efter behov, da nedslidt afmærkning mindsker synligheden og øger utrygheden for cyklisterne.



Figur 14 Cykelbaner på Baunehøjvej i Grenaa

Kantbaner og cykelstrimmel

Under meget trange forhold i bymæssig bebyggelse eller på lokalveje med meget cykeltrafik, kan der etableres kantbaner eller cykelstrimmel i begge vejsider. Begge er løsninger som giver en visuel afstand mellem biler og cyklister, uden at være egentlige cykelbaner.

Kantbaner markeres med en smal eller bred kantlinje, som begrænser den del af kørebanen som motorkøretøjer må benytte. Der er ingen krav til bredden af en kantbane, men det anbefales ikke at afstribes kantbaner under 0,5 meter brede (inkl. kantlinjen), da cyklister så typisk placerer sig udenfor linjen for at undgå nedløbsbrønde, asfaltrammer mv.

Cykelstrimler er kørebanebelægning i afvigende farve nærmest kanten af vognbanen. Cykelstrimler er ikke kørebaneafmærkning, og har ingen færdselsmæssig betydning. Det er alene et visuelt signal til bilister om at køre med passende afstand fra vognbanekanten og cyklister om at køre så tæt ved strimlen som muligt.



Figur 15 Røde kantbaner på Hovedgaden i Allingåbro



Figur 16 Røde kantbaner på Aarhusvej ved Trustrup

2 minus 1 veje

2 minus 1 veje er en nyere vejtype, som kan overvejes på strækninger med meget smalle vejprofiler og begrænset trafik. En 2 minus 1 vej er i praksis en 2-sporet vej som afstrikes med punkterede kantlinjer i begge vejsider, så vejen visuelt fremstår med 1 vognbane og 2 kantbaner. Intentionen med en 2 minus 1 vej er at kantbanerne benyttes af cyklister og fodgængere, mens bilister kører på midten af vejen og kun anvender kantbanerne som vigeareal når de møder en modkørende.

2 minus 1 veje bør kun anlægges på veje med lav trafikmængde, hvor bilister ikke møder modkørende så ofte. De kræver endvidere at der er gode oversigtsforhold på strækningen, så bilister kan nå at vige, hvis de møder modkørende.



Figur 17 I Glesborg er der anlagt 2 minus 1 vej kombineret med en 40 km/t hastighedszone og flere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Denne udformning anvendes mere og mere som en løsning til at forbedre cyklistforholdene på mindre veje med en del cykeltrafik.



Figur 18 På Allingkærvej er der afmærket 2 minus 1 vej kombineret med en hastighedsgrænse på 60 km/t. 2 minus 1 vejen forløber i åbent land over godt 2 km mellem den dobbeltrettede cykelsti ved Århusvej og Øster Alling.

Lokalveje med blandet trafik

Lokalveje med lav trafikmængde og hastighed indgår som udgangspunkt direkte i cykelstinettet, selvom der ikke er etableret egentlige cykelfaciliteter og cyklister må dele kørebanen med bilerne. Af hensyn til cyklisternes sikkerhed og tryghed er det dog vigtigt at hastigheden på sådanne veje holdes lav. Hvis vejene ikke naturligt indbyder til lave hastigheder kan det nødvendiggøre at hastighedsdæmpe vejene med fartdæmpende foranstaltninger. Det bør endvidere sikres at indkørsler, sideveje og stikrydsninger er sikre og har tilstrækkelige oversigtsforhold, samt at eventuelt parkerede biler ikke udgør et utryghedsmoment på lokalvejene.



Figur 19 Skolebakken i Grenaa er en lokalvej med blandet trafik. Vejen er skolevej til Kattegatskolen.

Stisystemer i og imellem boligområder

Udover ovenstående stityper langs vejnettet eller som stier i eget tracé, består stinettet også af en række interne stisystemer i og imellem boligområder. Disse stier har ofte stor betydning for cykeltrafikken lokalt, både på korte interne cykelture og som adgangsveje til det øvrige cykelstinet. De etableres typisk i forbindelse med byggemodninger, og det er derfor vigtigt at have sådanne stier i tankerne, når nye boligområder planlægges.



Figur 20 Cykelegnet sti med flisebelægning v. Hyacintvej i Glesborg. Stien forbinder boligkvarterer med hal- og skoleområdet.

3.2 Krydsninger mellem vej- og stinettet

Cyklister og fodgængeres krydsning af veje er forbundet med en ikke uvæsentlig uheldsrisiko, og skadesgraden for bløde trafikanter er ofte stor ved uheld med biler. Derfor er det vigtigt at tage hensyn til placeringen af krydsninger mellem vej- og stinettet og sikre krydsninger i det omfang det er nødvendigt. Krydsningspunkter bør placeres de steder hvor der er stort behov for at krydse vejnettet. Det er endvidere vigtigt at vigepligtsforholdene er tydelige, samt at bilister såvel som bløde trafikanter kan erkende en krydsning i tilstrækkelig afstand til at se om der er krydsende trafik som kræver skærpet opmærksomhed.

