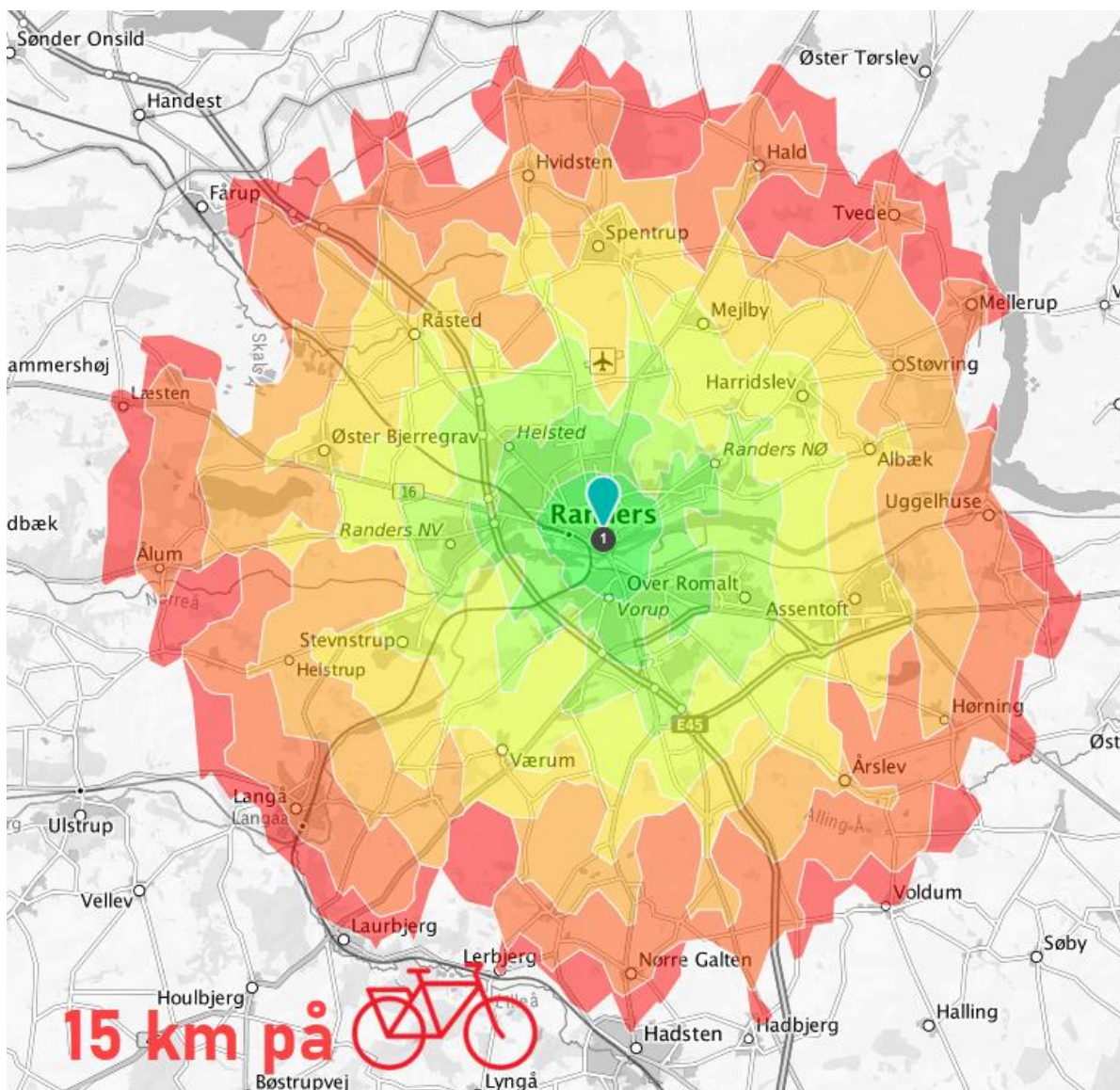


HØRINGSSVAR TIL INFRASTRUKTURPLAN 2020 FOR RANDERS KOMMUNE



Januar 2021

Cyklistforbundet i Randers har følgende **generelle** bemærkninger til forslag til Infrastrukturplan:

Politikker går forud for planer

Mål er styrende for anvendelse af midler. Politikker udstikker mål og planer angiver hvilke midler, der skal anvendes, for at nå målene. Byrådet vedtog i oktober 2020 [Mobilitetspolitik for Randers](#), hvor byrådet fremlægger sine prioriteringer, så forvaltning, borgere og virksomheder ved, hvad der arbejdes frem imod.

