



Thorsminde

Vemb

Staby

Ulfborg

Holstebro

Nr.
Felding

Mejrup

Tvis

Vinderup

Sevel

CYKELRUTEPLAN
Holstebro Kommune



Holstebro Kommune

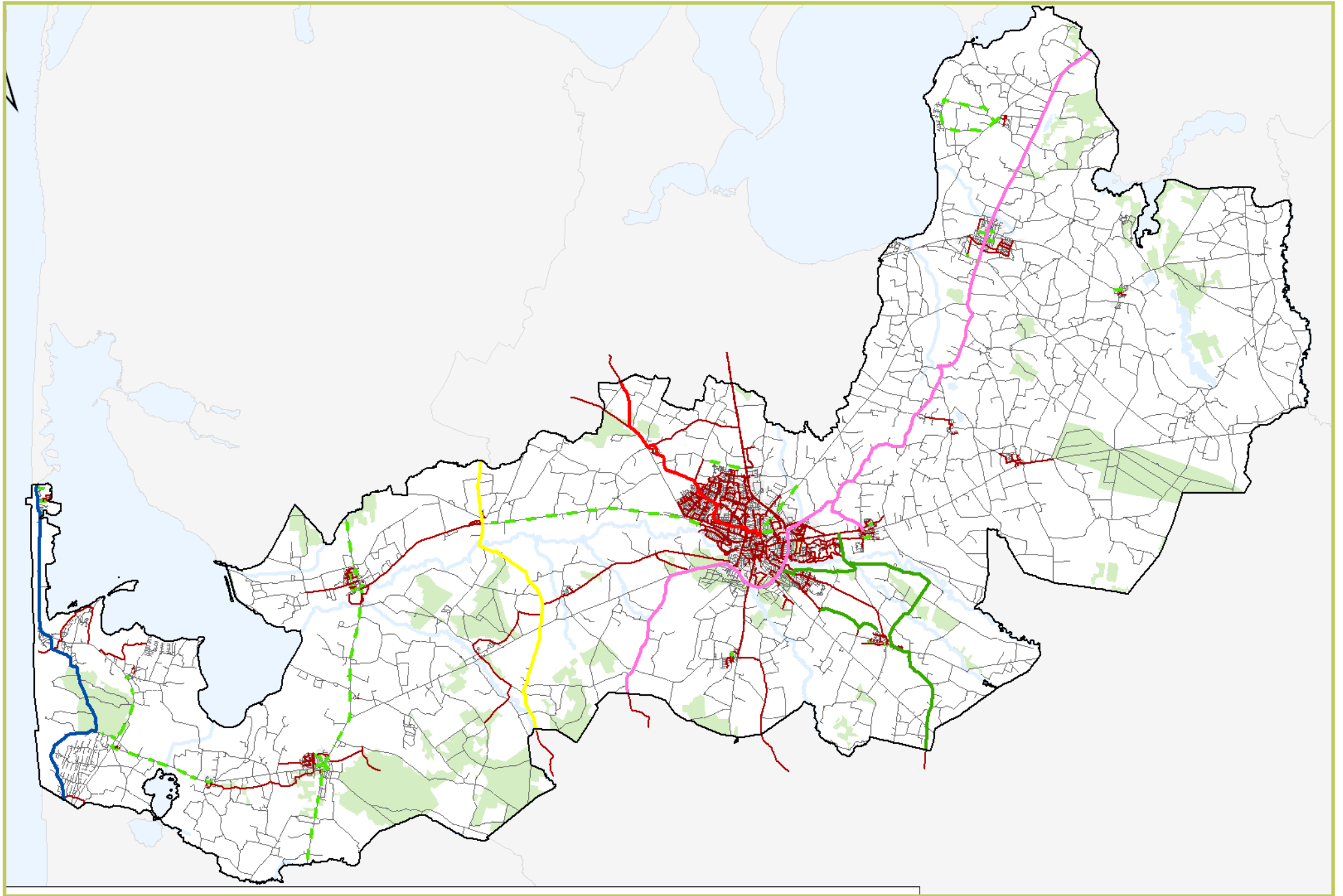
Cykelruteplan

Godkendt 29. juni 2009

Udarbejdet af Holstebro Kommune i samarbejde med Grøntmij | Carl Bro A/S

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | | | | | |
|-----|--|----|------|---|----|
| 1 | FORORD | 5 | 7 | HANDLING, FINANSIERING OG OPFØLGNING | 14 |
| 2 | CYKLING, SUNDHED OG MILJØ | 7 | 7.1 | Opfølgning | 14 |
| 3 | MÅLSÆTNINGER FOR CYKELRUTENETTET | 8 | 8 | FREMTIDIGE CYKELRUTER | 15 |
| 4 | CYKELRUTENET | 9 | 8.1 | Holstebro | 15 |
| 4.1 | Cykelstier | 9 | 8.2 | Mejrup Kirkeby | 16 |
| 4.2 | Cykelbaner | 10 | 8.3 | Nørre Felding | 17 |
| 4.3 | Cykelruter | 10 | 8.4 | Sevel | 18 |
| 4.4 | Øvrige strækninger med cykelfaciliteter | 10 | 8.5 | Thorsminde | 19 |
| 5 | CYKELPARKERING | 11 | 8.6 | Tvis | 20 |
| 5.1 | Retningslinier for antal cykelparkeringspladser | 11 | 8.7 | Ulfborg | 21 |
| 5.2 | Retningslinier for placering og udformning af cykelparkeringspladser | 12 | 8.8 | Vemb | 22 |
| 5.3 | Parkering ved kollektive trafikknudepunkter | 12 | 8.9 | Vinderup | 23 |
| 6 | DRIFT OG VEDLIGEHOOLD AF CYKELAREALER | 13 | 8.10 | De regionale cykelruter samt cykelruter i andre mindre byer | 25 |
| 6.1 | Krav til drift og vedligehold af cykelruter og øvrige cykelarealer | 13 | 8.11 | Cykelruter i Holstebro Kommune | 25 |
| 6.2 | Registrering af belægningskvalitet og -renholdelse | 13 | 9 | FORSLAG TIL CYKELRUTER | + |
| | | | | BILAG vedlagt særskilt | + |



Flere på cykel i Holstebro Kommune, det er et mål som vi i de kommende år vil arbejde mod at opnå. Ikke kun flere børn, der selv cykler til skole, men også flere i den erhvervsaktive alder, der cykler til arbejde og flere ældre, som cykler til deres forskellige gøremål.

Cyklen er et fleksibelt transportmiddel, som er nemt at komme rundt på og parkere med, - og på de korte ture er cyklen ofte lige så hurtig som bilen.

Sundhed og cykling hænger ligeledes sammen. Den motion og portion frisk luft, som vi får ved at cykle, er godt for helbredet. Når cykelturen samtidig kombineres med et trafikalt behov, f.eks. cykling til arbejde eller indkøb, opnår cyklisten to fordele på samme tid. De færre bilture medfører samtidig færre miljømæssige gener og påvirker dermed omgivelserne i en positiv retning.

Nærværende cykelruteplan har til formål at give et overblik over det nuværende cykelrutenet i Holstebro Kommune samt danne grundlag for de kommende års udvikling af cykelrutenettet. Cykelruteplanen skal være med til at sikre, at der på længere sigt etableres et sammenhængende net af cykelruter i forbindelse med den daglige transport i kommunen. Cykelruter der tilbyder cyklister og knallertkørere en god sik-kerhed, tryghed og fremkommelighed. Udviklingen af cykelrutenettet i Holstebro Kommune skal koordineres med Vejdirektoratets planer for udvikling af stierne på statsvejnettet.