Krydsninger mellem vej- og stinettet kan udformes som:

- Niveaufri krydsninger i form af stitunneler eller –broer
- Signalregulerede kryds
- Fodgængerfelter
- Midterheller, hvor vejen krydses i 2 tempi
- Fartdæmpere ved eller omkring et krydsningspunkt

Valget af krydsningstype sker på baggrund af det forventede omfang af både vej- og stitrafikken. Løsningerne kan i nogle tilfælde også kombineres. Eksempelvis kan det være ønskeligt at etablere en midterhelle på en hævet flade ved et krydsningspunkt, af hensyn til både at gøre krydsningen mere overskuelig for bløde trafikanter og sænke hastigheden for biltrafikken ved krydsningspunktet.

3.3 Vejvisning for cyklister

Vejvisning for cyklister etableres i det omfang den overordnede vejvisning langs vejnettet ikke er tilstrækkelig til at hjælpe cyklisterne med at finde vej. Typisk anvendes stivejvisning i forbindelse med markering af cykelruter, hvor rutenummererede cykelruter altid vejvises med stirutetavler, og andre lokale cykelruter også kan være vejvist. Derudover kan stivejvisning anvendes steder hvor cyklister ønskes ledt en anden vej end den øvrige trafik, eksempelvis hvis der findes end kortere og sikrere vej for cyklister eller hvis der er etableret forbud mod at cykle på en vejstrækning.

3.4 Cykelparkering

For cyklister er det næsten ligeså vigtigt at kunne parkere sin cykel sikkert og nemt, som det er at komme sikkert frem på cyklen. For at gøre det mere attraktivt at benytte en kombination af cykling og kollektiv trafik på de længere afstande, er det vigtigt at sikre at der ved kollektive trafikknudepunkter og andre relevante rejssemål etableres et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser med en hensigtsmæssig udformning. Foruden større rejssemål bør det også overvejes at etablere cykelparkering ved meget benyttede busstoppesteder både på landet og i byområder, hvis der konstateres eller kan sandsynliggøres et behov for at parkere cykler ved stoppestedet.

Der opstilles følgende overordnede retningslinjer for placering og udformning af cykelparkering:

- Cykelparkering placeres let tilgængelig og så tæt som muligt på de ruter, som cyklister kører ad for at ankomme til rejssemålet
- Cykelparkering må ikke være mørk og utryg at benytte
- Adgangsforholdene til og fra cykelparkeringen må ikke medføre farlige trafiksituationer og risiko for konflikter med den øvrige trafik

3.5 Drift og vedligehold af stinettet

Drift og vedligeholdelse af stinettet er en vigtig faktor i forhold til at fremme cyklisme. Manglende vedligeholdelse og renholdelse af veje og stier kan medføre punkteringer eller deciderede uheld, hvilket kan medvirke til at cyklister mister lysten til og glæden ved at cykle.

Der opstilles følgende krav til drift og vedligeholdelse af stinettet:

- Cykelstier med fast belægning fejes minimum 1 - 2 gange pr. år. Cykelbaner fejes i forbindelse med den øvrige gadefejning
- Cykelstier og -baner sneryddes i overensstemmelse med øvrig vinterbekæmpelse
- Belægninger, kørebaneafmærkning og skiltning vedligeholdes løbende efter behov