I mobilitetspolitikken er der opstillet forslag til, hvordan der sikres en god fremkommelighed for trafikken, samtidig med samspillet mellem de forskellige transportformer forbedres. Det fremgår at

- *Vi vil fokusere på de transportformer, som belaster miljøet mindst.*
- *Fremtidens trafik- og transportsystemer skal etableres på en sådan måde, at der tages hensyn til en reduktion af den miljømæssige belastning fra trafikken, befolkningens sundhed og emissioner af CO₂, partikler m.v.*

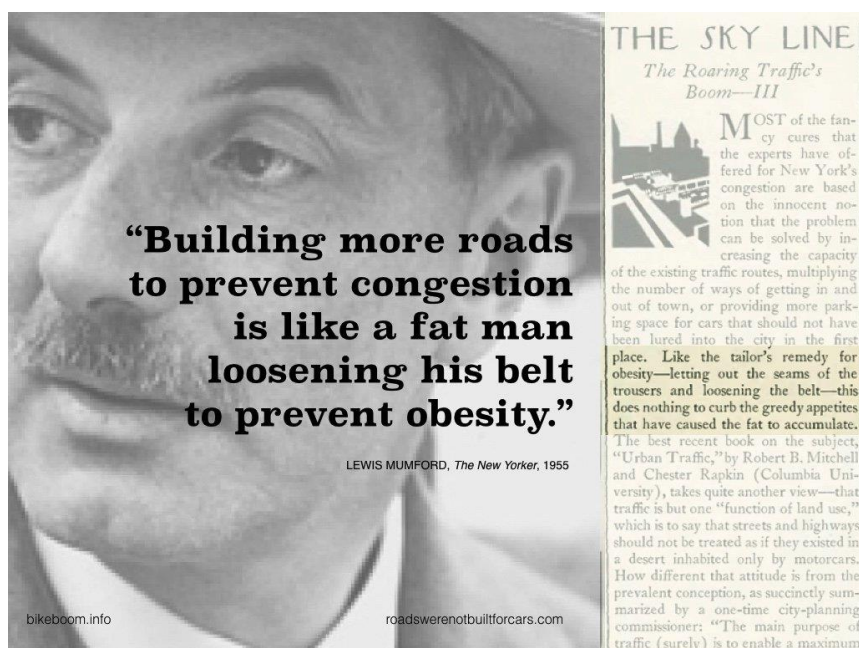
Vi bakker fuldt op disse målsætninger og minder om at cykling

- Ikke har nogen negativ påvirkning af miljø eller klima
- Direkte via øget fysisk aktivitet og indirekte via reduktion af støj og partikel emissioner bidrager til en markant forbedring af borgernes sundhed
- Sikrer skolebørnene en bedre indlæring
- Er en kosteffektiv vej til reduktion af trængsel

Samfundet sparer som bekendt [6,50 kr. pr. cyklet km](#) og dette beløb [stiger til 8 kr.](#), såfremt det bliver så sikkert at cykle, så der ikke sker uheld.

Udkastet til Infrastrukturplan forholder sig i høj grad og traditionelt til fremkommelighed, mens mobilitetsplanens målsætninger i forhold til sundhed, miljø, klima og partikler ikke på nogen måde ses at have været styrende for valg af midler i infrastrukturplanen.

Cyklistforbundet opfordrer Byrådet til i Infrastrukturplanen at være tro mod sine egne målsætninger



Understøttelse af mobilitetspyramiden

Udkastet til Infrastrukturplanen redegør for nødvendigheden af at prioritere. Prioriteringen sker dog alene indenfor de forskellige projekt typer (veje, kollektiv trafik, cykling, tværgående løsninger) mens der ikke er nogen prioriteringer på tværs af projekt typer.