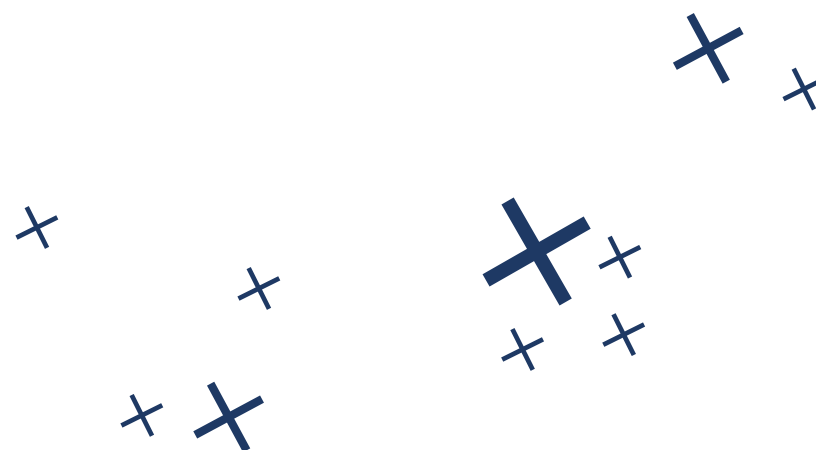
Cykelruteplanen er en del af Holstebro Kommunes Trafiksikkerhedsplan. Planerne beskriver tilsammen de målsætninger og aktiviteter på vej- og stiområdet, som

Holstebro Kommune vil arbejde efter i de kommende år.

Cykelruteplanen indeholder en målsætning for det fremtidige cykelrutenet i byerne, herunder den fremtidige udbygning, en række forskellige krav til den fysiske udformning alt afhængig af hvilken kategori stierne tilhører samt krav til stiernes drift og vedligehold. Planen indeholder derudover kort for de områder, hvor cykelrutenettet bør udbygges.

Stier, der ligger langs statsvejnettet, administreres af Vejdirektoratet, hvorfor specifikke krav og retningslinier ikke nødvendigvis følger de krav, der er opstillet i nærværende plan.

De nuværende og fremtidige cykelruter er udpeget på baggrund af eksisterende kortmateriale. Kortene vil løbende blive ajourført.





2 CYKLING, SUNDHED OG MILJØ

Cykling og sundhed hænger sammen. Sundhedsstyrelsen anbefaler en halv times motion hver dag, og for børnene én times motion om dagen. Motionen forøger midllevetiden og forebygger bl.a. hjertekarsygdomme, sukkersyge, kræftformer, knogleskørhed og depressioner.

Den teknologiske udvikling har i stigende grad formindsket den fysiske udfoldelse i dagligdagen i form af bl.a. stillesiddende arbejde. Mange dyrker ikke organiseret sport, og mange får kun regelmæssig motion ved at gå og cykle. Derfor er valget af transportmiddel vigtigt for vores sundhed. Den halve times daglige motion kan f.eks. opnås ved at cykle til arbejdspladsen, foretage indkøb på cykel eller cykle til fritidsaktiviteter.

For mange danskere er den primære årsag til at cykle motion og frisk luft. En bedre fysik, færre sygedage og ikke mindst en bedre mental tilstand er noget, der vægter højt. At cyklen samtidig er et individuelt transportmiddel, der ikke er bundet af køreplaner eller køkørsel i myldretiden, gør kun cykling mere værd.

Tidsmæssigt har forskellige undersøgelser vist, at cyklen på de kortere ture op til 5 km ofte er hurtigere end bilen og samtidig er cyklen lettere at parkere. På de længere afstande kan cyklen i kombination med kollektiv trafik også være et alternativ til bilen, ligesom nogle bilister vil være interesseret i at cykle, hvis der findes et sammenhængende og trafiksikkert net af cykelruter med en høj indbygget komfort og fremkommelighed.

Jo flere der cykler, jo mere synlig bliver cykeltrafikken i gadebilledet. Det har betydning for indstillingen til at cykle – cyklens image, men også for cyklisternes sikkerhed.

At kollegerne, kammeraterne og vennerne cykler kan øge motivationen til selv at cykle – at det er ”in” at cykle. En større fysisk synlighed af cyklerne vil også medføre, at bilisterne ikke så let glemmer cyklisterne ved f.eks. svingmanøvrer, og at forventningen om at der nok kommer en cyklist – ”så jeg må hellere kikke efter inden jeg kører” - bliver mere udtalt.

For børnene har det stor betydning, at de allerede fra en tidlig alder lærer at færdes i trafikken. At lære de skrevne og uskrevne færdselsregler således at også de har friheden til at kunne færdes frit og på egen hånd – at være selvhjulpen i trafikken. Forældrene aflastes samtidig ved, at børnene ikke skal følges eller transporteres til alle deres gøremål, skole, kammerater, fritidsinteresser osv. Ingen børn lærer at færdes i trafikken på bagsædet i en bil!

Cykeltrafikken medfører ingen støjgener og ingen luftforurening og kan som sådan kaldes et bæredygtigt og miljørigtigt transportmiddel. Men de miljømæssige aspekter spiller ofte kun en lille eller slet ingen rolle i forbindelse med den enkeltes valg af cyklen eller ej. Derimod har cykeltrafikken på dette område en samfundsmæssig betydning – og hvis alle cyklisterne pludselig fandt på at køre i hver sin bil – så vil trafikforholdene på vores i forvejen belastede veje blive langt værre.

Endelig er cyklen et billigt alternativ til den motoriserede trafik. Men det har ofte kun betydning i forbindelse med anskaffelsen af bilen. Har vi råd til en bil eller bil nr. 2, eller kan vi nøjes med at cykle. Hvis bilen og cyklen står side om side i garagen, har det økonomiske incitament formentlig ingen betydning for valget af transportmiddel – det er vi for velhavende til. Her er det motionen og den friske luft, som betyder noget.

3 MÅLSÆTNINGER FOR CYKELRUTENETTET

Formålet med cykelpolitikken er at få udvalgt og koordineret de kommende års aktiviteter, der skal igangsættes for at fremme cykeltrafikken i Holstebro Kommune.

Holstebro Kommune har som mål at sætte fokus på både transportstier og rekreative stier, når det gælder ændringer i de eksisterende byområder og udbygning af nye områder. Sikkerheden for cyklister prioriteres højt i alle trafikprojekter på lige fod med trafiksikkerheden for bilister.

Målet er at sikre både nær- og fjerntrafik en god og sikker afvikling med særlig fokus på de bløde trafikanter og miljøet. Dette mål skal nås ved at sætte mere fokus på det at cykle i Holstebro Kommune, at skabe mere opmærksomhed omkring cykling, at sikre en større tryghed ved det at cykle samt på længere sigt at etablere flere cykelstier langs de overordnede veje samtidig med at der generelt sikres en høj vedligeholdelsesstandard for alle stier.

Planlægningen af det fremtidige cykelrutenet tager højde for sikkerhed og tryghed, tilgængelighed og fremkommelighed, direkte ruter, sammenhæng og overskuelighed.

Cykelruteplanen har til hensigt at angive, hvor der påtænkes etableret cykelruter i Holstebro Kommune. Der er i planen lagt vægt på at skabe cykelruter, som kommunen vil have de lette trafikanter til at benytte. Således er fokus i første omgang lagt på at skabe et rutenet i byerne, pendlerruter, dvs. ruter mellem bolig – skole, bolig – arbejde, bolig – centerfunktioner og bolig - terminaler. Der er således set på, hvor de forskellige funktioner ligger i forhold til det eksisterende cykelrutenet samt hvor de store strømme af lette trafikanter er. De fremtidige cykelruter er derefter forsøgt lagt, hvor der vurderes at være et behov, men ikke

nødvendigvis der, hvor der sker uheld.

Den udveksling, der er mellem byerne i kommunen vurderes primært at ske via rekreative ruter eller nationale cykelruter.

Cyklisters og fodgængeres færden og krydsning af en vej er forbundet med en væsentlig uheldsrisiko, hvor en eventuel skadesgrad på den lette trafikant kan være stor. Der skal derfor i forbindelse med cykelruterne i byerne tages særligt hensyn til de lette trafikanter især ved krydsning mellem vej og sti. Der bør derfor sikres trygge krydsningsmuligheder og evt. etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvor hastigheden ønskes nedsat af hensyn til cykeltrafikken.