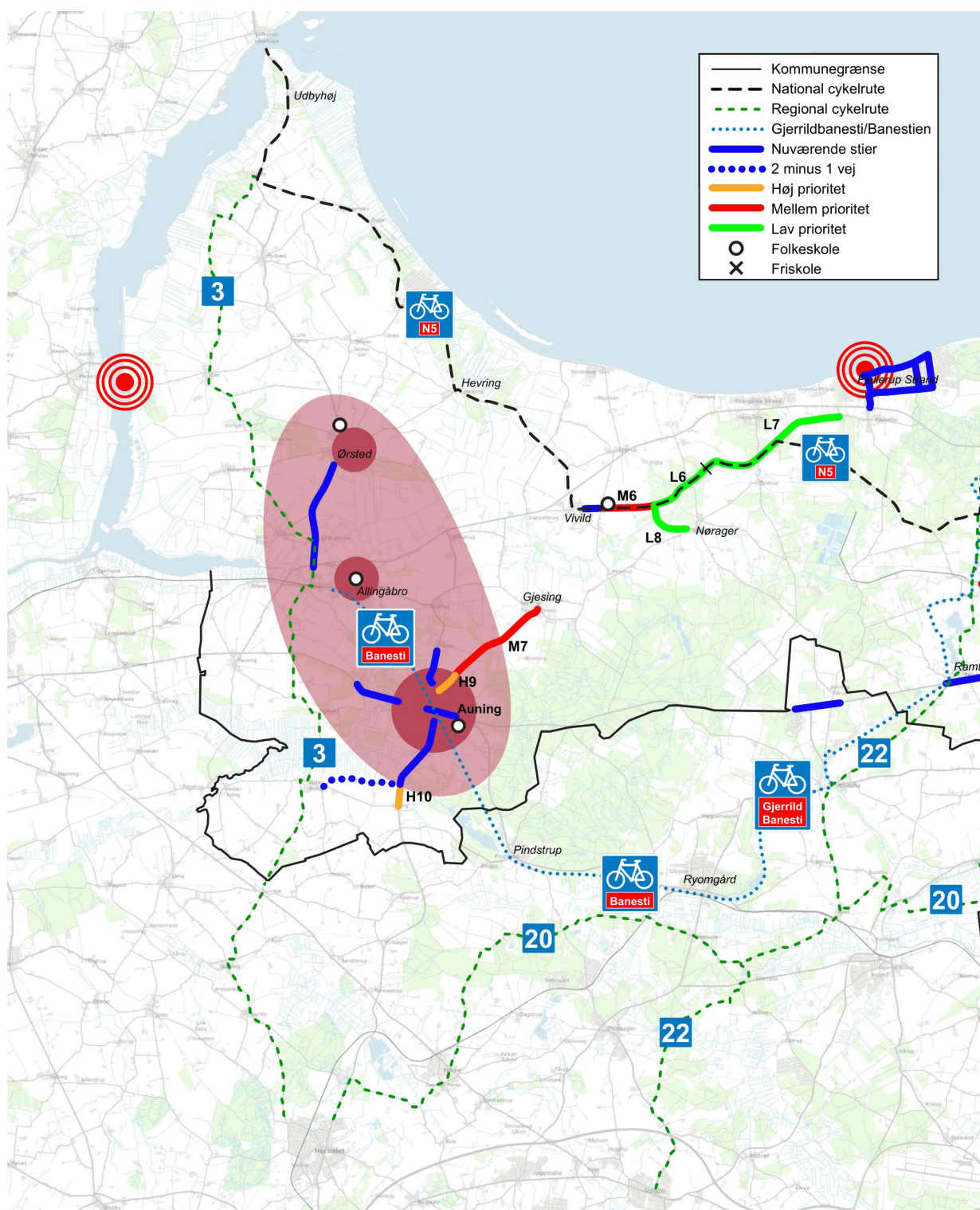
4. STIPROJEKTER I STIPLAN 2020

Af nedenstående tabel og kortene på de følgende sider fremgår de stianlæg som Norddjurs Kommune vil prioritere realiseret fremover. Stierne er vist i tre prioriteringsniveauer, hhv. høj, middel og lav. Nummeret i hvert prioriteringsniveau er en fortløbende nummerering og ikke en anvisning af rækkefølge indenfor de enkelte prioriteringsniveauer.

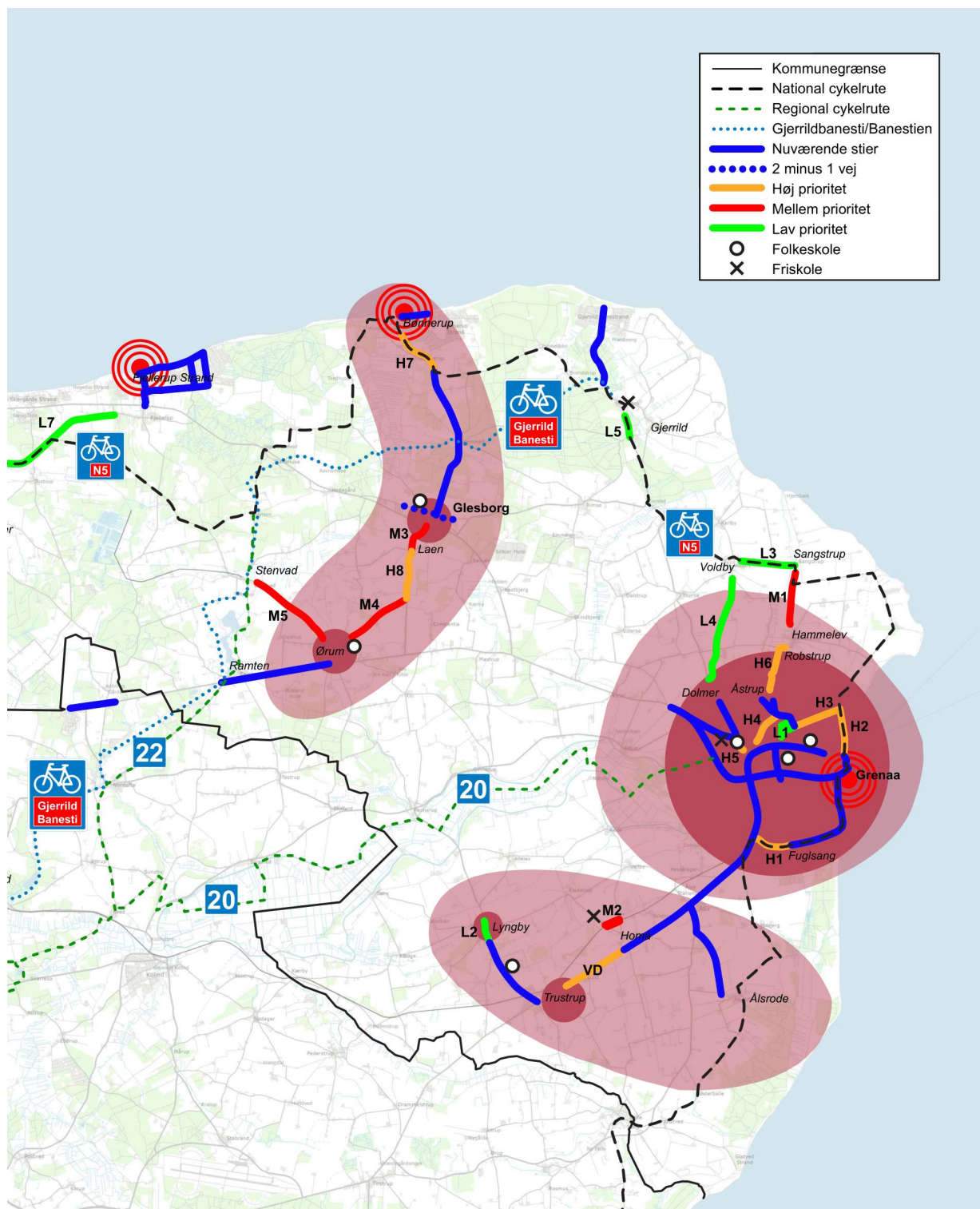
Der er angivet 26 stiprojekter i oversigten, hvoraf de 25 omhandler stiprojekter på kommunevejene og 1 enkelt er på statsvej. Den samlede anlægssum for disse projekter vil langt overstige de midler som kommunen har mulighed for at afsætte ved de årlige budgetlægnings. Der foretages derfor løbende en nærmere politisk prioritering af hvilke projekter der gennemføres først.