Endnu mere bekymrende: Prioriteringen synes implicit alene at ske ud fra vurdering af fremkommelighed uden på nogen måde at forholde sig til, hvordan fremkommelighed kan opnås samtidig med, at mobilitetspolitikens mål om sundhed, miljø og klima efterstræbes.

Cyklistforbundet opfordrer til, at en prioritering mellem forskellige transportformer indskrives i Infrastrukturplanen i form af en mobilitetspyramide:

1. Gang og cykling har første prioritet, hvor typiske transportafstande forventes at være mellem 0 og 10 km
2. Cykling, kollektiv transport og biler anses ved afstande mellem 10 og 20 km for ligeværdige transportformer.
3. Ved afstande over 20 km prioriteres primært bilkørsel



Figur 1 Prioritering af transport former

Cyklingens potentiale

Stort set alle borgere kan uden problemer - og med smil på læben - tilbagelægge 15 km eller mere på en el-cykel. Der er et ganske stort potentiale for at flytte bagdele fra sæde til sadel: Ifølge Danmarks Statistik har 52 % af beskæftigede i Randers kommune under 15 km til arbejde ([tabel AFSTB3](#)). Det svarer til 25.000 personer. Pendling udgør 24 % af turformål, ærinder 18 % og fritidsformål 41 % [opgjort på landsplan](#). Det vil sige, at potentialet for cykling er langt større end blot pendling.

Ifølge [seneste cykelregnskab](#) bliver blot 8 % af alle ture i Randers kommune foretaget på cykel – i 2012 var tallet 16 %. Figur 2 visualiserer potentialet i form af 15 km cykelafstande fra Randers centrum.

Cyklistforbundet opfordrer byrådet til at arbejde for en tryk og sikker cykel infrastruktur med høj fremkommelighed, således at det enorme potentiale for flytning af bagdele fra sæde til sadel realiseres.

Cykling - det er da for børn?

Af forslag til Infrastrukturplan fremgår, at sikre skolekorridorer har højeste prioritet. Eftersom cykling til skole kun udgør en ganske lille del af det samlede transportarbejde, vil denne prioritering kun give bidrage ganske lidt til målet om at fokusere på den miljømæssige belastning fra trafikken, befolkningens sundhed og emissioner af CO₂, partikler m.v. Det er godt, når børn cykler til skole, men endnu bedre, når de – som alle andre – trygt og sikkert kan cykle til det meste.

En ensidig fokusering på børn og sikre skolekorridorer har efter vor opfattelse den uheldige bivirkning, at mange bevidst eller ubevidst udelader at overveje cyklen som et ligeværdigt transportmiddel – de er jo ikke børn. Endvidere forledes en del beslutningstagere til en *feel-good* føling – vi gør jo noget for cykling – uden

muligheder for saneringer af gader, således at disse for relativ små midler kan udvikles til og blive opfattet som cykelruter. Supplerende peger vi på den manglende fællessti fra Lidl til Regnskoven.

