

CYKELHANDLINGSPLAN 2024

EN PLAN FOR FREMME AF CYKLISME I HERNING KOMMUNE



Herning
Kommune



INDHOLDSFORTEGNELSE

1. FORORD	5
2. STATUS PÅ CYKELTRAFIKKEN	6
3. MÅLSÆTNINGER	8
4. INDSATSOMRÅDER	10
- ET SAMMENHÆNGENDE HOVEDRUTENET	12
- FLERE BØRN OG UNGE PÅ CYKEL	24
- TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED	26
- KVALITETSMANUAL	28
- ØGET FREMKOMMELIGHED	30
- SKILTNING OG WAYFINDING	32
- FORBEDRET DRIFT OG VEDLIGEHOLD	34
- FREMME AF KOMBINATIONSREJSER	36
- BEDRE CYKELPARKERING	38
- KOMMUNIKATION, KAMPAGNER OG EVALUERING	40
5. HANDLINGSPLAN OG INVESTERINGSBEHOV	42

KOLOFON

Udarbejdet af Herning Kommune, Teknik og Miljø, Vej, Trafik- og Byggemodning med
bistand fra Celis Consult ApS
Grafisk opsætning og fotos - Celis Consult ApS
Herning Kommune, 2024



Celis Consult

*Cykling mod ensretning tilladt, god cykelparkering
og mulighed for at oplade sin elcykel.*



*Banestien mellem Herning og Viborg - Alhedestien.
49 km cykelinfrastruktur i verdensklasse.*



FORORD

Cykling spiller en stor rolle i vores ambitioner om at skabe en bæredygtig, sund og livskvalitetsfremmende fremtid for borgerne i vores kommune. Denne Cykelhandlingsplan er udarbejdet for at understøtte vores ambitioner og for at gøre Herning til en endnu bedre cykelkommune.

Vi er stolte af vores rige kulturarv og de smukke landskaber, der kendetegner vores kommune. Men for at bevare og udbygge vores livskvalitet, er det nødvendigt at tage ansvar for den måde, vi transporterer os på. Cyklen er et bæredygtigt og sundt alternativ, der bl.a. kan være med til at reducere CO2 udledningen og forbedre vores helbred.

Denne Cykelhandlingsplan er resultatet af et samarbejde mellem kommunen, lokale foreninger, erhvervslivet og vores borgere. Vi har lyttet til jeres ønsker, behov og forslag, og vi har arbejdet på at omsætte dem til konkrete initiativer, der vil fremme cyklingen i Herning Kommune.

Planen indeholder en række ambitiøse mål, herunder at øge antallet af cyklister, forbedre cykelinfrastrukturen, styrke trafiksikkerheden og fremme af cykling til skoler og ungdomsuddannelser. Vi vil investere i etableringen af nye cykelstier, opgradere eksisterende ruter, etablere cykelparkeringsfaciliteter og skabe tryghed og incitament for alle, der ønsker at tage cyklen i brug som transportmiddel.

Cykling er ikke kun et transportmiddel, det er en livsstil. Det er en måde at udforske vores smukke kommune på, at skabe sunde vaner og at passe på vores miljø. Jeg tror på, at denne Cykelhandlingsplan kan være med til at skabe positive forandringer for os alle.

Tak til alle jer, der har bidraget til udviklingen af denne plan, og tak til jer, der vælger cyklen, som en del af jeres hverdag.

Sammen kan vi gøre Herning Kommune til et endnu bedre sted at bo, arbejde og nyde livet på to hjul.