Trafiksikkerhedsplanen opstiller en målsætning om, at 80 % af skoleeleverne fra 2. klassetrin og opefter skal være selvtransporterende i 2012.

Skolevejsanalysen viser, at 93 % af de skoleelever, der har deltaget i analysen, transporterer sig selv til og fra skole, dvs. enten til fods, i bus eller på cykel. En udbygning af det fremtidige cykelrutenet skal være med til at sikre, at dette fortsat vil gælde.

Hurtige, direkte og sikre ruter har stor betydning for, hvor attraktivt det er at cykle. Derfor er der udpeget en række cykelruter, der er med til at skabe et sammenhængende stisystem i byerne i Holstebro Kommune.

Cykelruterne består af en kombination af stier i eget tracé, cykelstier og cykelbaner afhængig af, om vejen er en gennemfartsvej, fordelingsvej eller lokalvej således, at gående og cyklende kan færdes ad trygge og sikre ruter.

Planen for den fremtidige stistruktur er baseret på følgende tre kategorier:

- Cykelstier
- Cykelbaner
- Cykelruter

Vejplanen angiver de nærmere retningslinier for, hvilke cykelfaciliteter der bør etableres indenfor de forskellige vejklasser.

4.1 Cykelstier

Cykelstier eller stier i eget tracé defineres som stier langs veje. Stierne kan være delt i cykelsti og gangsti.

Cykelstier langs veje bør minimum være 1,5 m ved ensrettet sti og 2,5 m ved dobbeltrettet sti. Cykelsti som delt sti bør være minimum 1,5 m i hvert spor.

Cykelstierne har til hensigt at give nogle trygge og sikre forbindelser internt i et boligområde, mellem forskellige boligområder, mellem boligområder og skole, til fritidsfunktioner samt mellem byer.

Der er opstillet følgende retningslinier:

- Stierne bør etableres med fast belægning (asfalt eller flisebelægning med lav rullemodstand). Stier, der kun benyttes i begrænset omfang eller som har karakter af naturstier, kan anlægges i grus eller stenmel.
- Stierne kan ved hjælp af f.eks. afmærkning eller belægningsskift opdeles i et areal forbeholdt gående og et areal forbeholdt cyklende.
- Cykelstierne bør være belyst vha. separat stibelysning eller gadebelysning i byzonen. I landzone er stierne som udgangspunkt ikke belyst. Stibomme skal være belyste.
- Krydsning af gennemfartsveje og fordelingsveje bør så vidt muligt ske i signalkryds eller rundkørsel, mens cyklisterne kan forvente vigepligt i nogle af de mindre kryds.
- Cykelstierne i byzone bør i lighed med fortove føres ubrudt forbi lokalvejenes udmundinger og således samtidig fungere som overkørsel til sidevejen.
- I nødvendigt omfang kan der vejvises fra stierne til de enkelte områder og gader.
- Hvor der er væsentlig cykeltrafik, eller hvor et behov kan konstateres eller sandsynliggøres, bør der anlægges cykelsti.
- Ved nyanlæg i byområder, der er planlagt med trafikadskillelse, bør stier etableres i eget tracé.
- I byområder, der ikke er planlagt med trafikadskillelse, eller hvor en planlagt trafikadskillelse ikke er effektiv, bør der anlægges almindelige cykelstier langs gennemfartsveje og fordelingsveje, suppleret med hovedstiruter ad lokalveje.

4 CYKELRUTENET

4.2 Cykelbaner

Cykelbaner defineres som cykelstier, der er adskilt fra kørebanen af en ubrudt kantlinie og afmærket med cyklistsymbol eller skilte. Bredden af cykelbanen skal minimum være 1,2 m.

Hvor der kun er få cyklister, hvor pladsforholdene er snævre, og hvor ressourcerne er små, kan der etableres cykelbane, adskilt fra køresporet ved en 30 cm bred ubrudt kantlinie.

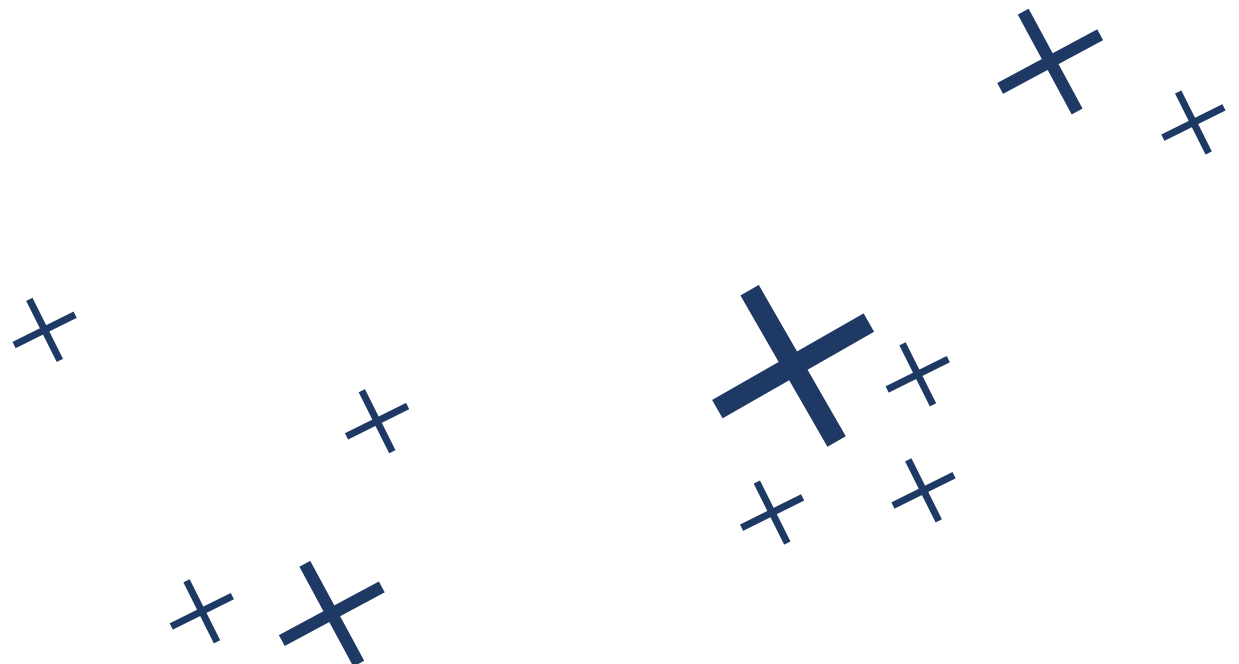
4.3 Cykelruter

Cykelruter defineres som et længere forløb af stier og / eller veje, som udgør en sammenhængende forbindelse fra en del af byen til en anden eller til bestemte mål i byen som f.eks. idrætsanlæg og skoler. Cykelruterne bruges som ruter mellem bolig – skole, bolig – arbejde, bolig – centerfunktioner og bolig – terminaler.

Cykelruterne har til formål at give sikre og trygge forhold for cyklister og knallertkørere på gennemfartsveje og fordelingsveje. Derudover indgår cykelruterne i det regionale og nationale cykelrutenet.

4.4 Øvrige strækninger med cykelfaciliteter

Udover cykelruterne er der allerede etableret interne stisystemer i en række boligområder, stier i eget tracé og veje med cykelsti/cykelbaner. Alle disse stier har stor betydning for cykeltrafikken både på de korte interne cykelture og som adgangsveje til og fra cykelruterne.



For cyklisterne er det lige så vigtigt at kunne parkere sin cykel sikkert og nemt, som det er at kunne køre sikkert og komfortabelt på cykel. Derfor skal det sikres, at der ved relevante rejsemål for cyklisterne etableres et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser, at cykelparkeringspladserne er hensigtsmæssigt placeret og har en hensigtsmæssig udformning.