Nr.	Byområde	Vejnavn	Foreslået stitype	Længde på sti	Prisoverslag
H1	Grenaa	Fuglsangsvej	Dobbeltrettet sti	1,2 km	3.000.000 kr.
H2	Grenaa	Kattegatvej	Enkeltrettede stier	1,3 km	3.900.000 kr.
H3	Grenaa	Bredstrupvej	Enkeltrettede stier	1,4 km	4.200.000 kr.
H4	Grenaa	Åstrupvej	Cykelbaner	1,0 km	200.000 kr.
H5	Grenaa	Posthaven	Dobbeltrettet sti fra P-plads til SFO'en.	150 m	375.000 kr.
H6	Åstrup & Hammelev	Åstrup Bygade og herfra videre ad Hammelevvej	Dobbeltrettet sti	1,350 km	3.375.000 kr.
H7	Bønnerup	Skibsbyggervej	Dobbeltrettet sti	1,5 km	3.750.000 kr.
H8	Glesborg & Ørum	Laenvej	Dobbeltrettet sti	1,4 km	3.500.000 kr.
H9	Auning	Gjesingvej	Dobbeltrettet sti	450 m	1.125.000 kr.
H10	Auning og Ring	Århusvej	Dobbeltrettet sti	550 m	1.375.000 kr.
VD	Trustrup (statsvej)	Århusvej (statsvej)	Enkeltrettede stier	2,5 km	"7.500.000 kr."
M1	Hammelev & Sangstrup	Hammelevevej	Dobbeltrettet sti	1,4 km	3.500.000 kr.
M2	Homå	Langs letbanetracé mellem Homåvej og Revnvej	Natursti / Grussti	450 m på nordsiden af letbanen	575.000 kr.
M3	Glesborg & Laen	Laenvej	Dobbeltrettet sti	1,0 km	2.500.000 kr.
M4	Ørum	Brædtvadvej	Dobbeltrettet sti	2,0 km	5.000.000 kr.
M5	Ørum og Stenvad	Stenvadvej	Dobbeltrettet sti	2,2 km	5.500.000 kr.
M6	Vivild og Nørager	Gl. Fjellerupvej	Dobbeltrettet sti	1,5 km	3.750.000 kr.
M7	Auning & Gjesing	Gjesingvej & Auningvej	Dobbeltrettet sti	3,0 km	7.500.000 kr.
L1	Grenaa	Emballagevej/Østervænget	Cykelbaner	1,5 km	300.000 kr.
L2	Lyngby	Lyngbyvej	Røde cykelstriber	1,3 km	130.000 kr.
L3	Voldby & Sangstrup	Sangstrupvej	Dobbeltrettet sti	1,4 km	3.500.000 kr.
L4	Voldby & Dolmer	Dolmervej	Dobbeltrettet sti	2,9 km	7.250.000 kr.
L5	Gjerrild	Hestehavevej	Cykelsti/vejudvidelse	700 m	1.050.000 kr.
L6	Vivild & Nørager	Gl. Fjellerupvej strækning fra Vivild til Stendysse	Dobbeltrettet sti	1,9 km	4.750.000 kr.
L7	Fjellerup	Gl. Fjellerupvej	Dobbeltrettet sti	4,5 km	11.250.000 kr.
L8	Nørager	Nymøllevej	Dobbeltrettet sti	1,4 km	3.500.000 kr.
Samlet prisoverslag for de fremkomne stiprojekter i stiplan 2020 på de kommunale veje:					84.855.000 kr.

Figur 21 Stiprojekter i stiplan 2020 opdelt i hhv. høj (H), middel (M) og lav (L) prioritet. Nummereringen i hver af de tre kategorier er **ikke** vist i en prioriteret rækkefølge, men henviser til nummeret på oversigtskortene i figur 22 og 23. De anførte prisoverslag er en skønsmæssig pris med baggrund i tilgængelige enhedspriser



Figur 22 Stiprojekter i den vestlige del af kommunen set i sammenhæng med eksisterende cykelstier, cykelruter og bybåndene



Figur 23 Stipprojekter i den østlige del af kommunen set i sammenhæng med eksisterende cykelstier, cykelruter og bybåndene

BILAG 1 – GENNEMGANG AF STIPROJEKTER

I dette bilag følger en nærmere gennemgang af de 26 fremkomne stiprojekter med beskrivelse af stitype, placering i forhold til nuværende stinet, opkobling til cykelruter, skoleveje, trafiksikkerhed mv.