Cykling mellem oplandsbyer og Randers by

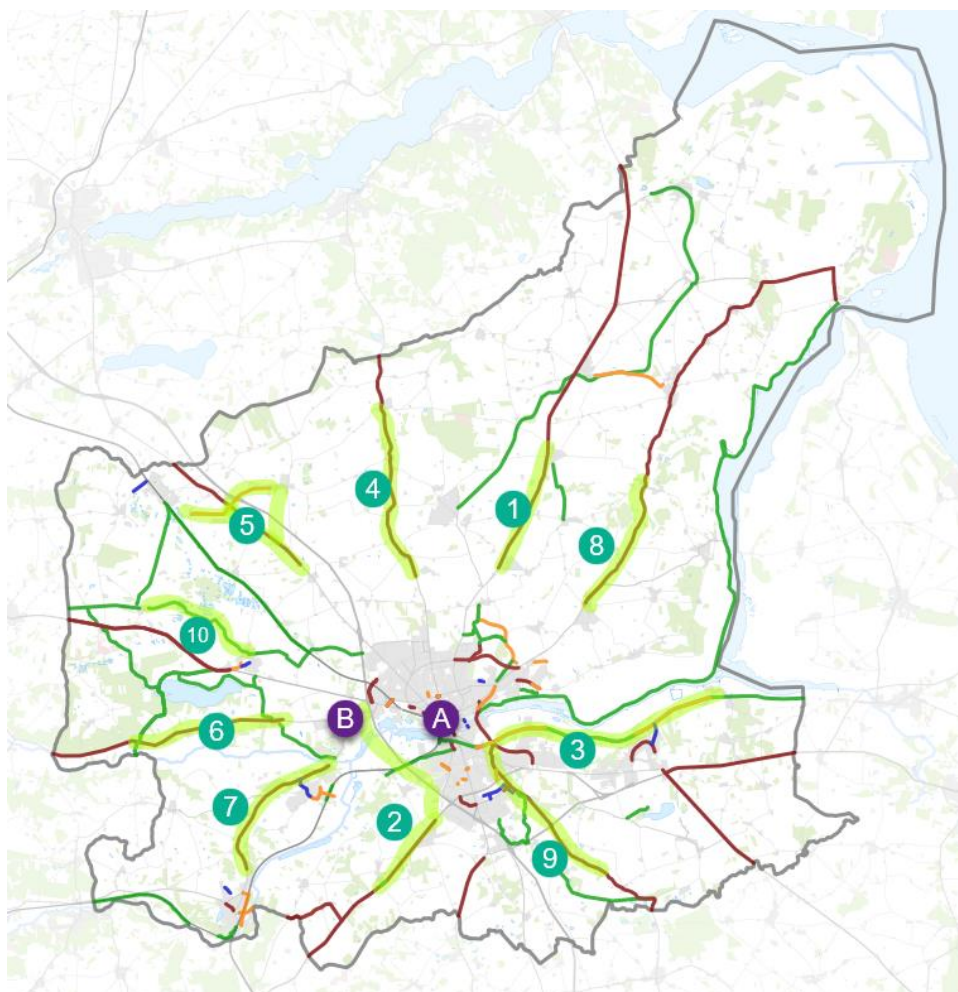
Vi noterer med begejstring, at Infrastrukturplanen understreger vigtigheden af at skabe forbindelser til oplandsbyer med kort afstand til Randers, som i dag ikke betjenes af cykelstier.

Elcykler har redefineret cyklisters aktionsradius, hvilket ikke kommer til udtryk i projekt katalogets foreslåede projekter, der kun omfatter oplandsbyerne Værum og Tvede. Tager byrådet sin egen mobilitetspolitik alvorlig, er det slet ikke godt nok.

Cyklistforbundet opfordrer byrådet til at planlægge for etablering af cykelforbindelser langs de mest trafikerede veje ud til de større landsbyer i en afstand på op til 15 km fra Randers C.

Ovenstående vil være i overensstemmelse med mobilitetspolitikken, og vil give en mærkbar positiv effekt på trængsels og parkerings problemer i Randers.

For en illustration af "langs de mest trafikerede veje" vises herunder et [udklip fra Kommuneplan 2021](#), der netop er sendt i høring. Vi har markeret vore forslag og kommenterer disse under figur 3.



Figur 3 Udbygning af cykelstinet til oplandsbyer

(1) Mejlby – Hald

Byrådet bør lægge maksimal pres folketingets politikere for at sikre, at denne strækning bliver etableret via midler fra den på finansloven afsatte [pulje til cykelstier langs statsveje](#). Vi vil opfordre til – [som Skive kommune har gjort det og fået positiv respons på](#) – at tilbyde at forestå etableringen, idet dette må kunne gøres væsentlig billigere end statens overslagspris på 41 mio. kr.