Med venlig hilsen

John Thomsen
Formand Miljø-, Infrastruktur- og Naturudvalget
Herning kommune

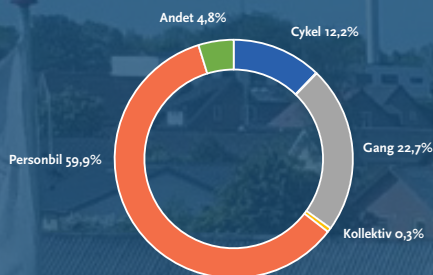


STATUS PÅ CYKELTRAFIKKEN

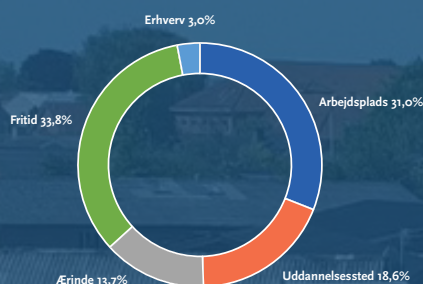
NØGLETAL OM CYKELTRAFIKKEN I HERNING KOMMUNE



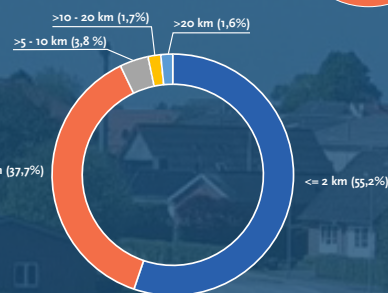
ANDEL TURE FORDELT PÅ TRANSPORTMIDDEL



ANDEL TURE FORDELT PÅ FORMÅL



ANDEL CYKELTURE FORDELT PÅ TURLÆNGDE

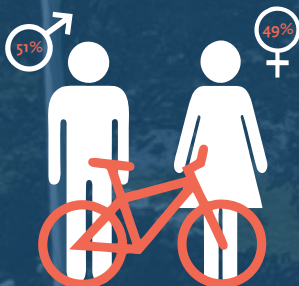


Andelen af ture på cykel i Herning Kommune udgør kun 12,2 procent af de samlede ture i kommunen. Dette indikerer et betydeligt potentiale for at få flere til at cykle. Langt de fleste cykelture i kommunen er under 5 km, og de fleste af turene sker mellem henholdsvis hjem og arbejde samt uddannelse. Andelen af cykelture i fritiden udgør isoleret det største turformål for cyklister i Herning Kommune. Cykelture i arbejdstiden udgør kun en meget lille del af de samlede cykelture.

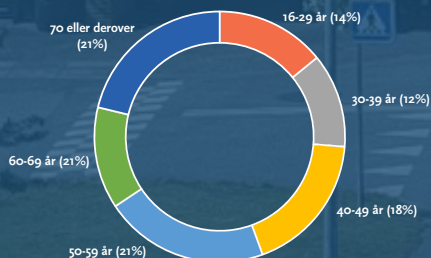
HVEM ER CYKLISTERNE I HERNING KOMMUNE?



FORDELING PÅ KØN

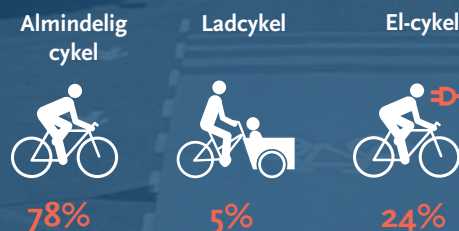


ALDERSFORDELING PÅ CYKLISTER



Cyklister over 70 år udgør den største andel af cyklister i Herning Kommune.

FORDELING PÅ CYKELTYPER



Note: I undersøgelsen svarer flere cyklister, at de har mere end én cykel, hvilket er årsagen til at ovenstående opgørelse samlet udgør mere end 100%

FAKTA

"For hver 10 km på cykel udløses der 1,6 kg mindre CO₂, end hvis turen var kørt i bil"

Kilde: Mobilitetsstrategi, Herning Kommune 2021

FAKTA

"Cyklen kan bidrage til at nå hele 11 ud af FN's 17 Verdensmål for en bæredygtig fremtid"

Kilde: European Cyclists' Federation: The benefits of cycling.

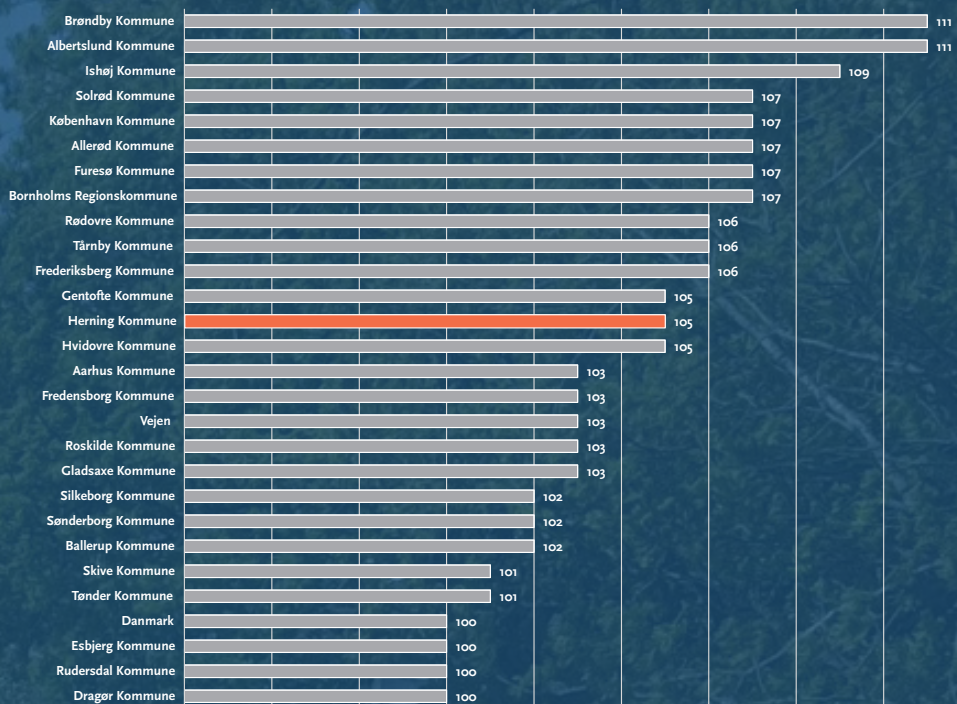
FAKTA

"For hver kilometer, der tilbagelægges på cykel er der en samfundsmæssig sundhedsgavn på knap 9 kr. pr. kørt kilometer"