Stiprojekter med Høj Prioritet

H1 - Fuglsangvej i Grenaa

Er en strækning langs Fuglsangvej på 1,2 km mellem Trekanten og øst for Ramskovvej. Projektet indebærer etablering af en dobbeltrettet sti for sammenkobling af de nuværende stier langs Fuglsangvej/Kystvej.

Cykelstien vil koble flere bolig- og sommerhusområder, campingplads mv. langs Fuglsangvej op på stinettet ved Aarhusvej og den nye letbanestation ved Rugvænget, og vil samtidig medvirke til forbedring af cyklistforholdene på den nationale cykelrute 5, som forløber på strækningen.



Figur 24 Den nuværende dobbeltrettede cykelsti på Fuglsangvej forløber fra Aarhusvej og stopper ved Trekanten.



Figur 25 Øst for Ramskovvej stopper den eksisterende cykel- og gangsti langs Fuglsangvej/Kystvej ud for Grenaa Plantage.

H2 - Kattegatvej i Grenaa

Er en strækning på 1,3 km mellem Sølystvej og Bredstrupvej, og omhandler videreførelse af de nuværende enkeltrettede cykelstier, der på nuværende tidspunkt ophører ved Sølystvej. Strækningen forløber langs industrihavnen i Grenaa, hvilket medvirker til en del arbejdskørsel og kørsel med tunge transporter på Kattegatvej. Samtidig kan vejprofilet med åbent trace indbyde til en højere hastighed end den tilladte.

Ved Bredstrupvej vil cykelstierne blive koblet til eksisterende brede cykelbaner som forløber videre frem til rundkørslen ved Nordre Kattegatvej. Stierne vil forbedre adgangen til havneområdet for cyklister og samtidig forbedre cyklistforholdene på den nationale cykelrute 5, som forløber på strækningen.



Figur 26 De nuværende enkeltrettede stier langs Kattegatvej ophører ved Sølystvej.



Figur 27 Kattegatvej forløber i åbent område tæt på industrihavnen i Grenaa. Det åbne tracé kan indbyde til kørsel med høj hastighed, hvilket kombineret med en del tung transport kan skabe utryghed for cyklister på strækningen.



Figur 28 Fra Bredstrupvej er der etableret brede kantbaner og belysning videre frem til den nye omfartsvej Nordre Kattegatvej.

H3 - Bredstrupvej i Grenaa

Er en strækning på 1,4 km fra Kattegatvej frem til Mellemstrupvej beliggende i byzone med en skiltet hastighedsgrænse på 60 km/t. En stor del af strækningen forløber i blandet industri, med enkelte sideveje med villakvarter kort før Mellemstrupvej. Der er god plads til enkeltrettede stier langs vejen.

Ved Mellemstrupvej er der etableret dobbeltrettede cykelstier videre mod nord rundt om Grenaa og med kobling til Åstrup. Etablering af enkeltrettede cykelstier på hhv. Bredstrupvej og på Kattegatvej (H2) vil derfor skabe sammenkobling mellem nuværende stianlæg og sikre bedre sammenhæng mellem haven og byen.



Figur 29 Bredstrupvej er trafikeret og kan være utryk for cyklister. Der er god plads til enkeltrettede stier langs vejen.



Figur 30 Cyklist på Bredstrupvej.

H4 - Åstrupvej i Grenaa

Åstrupvej forbinder Grenaa midtby med Mellemstrupvej, hvorfra der er cykelsti videre mod Åstrup. På Åstrupvej er der ikke cyklistfaciliteter, men med en vejbredde på godt 8 m er det muligt at forbedre forholdene med cykelbaner. Strækningen er lige over 1 km fra Mellemstrupvej til Bredgade.



Figur 31 Et bredt vejprofil på Åstrupvej giver mulighed for at etablere cykelbaner. Her ses Åstrupvej ved Solvangs Allé.

H5 - Posthaven ved Vestre Skole

Er et projekt som indebærer etablering af en sti mellem Vestre Skole og parkeringspladsen ved Posthaven. Ved skolen er der problemer med utryghed på strækningen, særligt ved skolestart. Det er en smal vej hvor trafikanter dårligt kan passere hinanden, og skolebørn skal krydse vejen for at komme over til SFO indgang. Stien vil sikre direkte forbindelse mellem parkeringspladsen ved Posthaven og SFO indgangen, således at børn ikke længere skal krydse vejen.



Figur 32 Adgangen til SFO ved Vestre Skole i Grenaa er beliggende tæt ved en snæver kurve på Posthaven.



Figur 33 En sti langs venstre side af vejen her vil sikre direkte forbindelse mellem parkeringspladsen ved Posthaven og SFO, og medføre at skolebørn ikke længere skal krydse vejen.

H6 - Hammelevvej/Åstrup Bygade

Ved den nye omfartsvej Nordre Kattegatvej er der etableret et krydsningspunkt til bløde trafikanter ved Hammelevvej/Åstrup Bygade. Det er suppleret med en kort dobbeltrettet cykelsti et stykke ned ad hhv. Hammelevvej og Åstrup Bygade. Stiprojektet omhandler en videreførelse af disse dobbeltrettede cykelstier til hhv. Hammelev i nord og til Åstrup i syd. Projektet har en længde på i alt 1,35 km.