5.1 Retningslinier for antal cykelparkeringspladser

Til den fremtidige lokalplanlægning og generelt i forbindelse med forbedring af forholdene for cykeltrafikken er der udarbejdet følgende retningslinier for antallet af cykelparkeringspladser, der bør etableres ved forskellige typer byggeri:

| Bebyggelsens art | Cykler i Holstebro City | Cykler udenfor Holstebro City |
|--|---|---|
| Tæt – lav boligbebyggelse | Til større byggerier skal der etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer, -skure, -kælder eller lign., til beboere, brugere m.fl. ¹⁺² | Til større byggerier skal der etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer, -skure, -kælder eller lign., til beboere, brugere m.fl. ¹⁺² |
| Etageboligbebyggelse | 1 plads pr. bolig ¹⁺² | 1 plads pr. bolig ¹⁺² |
| Kollegie- og ungdomsboligbebyggelse, boliger under 50 m ² og enkeltværelser | 1 plads pr. bolig ¹⁺² | 1 plads pr. bolig ¹⁺² |
| Ældreboligbebyggelse | 1/3 plads pr. bolig ¹⁺² | 1/3 plads pr. bolig ¹⁺² |
| Butikker | 1 plads pr. 100 m ² bruttoetageareal op til 1.000 m ² bruttoetageareal for ansatte. Der skal etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer eller lign. til kunder ¹⁺² | 1 plads pr. 100 m ² bruttoetageareal op til 1.000 m ² bruttoetageareal for ansatte. Der skal etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer eller lign. til kunder ¹⁺² |
| Erhverv og kontor | 1 plads pr. 100 m ² bruttoetageareal op til 1.000 m ² bruttoetageareal for ansatte. Der skal etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer eller lign. til kunder ¹⁺² | 1 plads pr. 100 m ² bruttoetageareal op til 1.000 m ² bruttoetageareal for ansatte. Der skal etableres det nødvendige antal pladser i form af cykelstativer eller lign. til kunder ¹⁺² |
| Fritidsformål, offentlige formål, tekniske formål | Et skønnet nødvendigt antal pladser, der dækker den trafikale belastning i form af ansatte, besøgende, kunder m.fl. ¹⁺² | Et skønnet nødvendigt antal pladser, der dækker den trafikale belastning i form af ansatte, besøgende, kunder m.fl. ¹⁺² |

¹ For større byggerier bør der etableres handicappladser til biler og cykler.

² Størrelser på parkeringspladser til cykler: mindst 0,7 x 2 meter – undtagen i tilfælde, hvor det kan godtgøres, at et mindre areal på en hensigtsmæssig måde kan tilgodeses behovet.

(Kilde: Holstebro Kommuneplan 2004)



5 CYKELPARKERING

5.2 Retningslinier for placering og udformning af cykelparkeringspladser

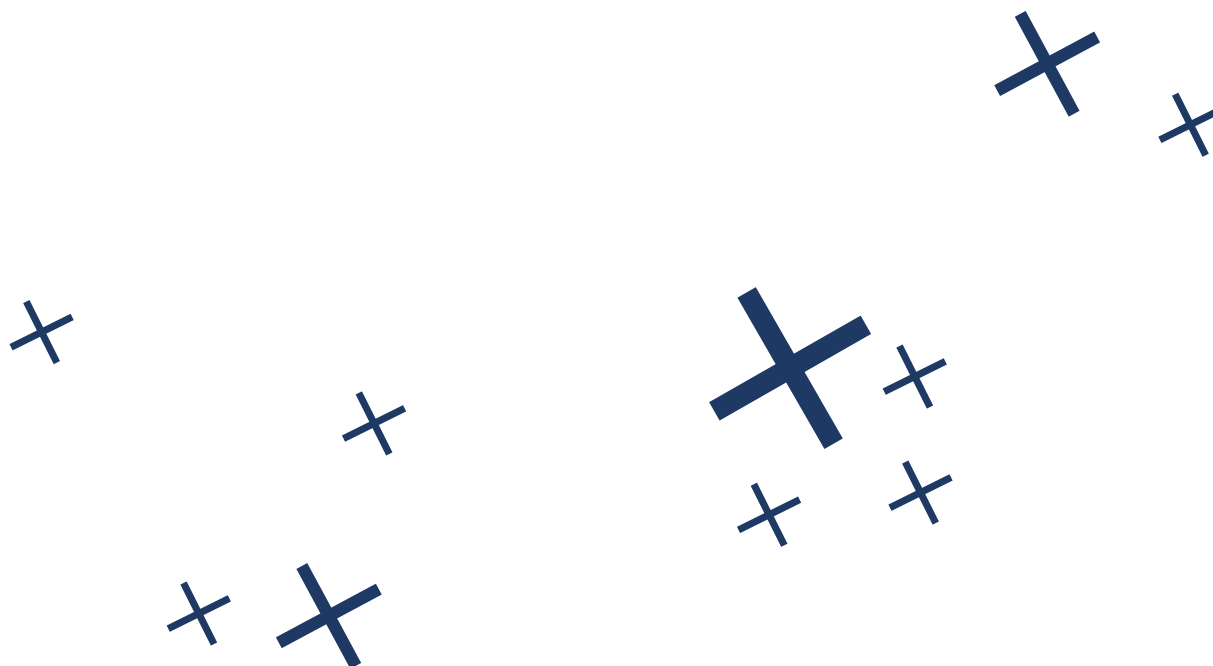
Der er opsat følgende retningslinier for placering og udformning af cykelparkeringspladserne:

- Cykelparkeringen bør placeres så tæt på den/de ruter, som cyklisterne kører ad for at ankomme til rejsemålet.
- I udformning af adgangsforholdene og selve parkeringsområdet skal der sikres tilstrækkeligt manøvre- og parkeringsareal til en cykel med cykeltrailer.
- Cykelparkeringen må ikke være mørk og utryk at benytte og adgangsforholdene til og fra pladserne må ikke medføre farlige trafiksituationer og konflikter med den øvrige trafik.
- Cykelparkeringen bør indeholde cykelstativer, der muliggør fastlåsning af cyklen. Samtidig er det vigtigt, at stativerne kan klare alle gængse cykeltyper, at der er let adgang til stativerne samt tilstrækkelig plads til cykler med cykeltrailer.

5.3 Parkering ved kollektive trafikknudepunkter

Foruden de eksisterende cykelparkeringsmuligheder ved de kollektive trafikknudepunkter i kommunen bør der også ved en række af de meget benyttede busstoppesteder blive etableret cykelparkering. Det drejer sig både om busstoppesteder på landet, i byområderne og ved Banegården. Det er vigtigt, at cyklen kan parkeres hele dagen, hvis cyklen benyttes i forbindelse med offentlig transport til/fra skole eller arbejde.

Etablering af ordnede forhold ved cykelparkeringspladserne er med til at gøre det mere attraktivt at benytte en kombination af cykling - kollektiv trafik på de længere afstande.



6 DRIFT OG VEDLIGEHOLD AF CYKELAREALER

Vejarealernes drift og vedligehold har betydning for, hvor meget der cykles. Dårlige belægningskvaliteter eller manglende vedligeholdelse og renholdelse kan medføre punkteringer, påkørsel af genstande, at man vælter med cyklen – og dermed at cyklisterne mister lyst til at cykle. Gode og renholdte belægningskvaliteter er derimod med til at sikre cyklisterne en høj komfort og god fremkommelighed. Det signalerer samtidig kvalitet, hvilket har betydning for cyklens image.

Drift og vedligehold af vejarealerne er derfor en vigtig faktor i forbindelse med at fremme cykeltrafikken, særligt på de udpegede cykelruter. Derfor er der opstillet krav til drift og vedligeholdelse af cykelruterne, de øvrige veje med cykelstier/cykelbaner samt cykelstier i eget tracé.

For at sikre at kravene overholdes, gennemføres med mellemrum en registrering af cykelstiernes tilstand.

6.1 Krav til drift og vedligehold af cykelstier og øvrige cykelarealer

Der er opstillet følgende krav til drift og vedligehold herunder belægningskvaliteten for strækninger med cykelsti/cykelbane og stier i eget tracé:

- Cykelstier med fast belægning fejles 1 - 2 gange pr. år. I løvfaldstiden suppleres der evt. med ekstra fejning. Cykelbaner fejles i forbindelse med den øvrige gadefejning.
- Cykelstier og cykelbaner sneryddes i overensstemmelse med kommunens plan for vintervedligeholdelse.