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser

Cykelgaden på Frølundvej i Hammerum

CYKLISTERNES TILFREDSHED MED HERNING SOM CYKELKOMMUNE



Baseret på det landsdækkende Cykelregnskab 2022, foretaget i 49 kommuner, lander Herning Kommune på plads nummer 13 over de kommuner med flest tilfredse cyklister. Herning Kommune ligger som den højest placerede kommune i Jylland.

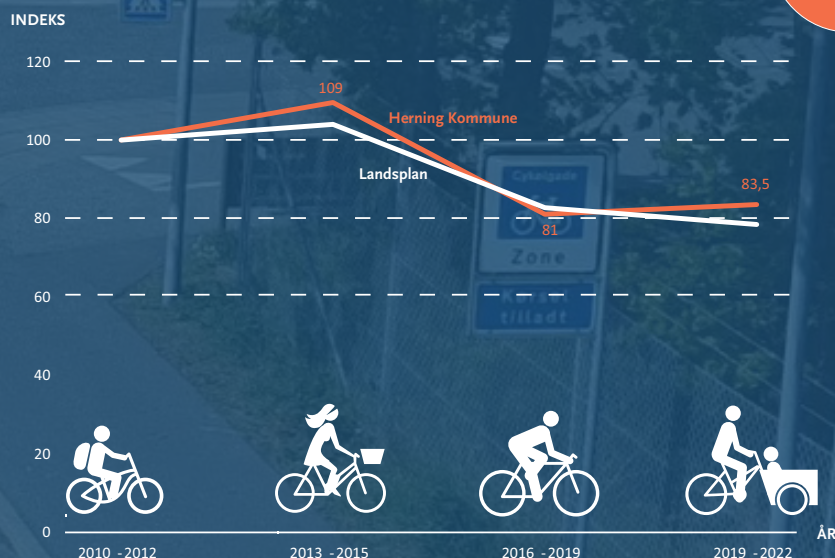
UDVIKLINGEN I CYKELTRAFIKKEN I HERNING KOMMUNE



Cykeltrafikken i Herning Kommune er i perioden 2010-2022 faldet med godt 16 procent. Dog har der været en lille stigning i cykeltrafikken i de seneste år. Udviklingen i cykeltrafikken i Herning Kommune afspejler tendensen på landsplan med generelt faldende cykeltrafik, udenfor de største byer i Danmark.

Af figuren fremgår udviklingen i cykeltrafikken i Herning Kommune, sammenlignet med udviklingen på landsplan. Tal er hentet fra Transportvaneundersøgelsen 2022, som er en årligt tilbagevendende interviewundersøgelse, der kortlægger danskernes transportvaner.

Det store fald i cykeltrafikken, i perioden 2013-2015 og frem til perioden 2016-2019 på næsten 20 procent, kan ikke umiddelbart forklares, men Vejdirektoratets faste tællestationer for cykler på Statsvejnettet viser samme kraftige fald for perioden.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen - Det Nationale Cykelregnskab 2022

Note: Grundet forholdsvis små stikprøver i den landsdækkende interviewundersøgelse er usikkerheden for enkelte år ret stor. Derfor er ovenstående opgørelse for udviklingen i cykeltrafikken grupperet for 3-årige perioder.

MÅLSÆTNINGER

Herning Kommune har et overordnet mål om at en stadig større andel af transportarbejdet i kommunen, skal foregå på cykel.

Dette skal især opnås ved at overføre de korte bilture til cykel, samtidig med at der skabes størst mulig trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklisterne.

Denne cykelhandlingsplan har som sit primære formål at sikre størst mulig udbytte af de forbedringer og udbygninger, der implementeres, set i relation til de tilgængelige ressourcer.

Målsætninger

Herning Kommune har følgende målsætninger:

- **Målsætning 1 - Flere cyklister**

Antallet af cyklister skal øges med 20 % frem til 2030, set i forhold til niveauet i 2024.

- **Målsætning 2 - Flere cyklende børn til skole**

Mindst 50 % af skolebørnene i Herning kommune skal cykle i skole.

- **Målsætning 3 - Færre ulykker med cyklister**

Antallet af uheld med cyklister skal halveres frem mod 2030, set i forhold til niveauet i 2021.

- **Målsætning 4 - Flere tilfredse cyklister**

Borgernes tilfredshed med Herning som cykelvenlig Kommune skal øges frem mod 2030.