(2) Hammelvej fra Værum til Randers

Denne strækning bør laves snarest muligt fordi

- [Målinger af passage afstande](#) udpeger Hammelvej som den strækning i Randers kommune, hvor bilister kører tættest på cyklister.
- Strækningen vil pr. km servicere dobbelt så mange cyklister som seneste besluttede cykel anlægsprojekt.
- En cykelsti vil sammenbinde Værum med den kollektive trafik i form af hyppige busser til Aarhus.
- Skoleelever får en sikker forbindelse på under 6 km til Søndermarkskolen

og al transport til arbejde, indkøbsmuligheder og fritids- og kultur tilbud i Randers vil fra Værum kunne klares på cykel.

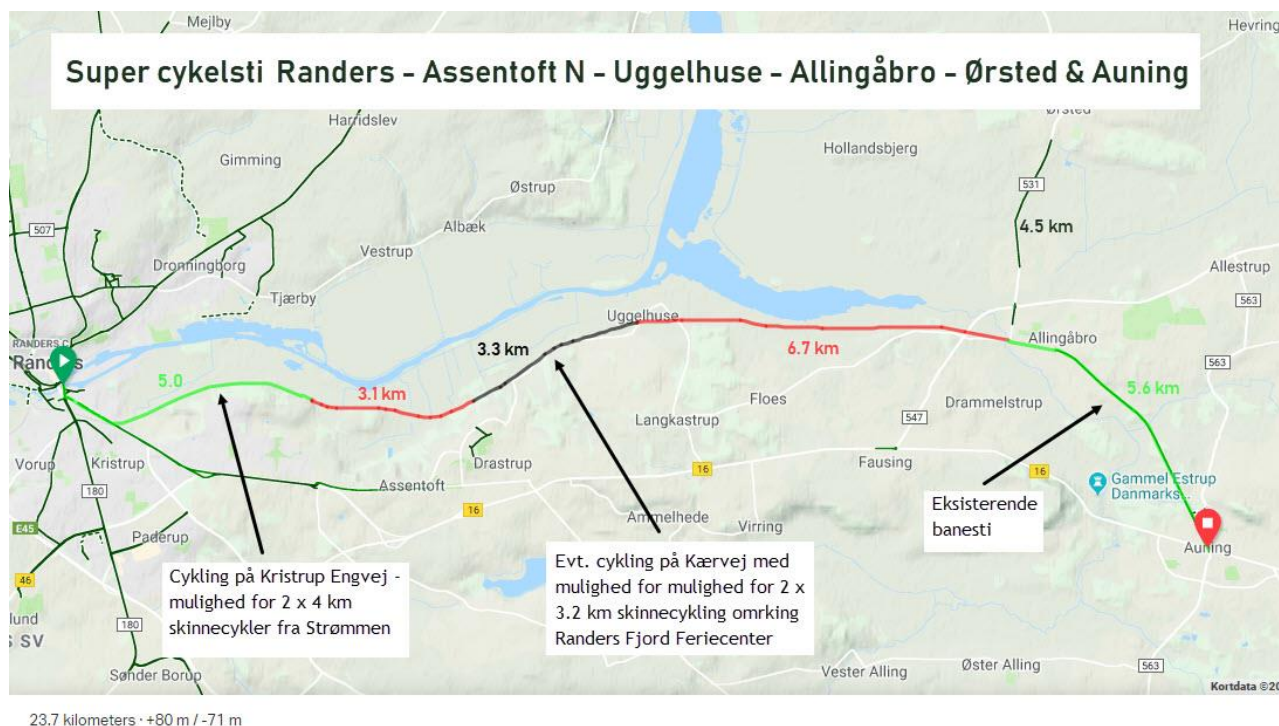
Cykelstien skal anlægges om vist på kortskitse 1 herunder. Det vil sige fra Nørgaardsvej/Vissingvej med henblik på en fortsættelse mod Jebjerg. Ved Randers bør stien via Solvangsvej føres under motorvejen via eksisterende underføring. I den forbindelse bør stikvejen fra Solvangsvej naturligvis forbindes med pendler pladsen ved Hammelvej, og der bør etableres en nem og sikker cykelparkering.