I Åstrup er der hastighedsdæmpning med chikaner 4 steder og syd for Åstrup er der dobbeltrettet cykelsti til Mellemstrupvej, hvorfra det er muligt at fortsætte på dobbeltrettet cykelsti langs Mellemstrupvej eller via Åstrupvej videre mod Grenaa midtby. Stiprojektet vil således give en god og sikker forbindelse for bløde trafikanter mellem Hammelev og Grenaa.



Figur 34 I Åstrup er der etableret fartdæmpning med chikaner og cyklistpassage 4 steder.



Figur 35 En cyklist på Åstrup Bygade der er på vej videre mod Åstrup og Grenaa.



Figur 36 Ved Nordre Kattegatvej er etableret en kort strækning med dobbeltrettet cykelsti og en krydsningshelle ved stiens krydsning af Nordre Kattegatvej. Her set fra Hammelevvej.



Figur 37 To cyklister på Hammelevvej på vej mod syd og videre mod Åstrup og Grenaa.

H7 - Skibsbyggervej ved Bønnerup

Hemmedvej/Skibsbyggervej forbinder Bønnerup Strand og Glesborg via Hemmed. Der er dobbeltrettet cykelsti langs Hemmedvej fra Glesborg frem til krydset ved Bønnerupvej, hvor vejen til Bønnerup Strand skifter navn til Skibsbyggervej. Projektet indebærer en forlængelse af denne sti langs Skibsbyggervej til Bønnerup Strand, en strækning på 1,5 km. Stien vil også forbedre forholdene på den nationale cykelrute 5, som forløber på strækningen.



Figur 38 Den nuværende dobbeltrettede cykelsti stopper ved Bønnerupvej



Figur 39 Cyklist på Skibsbyggervej kort før Bønnerup Strand.

H8 - Laenvej

Et projekt som indebærer etablering af en dobbeltrettet cykelsti langs Laenvej mellem Laen og Brændtvadvej, en strækning på 1,4 km. Projektet indgår som den højst prioriterede strækning af en samlet cykelstiforbindelse mellem Glesborg og Ørum. De 2 øvrige strækninger er hhv. Glesborg-Laen (M3) og Brændtvad mellem Laenvej og Ørum (M4), som begge indgår som mellem prioritering i stiplanen.



Figur 40 Laenvej forbinder Glesborg med Hovedvej 16 og er en trafikeret vej med god plads til at etablere dobbeltrettet cykelsti langs vestsiden af vejen (højre side på billedet)



Figur 41 I Laen er der etableret chikaner i begge ender af byen

H9 - Gjesingvej ved Auning

Projektet indebærer etablering af en dobbeltrettet cykelsti langs Gjesingvej fra Auning til vandværket lidt nordøst for byen. Auning Skole benytter vandværket til skoleudflugter, og har mulighed for at anvende eksisterende stianlæg hele vejen til Gjesingvej, men de sidste 450 meter er utrygge langs med landevejen.

Stien er del af en stiforbindelse hele vejen mellem Auning og Gjesing. Den resterende strækning videre til Gjesing (M7) indgår som mellem prioritering i stiplanen.



Figur 42 Fortovet langs Gjesingvej stopper ved Porsbakkerne. Herfra skal skolebørn gå den resterende afstand langs med vejen, når de har skoleudflugter til vandværket.

H10 – Århusvej fra Allingkærvej til Ring

Projektet er en forlængelse af den dobbeltrettede cykelsti fra Auning til Allingkærvej. Herfra mangler ca. 550 meter cykelsti til byporten ved Ring. Stien vil binde Ring op på Auning og skabe en sikker stiforbindelse, hvor cyklister på strækningen i dag er nødsaget til at køre på den trafikerede vej.



Figur 43 Cykelstien fra Auning mod Ring slutter i dag ved Allingkærvej. Herfra mangler ca. 550 m til byporten ved Ring.

VD - Århusvej (Statsvej)

Projektet er en forlængelse af de eksisterende enkeltrettede cykelstier langs Århusvej fra Grenaa mod Trustrup. Stien slutter i dag ved Homå, hvorfra der mangler 2,5 km sti videre til Trustrup. Stiforbindelsen er langs statsvej, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed, men er vigtig for Norddjurs Kommune af hensyn til at binde Trustrup-Lyngby området op på stinetværket ved Grenaa. Det er derfor en strækning, hvor Norddjurs Kommune vil arbejde for at få Vejdirektoratet til at anlægge sti.



Figur 44 Der er god plads til at forlænge de enkeltrettede cykelstier langs med Århusvej.

Stiprojekter med Mellem Prioritet

M1 – Hammelevvej (mlm. Hammelev og Sangstrup)

Strækningen mellem Hammelev og Sangstrup er på 1,4 km, og den nordligste ende af strækningen indgår som en del af den nationale cykelrute 5. Stiprojektet er en forlængelse af cykelstien mellem Åstrup og Hammelev (H6), og vil medvirke til at skabe bedre forbindelse mellem bysamfundene nord for Grenaa og Grenaa by. Der er god plads langs vejen til at etablere en dobbeltrettet cykelsti.