Indsatsområder

I de efterfølgende afsnit beskrives en række målrettede indsatsområder, der alle skal bidrage til at realisere handlingsplanens målsætninger.

1. Et sammenhængende cykelrutenet
2. Flere børn og unge på cykel
3. Øget trafiksikkerhed og tryghed
4. Kvalitetsmanual
5. Øget fremkommelighed
6. Bedre skiltning og wayfinding
7. Forbedret drift og vedligehold
8. Fremme af kombinationsrejser
9. Bedre cykelparkeringsforhold
10. Kommunikation, kampagner og evaluering

MÅLSÆTNING 1 - FLERE CYKLISTER

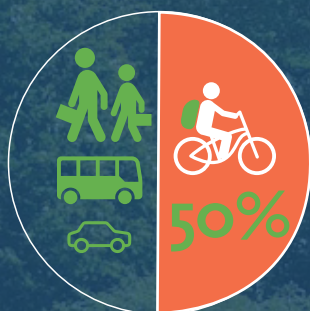


At vælge cyklen som transportmiddel gavner både Herning Kommune som samfund og den enkelte cyklist. En stigning i antallet af cyklister, frem for andre transportformer, bidrager til at øge fremkommeligheden i transportsystemet, mindske miljøbelastningen og fremme sundheden.

Med de mange positive effekter for både Herning og den enkelte borger har Herning Kommune til hensigt at fortsætte investeringerne i fremme af cyklisme. Cykelhandlingsplanen er udformet med det formål at motivere endnu flere til at vælge cyklen, og målet er at øge cykeltrafikken med yderligere 20 % frem til 2030 i forhold til niveauet i 2024.

#1

MÅLSÆTNING 2 - FLERE CYKLENDE BØRN TIL SKOLE



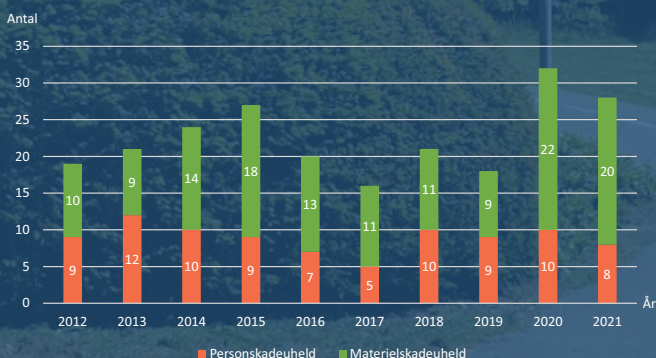
I Herning Kommune er børn og unge en mærkesag, og der er stor fokus på børns trivsel, bevægelse og sundhed.

På landsplan er der en stigende tendens til, at vores børn bliver kørt, når de skal til institution, skole og fritidsaktiviteter. Den samme tendens gælder også for Herning Kommune.

I Herning Kommune er målet at mindst 50% af skolebørnene skal transportere sig på cykel til og fra skole. En delmålsætning er at børn allerede inden skolestart lære at cykle.

#2

MÅLSÆTNING 3 - FÆRRE ULYKKER MED CYKLISTER



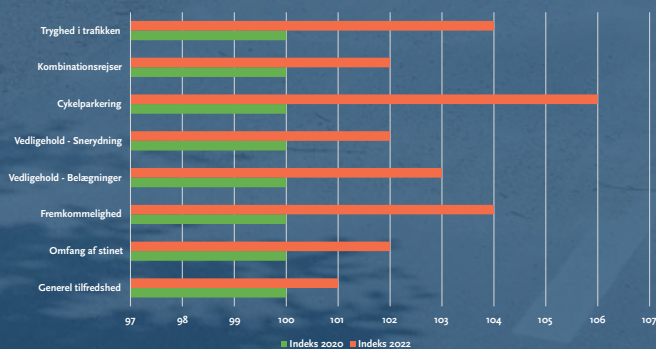
Det er vigtigt at sikre god trafiksikkerhed på vej- og stinetet for cyklister.

Herning Kommune har en god tradition for at udforme trafiksikre løsninger for cyklister, men på en række områder er der stadig plads til forbedring.

Det er et mål at antallet af uheld med cyklister skal halveres frem mod 2030 set i forhold til niveauet i 2021.

#3

MÅLSÆTNING 4 - FLERE TILFREDSE CYKLISTER



For at forstå og imødekomme cyklisterne's behov er det afgørende, at evaluere deres tilfredshed med Herning som cykelkommune. Herning Kommune har løbende indsamlet vigtige indsigter omkring tilfredsheden med en række af relevante parametre, fra cyklisterne selv.

Det er et mål, at borgernes tilfredshed med Herning som cykelvenlig kommune, skal øges frem mod 2030 på alle de parametre der måles på.

#4

INDSATSOMRÅDER

Herning Kommune har et mål om, at en større del af trafikken i kommunen afvikles på cykel, og at især de kortere bilture erstattes af cykelture. Målgruppen af potentielle cyklister er således især bilister, der bruger bilen på de kortere ture.