Det nuværende driftsberedskab i forbindelse med pludselige opståede gener (f.eks. glasskår på cykelstien) videreføres.

For det øvrige vejnet, hvor der er cykelrute, er der ikke i relation til cyklisterne opsat særlige krav. Her følges de krav til drift og vedligehold, som er knyttet til den enkelte vejstrækning.

6.2 Registrering af belægningskvalitet og -renholdelse

Registrering af belægningskvalitet sker eventuelt efter en gennemkørsel af samtlige cykelstier minimum hvert 4. år. De rekreative stier gennemkøres minimum hvert 5. år. På den baggrund udpeges de strækninger, der ikke opfylder kravene, og som dermed bør have fornyet belægning.

Borgerne i Holstebro Kommune har ligeledes mulighed for via kommunens hjemmeside at indberette om problemer på kommunens veje og stier som f.eks. huller i cykelstierne.

7 HANDLING, FINANSIERING OG OPFØLGNING

For at sikre at politikken er dynamisk, vil der løbende ske en opdatering og fornyelse af aktiviteterne omkring det at cykel i Holstebro Kommune. Prioritering af hvilke aktiviteter der igangsættes, vil ske ud fra følgende kriterier:

- effekt overfor det at øge mængden af cykeltrafik
- effekt på sikkerhed, tryghed og fremkommelighed
- sammenhæng med eksisterende aktiviteter
- sammenhæng med eksisterende planer
- de årlige økonomiske bevillinger

Finansieringen af aktiviteterne i cykelpolitikken vil såvel ske via basisbevillingerne i de forskellige forvaltninger, via anlægsbevillinger og via finansiering fra virksomheder, foreninger, uddannelsesinstitutioner, nationale og regionale puljer mv.

7.1 Opfølgning

Initiativerne i cykelpolitikken vil blive indarbejdet i Holstebro Kommunes årlige budgetlægning. Det betyder, at politikken som minimum justeres en gang om året, og de enkelte initiativers vigtighed afvejes i forhold til andre kommunale opgaver.

Desuden bør der gennemføres cykeltællinger for at kunne følge udviklingen i cykeltrafikken. Ligeledes vil der i forbindelse med nogle af aktiviteterne blive gennemført før- og efteranalyser for at kunne vurdere effekten af disse.

8 FREMTIDIGE CYKELRUTER

I det følgende angives, hvor der bl.a. kan tænkes etableret cykelruter i byerne i Holstebro Kommune. Cykelruterne er placeret således, at der skabes en mere tryk forbindelse mellem bolig – skole, bolig – arbejde, bolig – centerfunktioner og bolig – terminaler. Der er ikke udarbejdet anlægsskøn samt vurdering af de årlige driftsudgifter i forbindelse med udbygning af cykelruterne.

En analyse af cyklistuheldene i Holstebro Kommune i perioden 2003 – 2007 er foretaget i statusrapporten.

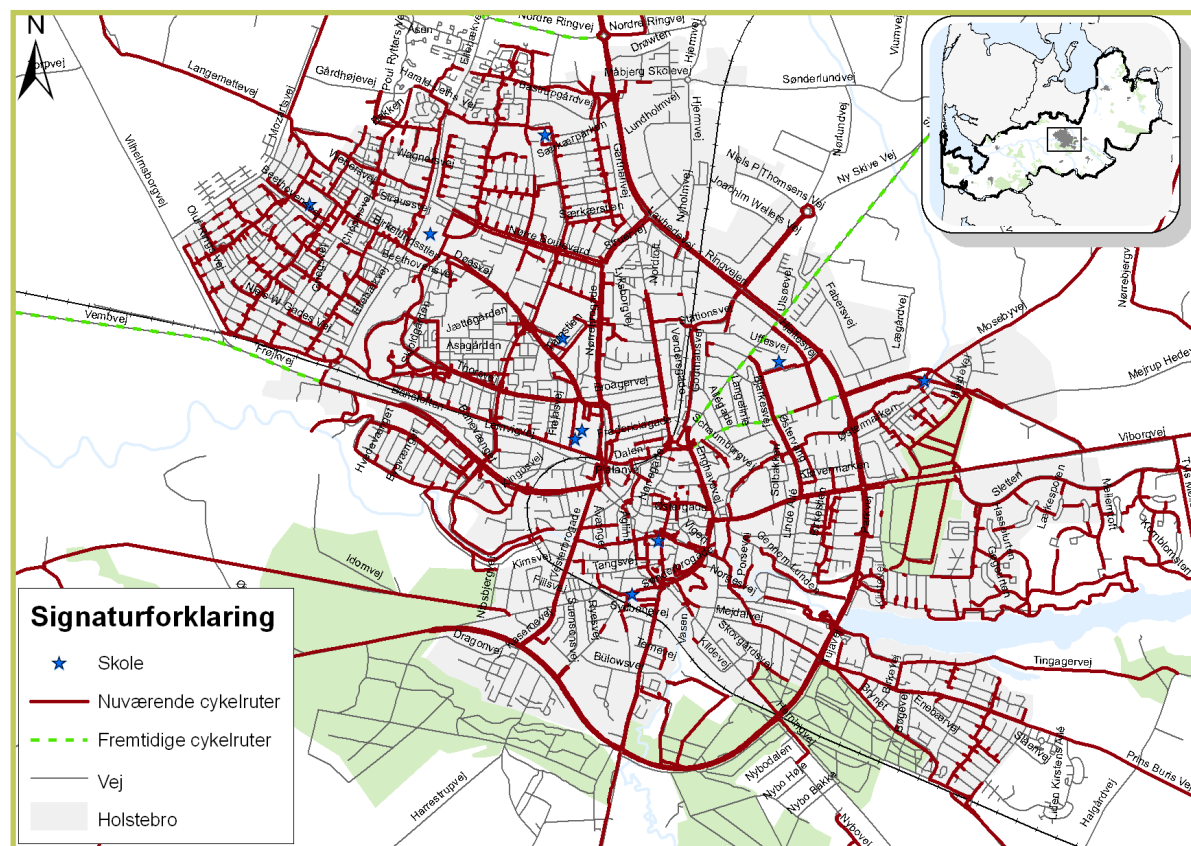
8.1 Holstebro

Cykelrutenettet er generelt godt udbygget i Holstebro. Der er cykelruteforbindelser mellem boligområder, skoler, Holstebro centrum og Holstebro Banegård, se Figur 1 og BILAG A

Cykelruten fra Vemb/Bur forlænges ind til Frøjkvej via Vembvej. Herved etableres der en mere tryk cykelforbindelse til den vestlige del af kommunen.

Cykelruten på Lægårdvej øst for Ringvejen forlænges ind mod centrum til den indre ringvej. Pladsforholdene på Lægårdvej er trange, hvilket gør det utrygt for cyklisterne at færdes her. Det bør synliggøres overfor bilisterne, at der færdes cyklister på Lægårdvej.

I forbindelse med udbygning af Hornshøjparken etableres der cykelruteforbindelse på Skivevej ind mod centrum.



Figur 1 Fremtidige cykelruter Holstebro.

8.3 Nørre Felding

Stinettet fra Skolevej forbindes med Ahornsvinget via Vestsvinget, så der skabes et cykelrutenet med forbindelse til Nørre Felding Skole. Der etableres stikrydning på Sognstrupvej. Se Figur 3 og BILAG C



Figur 3 Fremtidige cykelruter Nørre Felding.