Figur 45 Hammelevvej set mod Sangstrup

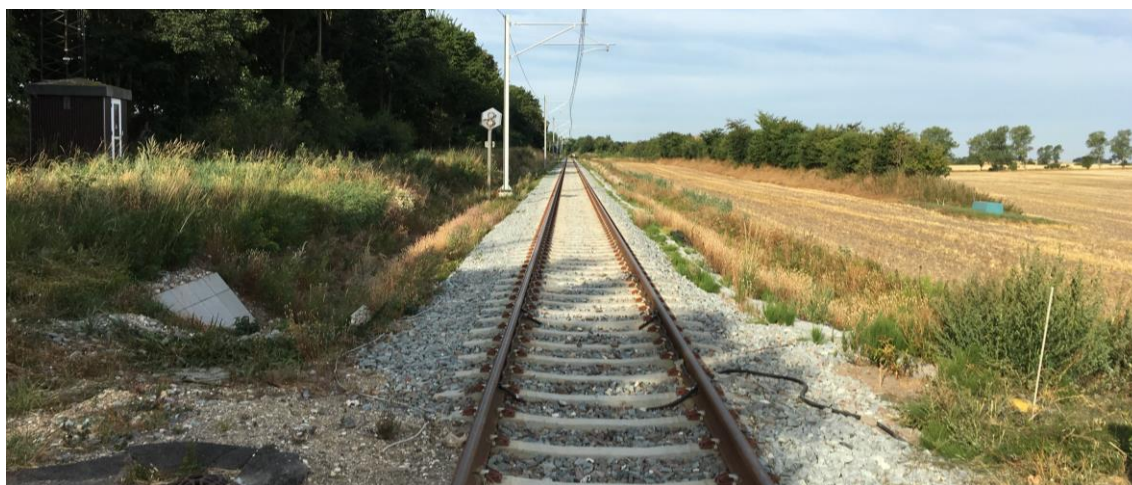
M2 - Homåvej & Revnvej (Letbanetracé)

I forbindelse med at Letbanen til Grenaa er taget i drift er baneoverskæringen på Homåvej blevet lukket. Det har medført en række udfordringer for privatskolen skolen.com og borgerne i Homå, da mange af eleverne på skolen er bosat i Homå på den anden side af banen og nu har fået markant længere til skole. Endvidere er skolens udearealer blevet afskåret fra skolen af banetraceet.

Projektet indebærer etablering af en sti mellem Homåvej og Revnvej langs nordsiden af banetraceet, som vil mindske afstanden mellem skolen og Homå fra de nuværende 5 km ned til 1 km. Stien vil samtidig skabe en mere direkte cykelforbindelse mellem Homå og Fladstrup.



Figur 46 Baneoverskæringen på Homåvej før den blev lukket. Lukningen af overskæringen har givet store udfordringer for friskolen skolen.com, som er blevet afskåret fra både Homå og skolens udeareal på den modsatte side af banen.



Figur 47 Projektet indebærer anlæg af sti langs den nordlige side af banetracéet (til højre på billedet)

M3 - Laenvej mellem Laen og Glesborg

Strækningen er en del af stiforbindelsen mellem Glesborg og Ørum, og indebærer etablering af ca. 1 km cykelsti fra rundkørslen ved Kastbjergvej frem til Laen og igennem Laen By. De 2 øvrige strækninger som indgår i stiforbindelsen er hhv. strækningen mellem Laen by og Brændtvadvej (H8) og strækningen langs Brændtvadvej mellem Laenvej og Ørum (M4).



Figur 48 Strækningen gennem Laen by.



Figur 49 Mellem rundkørslen ved Glesborg og Laen er der en strækning på ca. 350 m i åbent land.

M4 - Brændtvadvej (Ørum)

Projektet indebærer etablering af 2 km cykelsti langs Brændtvadvej på strækningen mellem Laenvej og Ørum, og indgår som en del af stiforbindelsen mellem Glesborg og Ørum. De 2 øvrige strækninger som indgår i stiforbindelsen er hhv. strækningen mellem Laen by og Brændtvadvej (H8) og strækningen mellem rundkørslen ved Glesborg og Laen by (M3).



Figur 50 Brændtvadvej mellem Ørum og Laenvej.

M5 - Stenvadvej

Projektet indebærer etablering af 2,2 km cykelsti mellem Ørum og Stenvad. Stiprojektet vil koble Stenvad op på Ørum og skabe større sikkerhed på skolevejen til Ørum Skole. Samtidig vil projektet skabe god og sikker kobling fra Ørum til Gjerrildbanestien ved Stenvad.



Figur 51 Åben strækning på Stenvadvej mellem Ørum og Stenvad.

M6 - Gl. Fjellerupvej ved Vivild

Ved Langhøjsskolen i Vilvild er der etableret fællesstier i begge vejsider på strækningen fra Vivild til skolen ved Bakkegårdsvej. Projektet er en videreførelse af disse stianlæg med 1,5 km dobbeltrettet cykelsti mod øst langs med Gl. Fjellerupvej til Nymøllevej.

På sigt kan stiforbindelsen udvides med nye stianlæg videre til Fjellerup (L6 og L7) og til Nørager (L8).