Figur 4 Cykelsti fra Værum til Randers

(3) Krstrup Engvej til Uggelhuse

Første del af forbindelsen kan evt. etableres som cykelvej på Krstrup Engvej, så skinner kan anvendes til skinncykler. Ud over et stort potentiale, vil en cykelsti i det gamle jernbane tracé fungere som adgangsvej til Naturpark Randers Fjord og vil bidrage til at lokke cyklende sommerhusgæster ind til Randers.



Figur 5 Cykelsti fra Uggelhuse til Randers

(4) Bjergbyparken til Gassum

Denne vil betjene Bjergby, Hastrup, Hvidsten, Gassum samt vestlig del af Spentrup. Der er en del tung trafik på Mariagervej – en 2020 måling i Bjergby viser 201 lastbiler/døgn - idet det for lastbiler er hurtigere at køre på E45 via Nordskellet og Randers N frem for at snegle sig igennem et stort antal chikaner i Asferg med 40 km/time.

(5) Råsted til Vestergade

Forslag til Kommuneplan 2021 indeholder en skolekorridor fra Asferg ad Vestergade, op forbi Trikelshøj vindmøllerne og ad bagvejen ind til Fårup via Ørrildvej. Ved etablering af cykelsti fra Råsted frem til Vestergade, vil Fårup via skolekorridoren blive koblet på Randers. Langs Søndergade til Hovedvejen kan der laves en af de i Infrastrukturplan omtalte sideudvidelse af smalle veje, så der kan etableres brede cykelbaner som beskrevet i 2017 cykelpulje ansøgningen [Brede kantbaner med et smalt budget](#). Det vil koble Asferg – der pt. oplever en [stor søgning til nyopførte boliger](#) – på Randers.

(6) Ålum – Tånum

Ålum ligger naturskønt og tiltrækker i særlig grad borgere, der holder af at være aktive i det fri. Gamle Viborgvej er smal og kuperet med deraf følgende dårlige oversigtsforhold. Borgerne har i mange år [kæmpet for at få en cykelsti](#).

(7) Langå – Fladbro

Mange i selve Langå kan med fordel benytte Gudenåstien ind til Randers. Dette gælder ikke landsbyerne Øster Velling, Helstrup og Dagsvad. En cykelsti langs Randersvej vil i høj grad gøre det mere attraktivt at cykle fra disse landsbyer til både Randers og Langå, og det vil gøre det enklere for Langå borgere at parkere bilen til fordel for cyklen, idet de kan cykle samme vej som de plejer at køre.

(8) Tvede – Harridslev

Denne strækning er medtaget i forslag til Infrastrukturplan. Cykelstier her vil forbinde Tvede med Randers og gøre det mere attraktivt for Lindbjerg at cykle til Randers.

(9) Årslev – Grenåvej

En cykelsti langs Clausholmsvej vil forbinde Årslev med Randers. I forbindelse med etablering af ny havnevej, bør der naturligvis etableres cykelstier, og disse bør fortsætte ud til Lykkeshøjvej, så der samtidig udfyldes et hul i cykelforbindelsen fra Romalt til Paderup området.

(10) Sønderbæk – Øster Bjerregrav

Det er en statslig opgave at etablere cykelsti langs rute 16 (Viborgvej) fra Øster Bjerregrav mod Viborg. Randers kommune bør – også i regi af det kommende [østjyske supercykelsti samarbejde](#) - lægge pres på for at få etableret cykelstier langs rute 16. Selv kan kommunen koble Sønderbæk på Randers via en naturskøn rute over Skalså dalen til Øster Bjerregrav.

Ud over ovennævnte ti projekter bør disse to også medtages i Infrastrukturplanens projektkatalog:

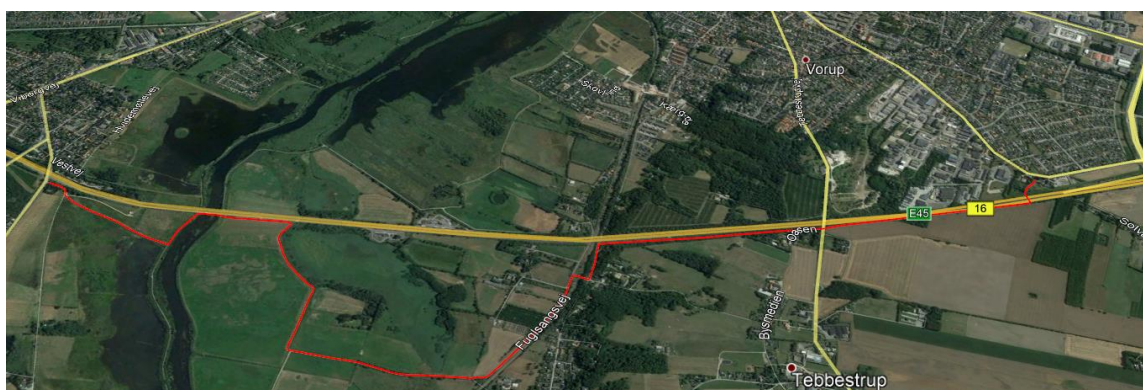
(A) En underføring under Randers Bro

Randers byråd besluttede og fik i 2014 som en del af projektet [Sydbyen cykler](#) tilskud til etablering af en underføring under Randers Bro. Projektet blev ikke realiseret, idet billigste tilbud ved licitationen var 8 mio. kr. højere end en forventet anlægsudgift på 6 mio. kr.

I 2018 etablerede Kolding kommune for [4,5 mio. kr. en underføring under Kongebrogade i Kolding](#). Denne tunnel blev etableret i et overophedet marked – entreprenøren skulle ligefrem presses til at påtage sig opgaven – og der blev brugt en del midler på udvikling af dynamisk lyssætning. Tilskuddet fra cykelpuljen er endnu ikke anvendt. Fremkommelighed og sikkerhed for både gående og cyklister vil få et markant løft ved at etablere en underføring med afsæt i Kolding underføringen. Som ekstra bonus vil en sådan underføring gøre det nemt for Regnskovens mange besøgende at gå langs Gudenåen til Randers Street Food og undervejs få øje på Randers Midtby.

(B) Hornbæk – Paderup rute

Der bor mange i Hornbæk området. Der er mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i Paderup området. Målt i km er afstanden absolut overkommelig på cykel, men det er ikke særligt attraktivt og uden den for cyklister vigtige flow at cykle ind til Randers centrum langs Viborgvej og ud langs Aarhusvej (Hvidemølleruten er desværre ikke gjort færdig). Ved brug af eksisterende markveje og ca. 2 km nyanlæg langs E45, kan der etableres en 6 km tryk og sikker rute med højeste grad af fremkommelighed.



Figur 6 Skitse af 6 km rute mellem Fladbrovej og Bøsbrovej

Sideudvidelser på smalle veje

Vi der faktisk cykler på kommunens smalle veje ude i landdistrikterne genkender ikke forslaget påstand om at *En større bredde vil gøre det mere trygt at færdes på vejene som cyklist*. Overhovedet ikke. Det forholder sig stik modsat: Desto bredere veje desto stærkere kører bilister, og langt flere vælger at presse cyklisten ved at passere denne, selv om der er modkommende trafik. Målinger dokumenterer vore erfaringer – se f.eks. [figur 5 i Hansen \(2017\)](#).

Cyklistforbundet ser gerne sideudvidelse, men alene med henblik på at etablere brede kantbane for cyklister eller 2 minus 1 veje.

Øvrige forhold

Elbaseret mobilitet har i høj grad også relevans for cykling. Salget af elcykler stiger med eksplosiv hast. Hvor der på EU plan nu sælges 3,7 mio. elcykler forventer industrien et [salg på 17 mio. stk. i 2030](#) og en total stigning i salg af cykler fra 20 til 30 mio. stk. Elcykler og især el-ladcykler er dyre og derfor jagtet vildt af professionelle cykeltyve. Simpel cykelparkering i form af forhjulsholdere eller cykellæn giver utilstrækkelige sikkerhed – en akku-drevet jernklipper [klipper 16 mm stål i løbet af tre sekunder](#).