8 FREMTIDIGE CYKELRUTER

8.4 Sevel

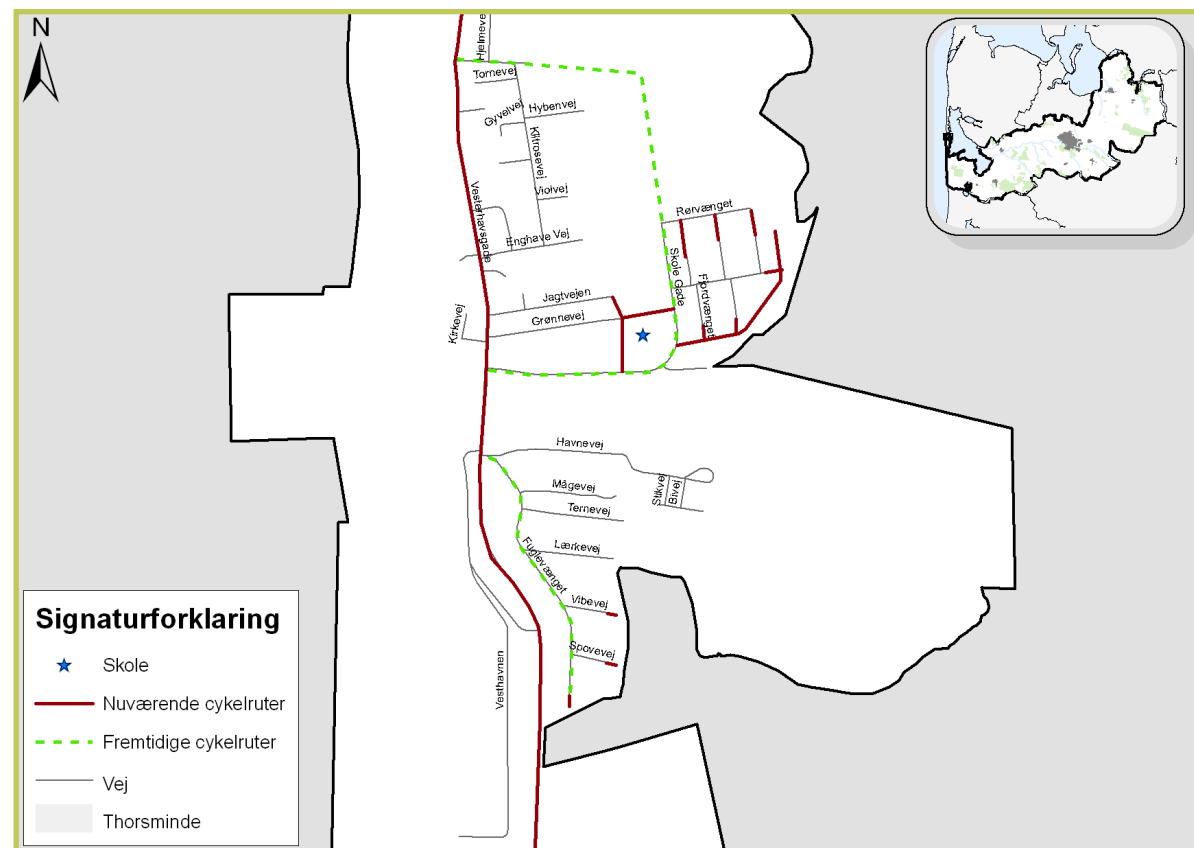
Der etableres en cykelrute rundt om Skoletoften med forbindelse til Handbjergvej og Søgårdvej. Hermed skabes der en cykelrute til Sevel Skole. Se Figur 4 og BILAG D.



Figur 4 Fremtidige cykelruter Sevel.

8.5 Thorsminde

Der etableres cykelrute på Skolegade samt på Fuglevænget med forbindelse til Vesterhavsgade. Se Figur 5 og BILAG E



Figur 5 Fremtidige cykelruter Thorsminde.

8 FREMTIDIGE CYKELRUTER

8.6 Tvis

Cykelrutenettet ved Engparken udbygges.

Der etableres en cykelrute med forbindelse mellem stien syd for Engparken til Hovedgaden via Lauralystvej. Der etableres stikrydsning på Skautrupvej. Se Figur 6 og BILAG F.



Figur 6 Fremtidige cykelruter Tvis.

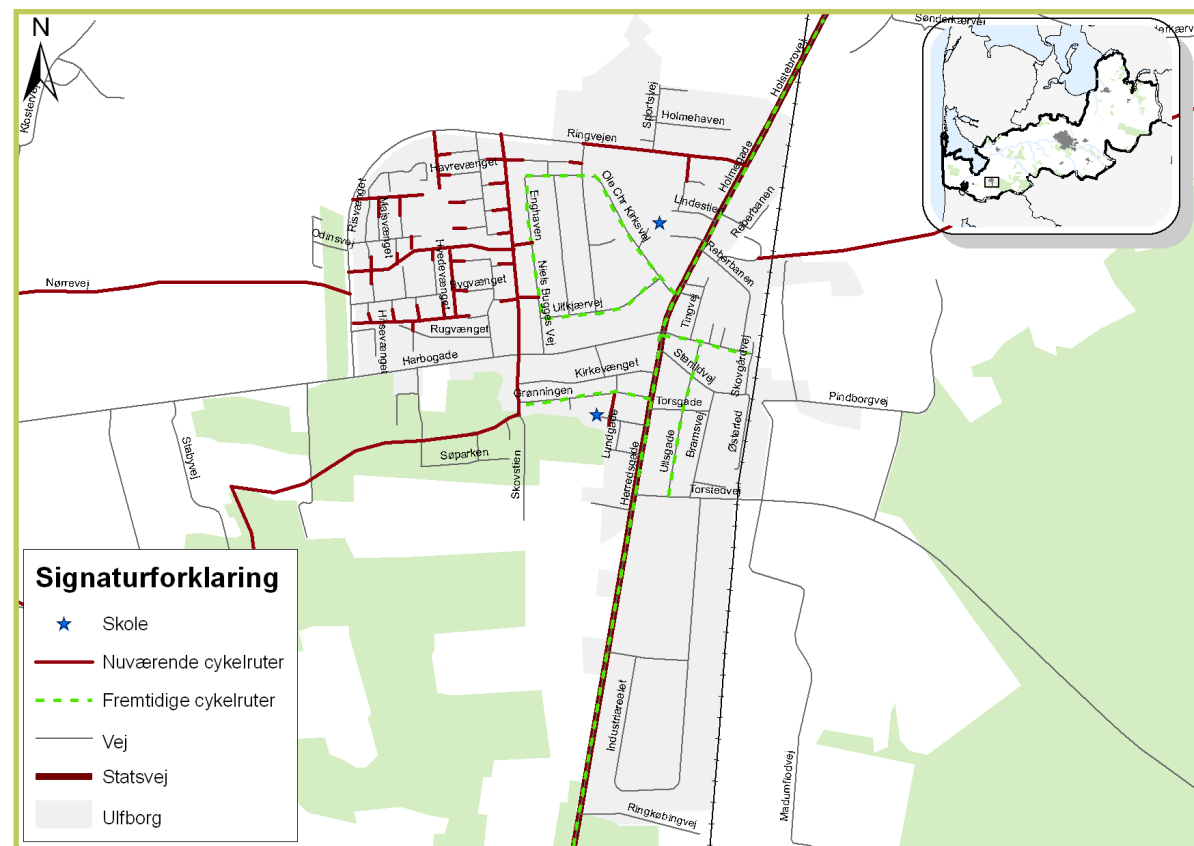
8.7 Ulfborg

Der etableres et cykelrutenet mellem Ole Christian Kirksvej, Niels Buggesvej og Ulfkjærvej. Dette skaber bedre forbindelser til Ulfborg Skole.

Der etableres cykelrute langs med Ringkøbingvej, Herredsgade og Holmegade.

Cykelruten fra Herredsgade/Holmegade udbygges med en forbindelse til Ulfborg Station via Bredgade samt med en forbindelse til Torstedvej via Ullsgade.

Se Figur 7 og BILAG G.



Figur 7 Fremtidige cykelruter Ulfborg.