Stien vil både sikre større sikkerhed på skolevejen til Langhøjsskolen, og forbedre cyklistforholdene på den nationale cykelrute 5, som også forløber på strækningen.



Figur 52 Gl. Fjellerupvej ved Langhøjsskolen



Figur 53 Projektet indebærer stianlæg langs Gl. Fjellerupvej til Nymøllevej. Videre forlængelser herfra ad Nymøllevej mod Nørager (L8) og ad Gl. Fjellerupvej mod Fjellerup (L6 og L7) indgår også i stiplanen

M7 - Gjesingvej/Auningvej

Er en strækning på 3 km mellem vandværket ved Auning og videre til Gjesing. Det er en sti som vil koble Gjesing op på Auning og som på lang sigt kan forlænges videre til Vivild. Flere steder langs strækningen er ejendomme placeret tæt på vejen, som begrænser mulighederne for at etablere sti. Stiens nærmere placering skal derfor overvejes nøje.



Figur 54 Gjesingvej ved vandværket lidt nord for Auning.



Figur 55 Flere steder på Gjesingvej/Auningvej er der udfordringer ift. privat ejendom tæt på vejen.

Stiprojekter med Lav Prioritet

L1 - Emballagevej/Østervænget (Papfabrikken)

Er et projekt som indebærer etablering af cykelbaner på Emballagevej og Østervænget ved den tidligere Papfabrik i Grenaa. Her har vejprofilen en bredde som muliggør etablering af cykelbaner.



Figur 56 På vejene ved den gamle papfabrik er der god plads til etablering af cykelbaner.

L2 - Lyngbyvej i Lyngby

Er et projekt som indebærer etablering af røde cykelstriber på Lyngbyvej igennem Lyngby, en strækning på ca. 700 m. Projektet vil forbedre cyklistforholdene på strækningen og skabe god sammenhæng til de eksisterende enkeltrettede cykelstier på strækningen fra Trustrup til Lyngby, som endvidere er skolevej til Toubroskolen syd for Lyngby.



Figur 57 På strækningen gennem Lyngby kan chikanerne på sigt suppleres med røde cykelstriber igennem byen.

L3 - Sangstrupvej

Er en strækning på 1,4 km fra Sangstrup til Voldby, hvor der er plads til at etablere dobbeltrettet sti nord for kørebanen. Stien skal ses som en forlængelse af de 2 projekter Åstrup-Hammelev (H6) og Hammelev-Sangstrup (M1). Strækningen indgår endvidere i den nationale cykelrute 5.



Figur 58 Længs Sangstrupvej er der god plads til at etablere dobbeltrettet sti.

L4 - Dolmervej

Strækningen mellem Dolmer og Voldby er på ca. 2,9 km. Den er medtaget som en lav prioritet med baggrund i, at det er en lang strækning hvor der er flere udfordring med private ejendomme beliggende tæt på kørebanen. Samtidig kan etablering af andre stier i planen være medvirkende til at Voldby kobles med Grenaa via stier mod Sangstrup (L3), Hammelev (M1) og Åstrup (H6).



Figur 59 På strækningen l ngs Dolmervej mellem Voldby og Dolmer er der flere steder med udfordringer i forhold til at kunne etablere en dobbeltrettet cykelsti, da private ejendomme er beliggende tæt på kørebanen.

L5 - Hestehavevej (Gjerrild)

Strækningen på Hestehavevej er et ønske om bedre stiforhold mellem Gjerrild og Sostrup Slot. Det er en strækning som forløber gennem skov over 700 meter. Strækningen er en del af den nationale cykelrute 5.



Figur 60 Hestehavevej på strækningen mellem Gjerrild og Sostrup Slot

L6 - Gl. Fjellerupvej (Stendysserne)

En strækning på 1,9 km fra Nymøllevej til Stendysserne, som er en videreførelse af stianlægget mellem Langhøjskolen og Nymøllevej (M6). Stendysserne er et anvendt turmål for skoleklasser fra Langhøjskolen og en turistseværdighed. Strækningen indgår endvidere som en del af den nationale cykelrute 5.



Figur 61 Gl. Fjellerupvej forløber ved skov ad et kuperet og kurvet vejtrace. Her set fra Nymøllevej mod øst.

L7 - Gl. Fjellerupvej (Fjellerup)

Strækningen fra Stendysserne og videre mod Fjellerup har en længde på 4,5 km og indgår som en videreførelse af stiprojekterne langs Gl. Fjellerupvej mellem Langhøjskolen og Nymøllevej (M6) og Nymøllevej og Stendysserne (L6). Disse 3 projekter vil tilsammen koble Vivild sammen med Fjellerup. Strækningen indgår som de 2 øvrige projekter også som en del af den nationale cykelrute 5.

L8 - Nymøllevej (Nørager)

Er en strækning på 1,4 km der forbinder Nørager med Gl. Fjellerupvej, hvor den vil kobles op på stiprojektet videre til Langhøjskolen og Vivild (M6). Vejen forløber gennem en skovstrækning og forbi den tidligere mølle Ny Mølle. På strækningen forbi møllen er der udfordringer ift. placering af stien.



Figur 62 Skovstrækning på Nymøllevej.



Figur 63 Snævert vejforløb på Nymøllevej ved den tidligere mølle. Her er der ikke plads til at etablere sti langs med vejen