Det er ikke nogen enkel opgave. I de senere år er der gjort en betydelig indsats for at forbedre cyklisternes forhold og alligevel er der ikke tegn på, at antallet af cyklister er øget mærkbart i Herning Kommune. Denne udvikling understreger, at det er en ambitiøs målsætning at få markant flere til at cykle, og ikke mindst at erstatte nogle af de korte bilture med cykelture. Det er ikke nok at anlægge en ny cykelsti - der er behov for en flerstrengt indsats.

Skal det lykkes, forudsætter det initiativer på flere fronter. Indsatser for at skabe bedre forhold for cyklisterne kan ikke stå alene, men skal også løbende koordineres med indsatser målrettet den øvrige trafik. Alle tiltag, der eksempelvis begrænser tilgængeligheden for den motoriserede trafik, kan på sigt medvirke til at få flere til at cykle.

Hovedindsatsen i planen – et sammenhængende cykelrutenet

Ambitionen er at få udbygget hele kommunes geografi med et sammenhængende cykelrutenet, som en hovedindsats i planen. Et sammenhængende cykelrutenet er forudsætningen for at kunne tilbyde gode, sikre og fremkommelige korridorer for cykeltrafikken – uanset alder og erfaringsniveau.

Med udpegningen af det sammenhængende cykelrutenet, skal der sikres et robust plangrundlag til at prioritere og udbygge med nye cykelstianlæg i forbindelse med f.eks. byudvikling, vejombygninger og renoveringer m.m.

Øvrige indsatsområder

Udover hovedindsatsen i cykelhandlingsplanen er der yderligere udpeget ni indsatsområder, der erfaringsvis har stor betydning for cyklisternes oplevede komfort, fremkommelighed og sikkerhed. Og som med koordineret indsats og investering kan være med til at fastholde og tiltrække nye cyklister i Herning Kommune.

De overordnede indsatsområder er ikke prioriteret indbyrdes, men indenfor hvert indsatsområde er der indikeret en prioritering af projekterne foreslået i planen.

Cykelhandlingsplanen beskæftiger sig kun med indsatser, der direkte fokuserer på cyklisternes forhold. Planen beskæftiger sig således ikke direkte med mulige reguleringer af den øvrige trafik.



DE 10 INDSATSOMRÅDER



1. ET SAMMENHÆNGENDE HOVEDRUTENET

Hvis flere skal cykle, så er det vigtigt at sørge for, at cyklen kan fungere som et reelt transportmiddel for borgerne. Dette kræver som minimum, at der er et net af sammenhængende cykelstier og fornuftige ruter ad øvrige veje, som forbinder kommunens mangeartede mål med boligområderne.



2. FLERE BØRN OG UNGE PÅ CYKEL

Herning Kommune har stort fokus på, at få flere børn til at cykle til skole. At sikre gode forhold for at cykle til skole er med til at skabe sunde og aktive børn. På den lange bane er sikring af gode forhold for at cykle til skole en forudsætning for bæredygtige transportvaner, hos næste generation. Herning Kommune ønsker fortsat at arbejde både strategisk og konkret med at sikre gode forhold for cyklister ved skolerne og ungdomsuddannelser.



3. ØGET TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

Det er vigtigt at sikre god trafikssikkerhed på vej- og stinettet for cyklister. Herning Kommune har god tradition for at udforme trafikssikre løsninger for cyklister, men på en række områder er der stadig plads til forbedring. En uheldsanalyse vil bl.a. udpege de sorte pletter for cyklister og anvise forbedringstiltag - herunder etablering af belysning til at øge trygheden.



4. KVALITETSMANUAL

Ved alle nye vejprojekter og renovering af eksisterende vejanlæg skal det sikres at cykelfaciliteter indarbejdes bedst muligt og på et niveau, der matcher de politiske mål. Med indsatsen vil der bl.a. blive lagt vægt på udarbejdelsen af en decideret "Kvalitetsmanual" for udformning af cykelfaciliteter, der henvender sig til både interne medarbejdere og eksterne rådgivere.



5. ØGET FREMKOMMELIGHED

Et hovedprincip for etablering af god infrastruktur for cyklister er, at man som cyklist aldrig bør tvinges af cyklen for at forcere forhindringer som stibomme, trapper, og stejle ramper med mere. Derudover bør cykling være muligt og tilladt på hele vejnettet. Med denne indsats identificeres nuværende udfordringer med cyklisters fremkommelighed, og der peges på tiltag til fremtidig implementering af cyklistfremmende initiativer.



6. BEDRE SKILTNING OG WAYFINDING

Selvom de fleste ture køres ad ruter cyklisterne kender i forvejen, er der stadig brug for vej- og ruteanvisning til de ture, hvor cyklisterne ikke kender vejen. Med indsatsen udpeges der en struktur for skiltning af lokale ruter samt skiltning af væsentlige mål i Herning Kommune.