8 FREMTIDIGE CYKELRUTER

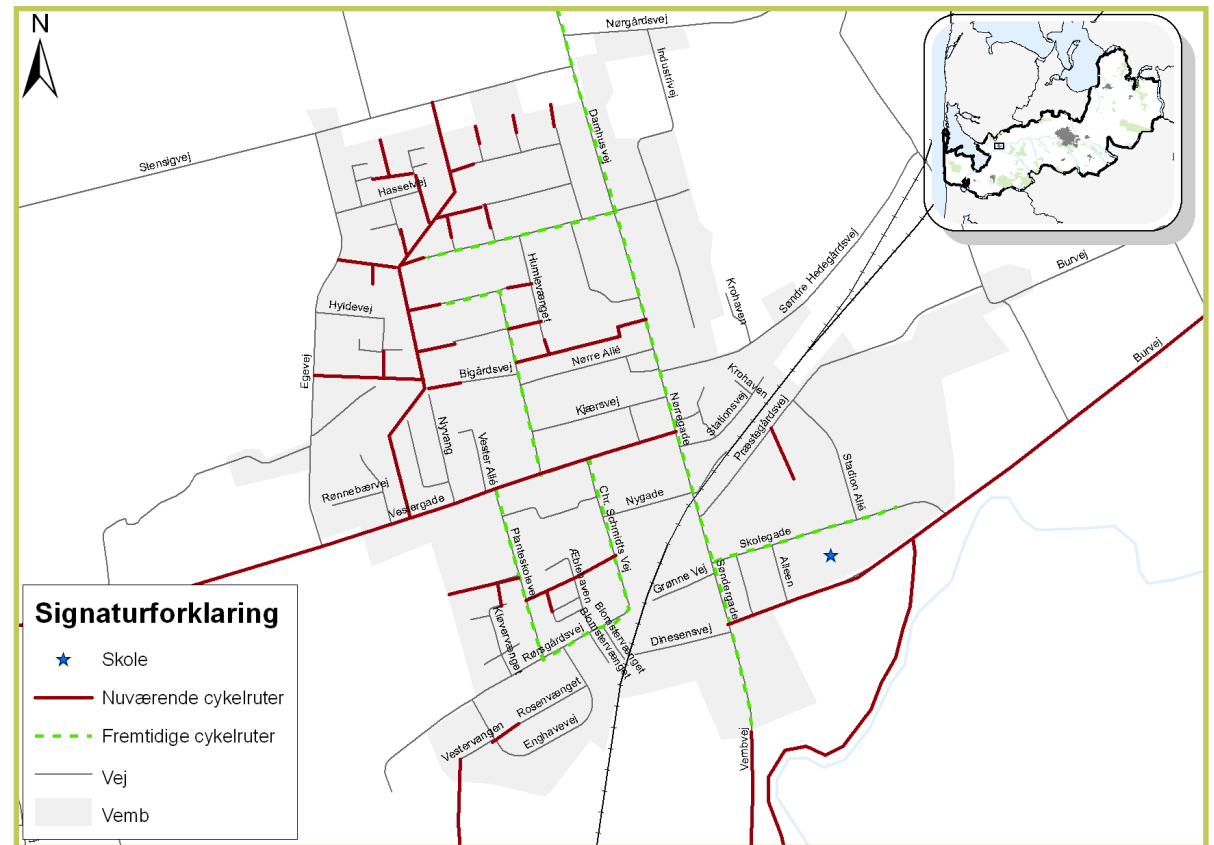
8.8 Vemb

Cykelruten fra Ulfborg videreføres igennem Vemb via vejene Søndergade, Nørregade og Damhusvej.

Der etableres en forbindelse fra Nørregade til eksisterende sti mellem Nyvang og Hasselvej via Humlevænget. Fra området etableres der ligeledes forbindelse til Vestergade vis Bisgårdsvej. Fra Vestergade etableres forbindelse til Planteskolevej, Rørsgårdsvej og Christian Schmidtsvej.

Der skabes forbindelse mellem Søndergade til Skolegade, så der er direkte cykelrute til Vemb skole.

Se Figur 8 og BILAG H.



Figur 8 Fremtidige cykelruter Vemb.

8.9 Vinderup

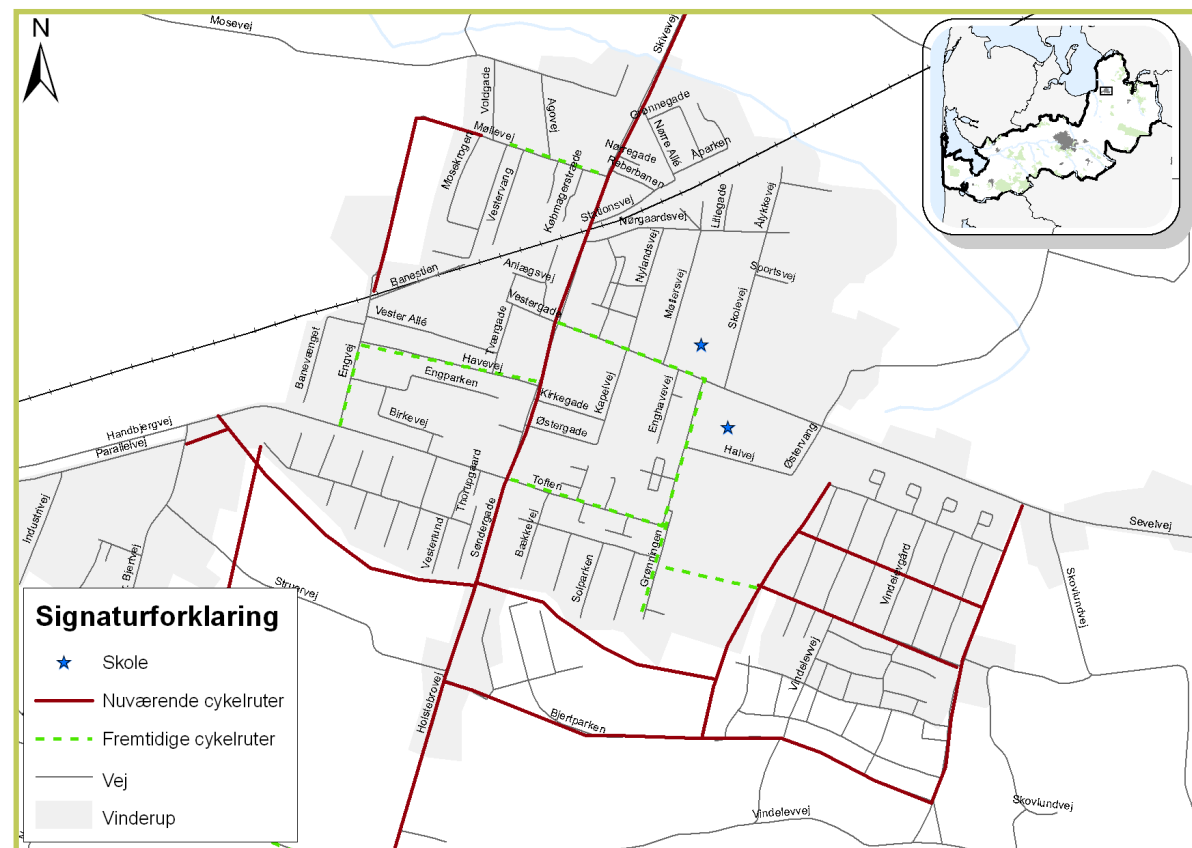
Cykelruten fra Nørre Bjertvej til Holstebrovej udbygges med etablering af sti langs med Struervej.

Der etableres cykelrute i området ved Engvej og Havevej. Cykelruten på Møllevej forlænges til Nørregade.

Der etableres cykelrute ved Sevelvej, Grønningen og Tofte, så der skabes forbindelse til Vinderup Skole.

Cykelruten forlænges til boligområdet ved Vindelevgård.

Se Figur 9 og BILAG I.



Figur 9 Fremtidige cykelruter Vinderup.



8.10 De regionale cykelruter samt cykelruter i andre mindre byer

Regionale cykelruter i Sdr. Nisum, Husby, Bur, Ejning, Skave, Ulfborg Kirkeby og Staby fremgår af figur 10 og BILAG J.

De regionale cykelruter skaber forbindelse mellem byerne i det åbne land.

Sdr. Nisum: Der etableres forbindelse mellem Stabyvej og Sdr. Nisum via Klitvej. Etablering af cykelrutenettet langs Klitvej skaber ligeledes forbindelse til sommerhusområdet ved Husby.