Der kommer flere og flere [smarte elcykler, hvor batteriet er integreret i stellet](#). Cyklisten har derfor en udfordring i forhold til opladning, såfremt vedkommende bor på 3. sal i en lejlighed – batteriet kan ikke tages med. Udfordringen er akkurat den samme som hos ejere af el-biler med behov for at parkere på gaden.

Cyklistforbundet opfordrer byrådet til at arbejde for sikker cykelparkering med mulighed for elopladning.

Det er det hurtigste – det er den primære årsag til, at så mange københavnere vælger cyklen. Sammen med tryghed og sikkerhed er flow og en høj grad af fremkommelig afgørende faktorer for at få flere til at cykle mere. Et stop sinker alle trafikanter, men hvor bilisten blot skal trykke på speederen for igen at komme i fart, kræves der ekstra fysik energi fra cyklisten.

Intelligent trafikstyring (ITS) bør udnyttes til at prioritere cyklister og måske ligefrem i stigende grad belønne cyklister jo oftere de passerer gennem lyssignaler. For nuværende fungerer det modsat i flere og flere lyskryds: Når bilister får grønt, er der stadig rødt for cyklisten.

Cyklistforbundet opfordrer byrådet til at anvende ITS til at prioritere cyklisters fremkommelighed.

Byrådet vil i løbet af forsommeren vedtage **Klimaplan 2030**. I skrivende stund er der endnu ikke fremlagt en opdateret opgørelse over udslippet af klimagasser, men billedet har næppe ændret sig meget i forhold til [Klimaplan 2035](#) hvor følgende kan læses:

Transporten står for hele 74 % af den samlede CO₂-udledning, og transporten er det helt store område, der "hænger i bremsen" i forhold til omstilling fra olie til vedvarende energi.

Cyklistforbundet gentager opfordringen til at byrådet er tro mod Mobilitetspolitikens målsætninger samt indtænker hvordan Infrastrukturplanen kan bidrage til at løse væsentligste udfordringer i den kommende Klimaplan 2030.

Cyklistforbundet takker fordi du har læst vort høringsvar, og vi står naturligvis til rådighed for en uddybende snak om hele høringsvaret eller udvalgte dele af denne.



Jens Peter Hansen

Formand for Cyklistforbundet i Randers

24481604 / kontakt@jenspeterhansen.dk

PÅ CYKEL MOD VERDENS VIGTIGSTE MÅL

Cykling har gennem generationer gjort en stærk forskel for vores liv og hverdag, vores sundhed, vores miljø og vores byer. Den stærke danske **cykelkultur** og dens betydning for **det gode hverdagsliv** er et resultat af vores personlige valg og gode, politiske prioriteringer. Den udvikling skal fastholdes og forstærkes. For det er mere nødvendigt end nogensinde før, at flere vælger cyklen: Alt for mange danskere dør for tidligt på grund af inaktiv livsstil. Vores veje i og omkring byerne er ved at sande til i køer og trængsel. Vores verden er truet af massive, globale klimaudfordringer.

Derfor arbejder vi i **Cyklistforbundet** ihærdigt for de politiske prioriteringer, som giver alle muligheden for at vælge et aktivt og sundt hverdagsliv, og som forløser de enorme samfundsmæssige potentialer, der ligger i en stærk cykelkultur. Vi arbejder for, at alle kan opleve **friheden ved at cykle**. Vi arbejder for, at alle børn bliver tidlige cyklister. Vi arbejder for, at alle kan cykle sikkert og trygt. Uanset alder. Uanset om man bor på landet eller i byen. Uanset om man er hverdagscyklist, motionscyklist, mountainbiker eller cykelturist. Cyklistforbundet er en demokratisk organisation, hvor alle kan engagere sig. Vi samarbejder som **Danmarks ledende cyklistorganisation** med alle, der vil en **aktiv livsstil og effektiv transport**. Vi er tilstede over hele Danmark og indgår i både lokale, nationale og internationale alliancer.

Kun i fællesskab kan vi gøre cyklen til det trygge og oplagte valg i hverdagen. Kun sammen kan vi skabe **en sundere og mere bæredygtig verden**.