7. FORBEDRET DRIFT OG VEDLIGEHOLD

Som cyklist er det vigtigt, at man kan cykle på stier med gode jævne belægninger og uden huller – året rundt. Dette stiller særlige krav til kommunens rutiner for renhold, glatførebekæmpelse, snerydning samt prioritering af slidlagsarbejder. Med indsatsen vil der blive formuleret en række krav til standarden for drift og vedligehold af kommunens hovedrutenet.



8. FREMME AF KOMBINATIONSREJSER

Med indsatsen er det målet at forbedre mulighederne for kombinationsrejser, hvor cyklen indgår som et led i en samlet rejse, herunder den kollektive trafik. Muligheden for en cykelmedtageordning i den kollektive trafik vil udgøre én af indsatserne og der vil blive set på en implementering af en by- og pendlercykelordning.



9. BEDRE CYKELPARKERING

Enhver cykeltur ender med en parkeret cykel. Etablering af cykelparkering ved relevante destinationer som skoler, indkøbscentre, offentlige bygninger og trafikknudepunkter er vigtig for at fastholde og tiltrække nye cyklister. Indsatsen vil primært fokusere på at øge antallet af parkeringsmuligheder, med den rigtige udformning og placering.



10. KOMMUNIKATION, KAMPAGNER OG EVALUERING

Med indsatsområdet sættes der fokus på at øge borgernes kendskab til kommunens tilbud omkring cykelforholdene. Gennem forskellige kampagner og events, skal brugen af cyklen som transportmiddel fremmes i kommunen. For at følge cykelindsatsen i Herning Kommune skal der med indsatsområdet også igangsættes systematiske og tilbagevendende trafiktællinger, brugerundersøgelser, uheldsanalyser m.m.

ET SAMMENHÆNGENDE HOVEDRUTENET

Generelt er Herning Kommune velforsynet med cykelstier. Stinettet forbinder boligområderne med de væsentligste mål for cykeltrafikken såsom skoler, arbejdspladser, indkøbssteder, idrætsanlæg og kulturtilbud.

Herudover giver stinettet flere steder god adgang til en række rekreative hovedmål i kommunen.

I Herning Kommune er der sammenlagt godt 360 km cykelstier og cykelbaner i en kommune med knap 90.000 indbyggere. Til sammenligning har Aarhus Kommune ca. 700 km cykelsti og cykelbaner i en kommune med ca. 350.000 indbyggere. Set i forhold til kommunens størrelse er der således et ret omfattende stinet i Herning Kommune.

Herning Kommune er en geografisk stor kommune med ca. 30 km fra Herning by til kommunegrænserne i både syd og nord. Dette giver naturligt udfordringer med at tilbyde et veludbygget cykelstinet til alle oplandsbyer i kommunen.

Det sammenhængende hovedrutenet for cyklister er udpeget med baggrund i et ønske om at målrette indsatsen på den del af nettet i kommunen, som vurderes, at have den største betydning for nuværende cyklister og tiltrækningen af potentielle nye cyklister.

Hovedrutenettet er udpeget således, at det opfylder følgende 2 primære betjeningskrav:

- Hovedrutenettet forbinder større boligområder med cykeltrafikkens vigtigste rejsemål (skoler, kultur- og uddannelsesinstitutioner, større erhvervsområder, sportsanlæg og trafikterminaler)
- Hovedrutenettet forbinder de enkelte oplandsbyer med de større forstæder, centerbyerne og Herning Midtby.

Hovedrutenettet er opdelt i tre klasser. Stiklasserne skal udgøre grundlaget for prioriteringer af udbygninger og forbedringer. Cykelrutenettet er opdelt i følgende stiklasser:

1. Primære cykelruter (længere cykelture)
2. Sekundære cykelruter (kortere cykelture)
3. Oplandsruter

Klassificeringen skal hjælpe med at prioritere indsatsen, alt afhængig af hvilken målgruppe af cyklister, der ønskes tilgodeset. De primære cykelruter henvender sig primært til de lidt længere cykelture, mens de sekundære cykelruter primært tilgodeser cyklister på de kortere cykelture - og dér, hvor der i dag typisk er flest eksisterende cyklister.

Oplandsruterne betjener ofte ikke mange cyklister, men kan prioriteres såfremt det ønskes at binde bysamfundene sammen med cykelfaciliteter.

Det samlede hovedrutenet er naturligt mest fintmasket i de centrale bydele. Opbygningen afspejler, at antallet af rejsemål og cyklister stiger, jo tættere man kommer på det centrale Herning. Længere ude forbinder hovedrutenettet oplandsbyerne med hinanden. Via radiale er der sikret adgang til Herning Midtby fra alle større bysamfund.