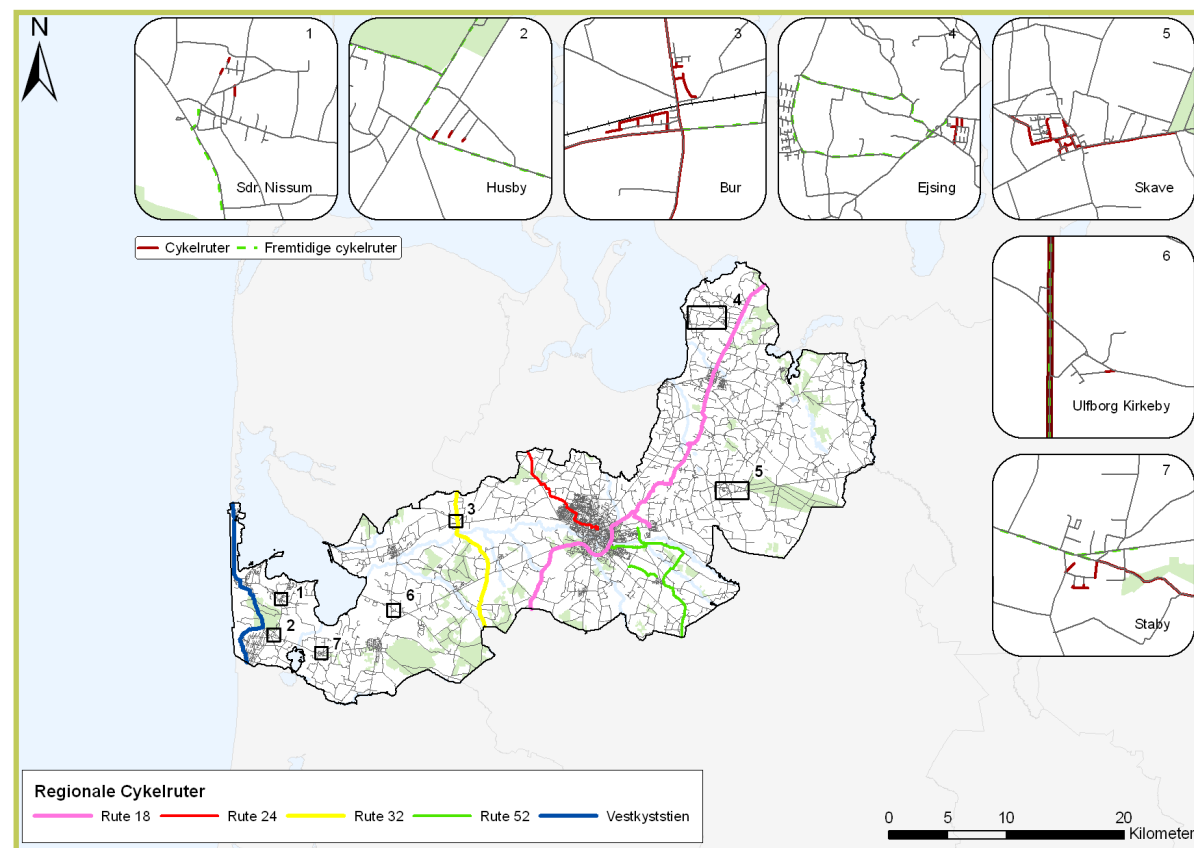
Bur: Der etableres cykelruteforbindelse fra Bur til Holstebro.

Ejning: Der etableres cykelrute langs med Ejningholmvej for at skabe bedre forbindelse mellem Ejning og Ejningholm.

Skave: Cykelrutenettet i Skave udbygges ikke.

Ulfborg Kirkeby: Der etableres cykelrute mellem Ulfborg og Vemb.

Staby: Cykelruten fra vest forlænges frem til Staby Skole.



Figur 10 Eksisterende og fremtidige cykelruter Holstebro

9 FORSLAG TIL CYKELRUTER

| By | Forslag til cykelrute |
|---------------|--|
| Holstebro | <ul style="list-style-type: none"> • Alstrupvej til Nordre Ringvej • Cykelruten fra Vemb / Bur forlænges ind til Frøjkvej via Vembvej • Cykelruten på Lægårdvej øst for Ringvejen forlænges ind mod centrum til den indre ringvej • Etablering af cykelruteforbindelse på Skivevej |
| Mejrup | <ul style="list-style-type: none"> • Cykelruten fra Mejrup Kirkevej forbindes til Kobberupvej • Cykelruten på Elkjærvej udbygges, så der skabes forbindelse til Store Claus og Provst Lønstrups Vej |
| Nørre Felding | <ul style="list-style-type: none"> • Stinetet fra Skolevej forbindes med Ahornsvinget via Vestsvinget |
| Sevel | <ul style="list-style-type: none"> • Der etableres en cykelrute rundt om Skoletofte med forbindelse til Handbjergvej og Søgårdvej |
| Thorsminde | <ul style="list-style-type: none"> • Der etableres cykelrute på Skolegade med forbindelse til Vesterhavsgade • Der etableres cykelrute på Fuglevænget med forbindelse til Vesterhavsgade |
| Tvis | <ul style="list-style-type: none"> • Cykelrutenettet ved Engparken udbygges • Der etableres en cykelrute med forbindelse mellem stien syd for Engparken til Hovedgaden via Lauralystvej |
| Ulfborg | <ul style="list-style-type: none"> • Der etableres et cykelrutenet mellem Ole Christian Kirksvej, Niels Buggesvej og Ulfkjærvej |

9 FORSLAG TIL CYKELRUTER

| | |
|----------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Der etableres cykelrute langs med Ringkøbingvej, Herredsgade og Holmegade • Cykelruten fra Staby til Ulfborg udbygges med en forbindelse til Herredsgade via Grønningen • Cykelruten fra Herredsgade/Holmegade udbygges med en forbindelse til Ulfborg Station via Bredgade • En cykelrute ad Ullstedvej fra Torstedvej til Bredgade |
| Vemb | <ul style="list-style-type: none"> • Cykelruten fra Ulfborg videreføres igennem Vemb ad vejene Søndergade, Nørregade og Damhusvej • Forbindelse fra Nørregade til eksisterende sti mellem Nyvang og Hasselvej ad Humlevænget • Yderligere forbindelse fra området til Vestergade via Bisgårdsvej • Forbindelse til Rørsgårdsvej via Christian Schmidtsvej samt Planteskolevej • Der skabes forbindelse fra Søndergade til skolen ad Skolegade |
| Vinderup | <ul style="list-style-type: none"> • Cykelruten fra Nørre Bjertvej til Holstebrovej udbygges med etablering af sti langs med Struervej • Cykelrute fra Søndergade ad Havevej og Engvej til Handbjergvej • Cykelrute på Møllevvej forlænges til Nørregade • Der etableres cykelrute ved Sevelvej, Grønningen og Toften, |

9 FORSLAG TIL CYKELRUTER

| | samt forbindelse til boligområdet Vindelevgård |
|-----------------|---|
| Sdr. Nisum | <ul style="list-style-type: none"> Der etableres forbindelse mellem Stabyvej og Sdr. Nisum via Klitvej. Etablering af cykelrutenettet langs Klitvej skaber ligeledes forbindelse til sommerhusområdet ved Husby. |
| Bur | <ul style="list-style-type: none"> Der etableres cykelruteforbindelse fra Bur til Holstebro. |
| Ejsing | <ul style="list-style-type: none"> Der etableres cykelrute langs med Ejsingholmvej for at skabe bedre forbindelse mellem Ejsing og Ejsingholm. |
| Skave | <ul style="list-style-type: none"> Cykelrutenettet i Skave udbygges ikke. |
| Ulfborg Kirkeby | <ul style="list-style-type: none"> Der etableres cykelrute mellem Ulfborg og Vemb. |
| Staby | <ul style="list-style-type: none"> Cykelruten fra vest forlænges frem til Staby Skole. |