Ved den konkrete udpegning af hovedrutenettets forløb, er der taget hensyn til det eksisterende stinet og cyklisternes rutevalg. Hovedrutenettet omfatter ikke helt lokale ruter, f.eks. lokale stier som er anlagt i nyere boligområder, og som primært benyttes af områdets beboere. Cykelhandlingsplanens indsats dækker således alene det overordnede cykelrutenet.

De primære cykelruter

De primære cykelruter er udpeget så de sammenbinder de vigtigste erhvervsområder og kultur- og fritidsinstitutioner med de boligområder i kommunen, hvor koncentrationen af cyklister – eksisterende som potentielle – skønnes størst.

De primære ruters udstrækning tager udgangspunkt i, at langt de fleste cykelture er mellem 5-7 km. Fra flere større byområder uden for Herning Midtby skønnes der dog at være potentiale for længere pendlerture – især grundet udbredelsen af elcykler. De primære cykelruter har alle forbindelse til Herning Midtby.

Overordnet set betjener det primære cykelrutenet den kommunale og regionale cykeltrafik. De primære cykelruter skal opfattes som cyklisternes hovedkorridorer, hvor der stilles krav til en større grad af fremkommelighed og sikkerhed. Udbygninger og eventuelle forbedringer på de primære cykelruter skal som det væsentligste være medvirkende til at minimere rejsetidsforskellen mellem cykel og bil på de kortere og mellemlange ture (under 7 – 10 km.) og gennem en meget høj komfort og serviceniveau at gøre lidt længere cykelture attraktive.

De sekundære cykelruter

De sekundære cykelruterruter er udpeget så de primært betjener forstæder og fungerer som skoleveje, adgang til kollektive trafikterminaler, indkøb samt sports- og nærrereative formål. Derudover fungerer de som forlængelsen af de primære cykelruter.

Cykeltrafikmængderne på de sekundære cykelruter er mange steder betydelige, og der bør derfor stilles samme krav til stinettets vedligeholdelse samt cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed som til de primære ruter. Strækninger med betydelige gener fra den øvrige trafik og uden cykelfaciliteter bør opprioriteres ved fremtidige udbygninger.

De sekundære trafikruter består dels af eksisterende stier i eget tracé, dels af cykelstier langs de overordnede radial- og ringveje. Desuden forløber en del af de sekundære trafikruter ad mindre lokalveje uden stianlæg.

Oplandsruter

Oplandsruterne er udpeget så de skaber sammenhængen mellem de fritliggende bysamfund og det øvrige hovedrutenet. Oplandsruterne består dels af stier i eget tracé, dels af mindre lokalveje, hvor cyklister færdes sammen med den øvrige trafik samt langs 2 minus 1 veje.

KVALITETS- OG DRIFTSMÅL FOR HOVEDRUTENETTET



Kvalitetsmål for primære cykelruter

- Cykelsti
- Fysisk sammenhæng
- Direkte forløb
- Kantbaner, hvor belysning mangler
- Niveaufri krydsninger af større veje

Driftsmål for primære cykelruter

- Slidlag på de primære cykelruter skiftes efter behov
- I vintervedligehold (snerydning og glatførebekæmpelse) skal det tilstræbes, at stierne indenfor Herning Midtby er farbare på alle hverdage i tidsrummet mellem kl. 06.00-18.00
- Stierne besigtiges én gang årligt i foråret og der udarbejdes en prioriteret liste over reparationsarbejder, som afstemmes med cykelhandlingsplanen
- Der foretages stikprøver af retableringer efter ledningsarbejder. Retablering skal ske således, at jævnheden er tilfredsstillende - også 3 måneder efter at reparationen er udført
- Afmærkning af vejarbejder på cyklisternes færdselsareal skal være i overensstemmelse med vejreglernes anbefalinger og der føres tilsyn med forholdene under og efter vejarbejdet
- Stierne renholdes og vedligeholdes i øvrigt efter gældende regler for klasse 1 stier

Kvalitetsmål for sekundære cykelruter

- Minimum afstribet cykelbane (afhængig af vejprofil og trafikken i øvrigt)
- Direkte forløb
- Kantbaner, hvor belysning mangler
- Fysisk sammenhæng

Driftsmål for sekundære cykelruter

- Slidlag på de sekundære cykelruter skiftes efter behov
- I vintervedligehold (snerydning og glatførebekæmpelse) skal det tilstræbes at stierne indenfor Herning Midtby i videst muligt omfang er farbare i tidsrummet mellem kl. 06.00-18.00
- Stierne besigtiges én gang hvert 3. år og der udarbejdes en prioriteret liste over reparationsarbejder, som afstemmes med cykelhandlingsplanen
- Retablering efter ledningsarbejder kontrolleres ved stikprøve
- Stierne renholdes og vedligeholdes i øvrigt efter gældende regler for klasse 2 stier

Kvalitetsmål for oplandsruter

- Minimum etablering af forstærkede 2 minus 1 veje
- Asfalteret belægning
- Fysisk sammenhæng

Driftsmål for oplandsruter

- Vintervedligehold (snerydning og glatførebekæmpelse) skal sikre at stierne er farbare mindst i samme omfang som de øvrige kørebanearealer
- Stier efterses hver 3. år og grusstier afrettes efter behov

HOVEDRUTENET FOR HERNING KOMMUNE

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER – ET SAMMENHÆNGENDE CYKELRUTENET

Herning Kommune vil gøre en indsats for løbende at udbygge og forbedre det udpegede hovedrutenet.

Indsatsen omfatter generelt fjernelse af "missing links" og forbedringer af sammenhængen i rutenettet – i form af anlæg af manglende stier og forbedring af dårlige krydsninger – ligesom ruterne skal synliggøres gennem skiltning og udgivelse af et cykelstikort.

Det udpegede hovedrutenet omfatter knap 400 km vej- og stiforløb, hvor der på sigt vil skulle etableres cykelfaciliteter.

De enkelte anlæg – i tilknytning til de foran udpegede dele af primære og sekundære ruter med behov for forbedringer – skal afklares nærmere og efterfølgende detailprojekteres.

Projekterne vil løbende blive prioriteret i forbindelse med den årlige anlægsplan, og med baggrund i cykelhandlingsplanens klassificering af rutenettet.

Den efterfølgende planlægning skal sikre, at udbygninger på hovedrutenettet vurderes i lokalplaner og øvrige vej- og trafikplaner i Herning Kommune.

*"Investeringer allokert til udbygning af **primære cykelruter** vil hovedsagligt være medvirkende til at tiltrække nye cyklister - over længere afstande - i Herning Kommune"*

*"Investeringer allokert til udbygning af **sekundære cykelruter** vil hovedsagligt være medvirkende til at forbedre forholdene for de eksisterende cyklister på kortere afstande"*

*"Investeringer allokert til udbygning af **oplandsruter** vil hovedsagligt være medvirkende til at forbinde oplandsbyerne med hinanden og tiltrække nye cyklister og cykelturister. Omend i begrænset omfang i forhold til udbygning af primære og sekundære cykelruter"*

ET SAMMENHÆNGENDE HOVEDRUTENET - HERNING KOMMUNE

- EKSISTERENDE PRIMÆR CYKELROUTE
- - - FORSLAG TIL PRIMÆR CYKELROUTE
- EKSISTERENDE SEKUNDÆR CYKELROUTE
- - - FORSLAG TIL SEKUNDÆR CYKELROUTE
- EKSISTERENDE OPLANDSRUTE
- - - FORSLAG TIL OPLANDSRUTE
- ØVRIGE EKSISTERENDE CYKELSTIER/BANER
- NATIONAL CYKELROUTE 4

- TOGSTATION
- ⊙ SAMKØRSELSPLADS

HOVEDRUTENETTET I HERNING MIDTBY



Forbedringer – Herning Midtby

Herning Midtby betjener overordnet set den største koncentration af cyklister i kommunen og i de senere år, er der blevet investeret betydeligt i anlæggelsen af cykelstier, cykelbaner og øvrige faciliteter for de cyklende i Herning Midtby.

Til trods for de mange cykelfaciliteter i Herning Midtby fremstår infrastrukturen dog stadig usammenhængende. Byens infrastruktur er som udgangspunkt designet til afvikling af biltrafik og dette afspejler sig i flere overordnede strækninger, som ikke er særligt egnede til at cykle.

Forbedringer i Herning Midtby er afgørende for at imødekomme hovedparten af den eksisterende cykeltrafik i Herning Kommune og for at motivere flere til at vælge cyklen i fremtiden.

I Herning Midtby er cykelstinet generelt veludbygget langs de større indfaldsveje, mens der er en mangel på gode og intuitive ruter på tværs af midtbyen for de cyklende. Adgangen til Herning Station og midtbyens mange butikker er mangelfuld for de cyklende. En ny "cykelring" for cyklister ad Rolighedsvej, Nygade, Fønnesbechsgade, Sølvgade, Dalgasgade og Fredensgade skal sikre, at alle mål i midtbyen smidigt kan nås som cyklist. Dertil skal en nord-sydgående rute mellem cykelringen via Skolegade og Bryggergade skabe en smutvej for cyklister i Midtbyen.

I byområder kan det være udfordrende at finde plads til etablering af cykelstier og mange steder vil det være nødvendigt at etablere løsninger, hvor gader omdisponeres inden for eksisterende vejudlæg, og hvor pladsen deles med den øvrige trafik. Cykelgader er et godt eksempel på en sådan omdisponering af eksisterende vejareal. Løsningen bidrager til at øge fremkommeligheden for cyklister, samtidig med at den øvrige trafik i nogen grad kan opretholdes. Cykelgader vil, i det omfang det er vanskeligt at etablere traditionelle cykelstier, søges udbredt på en række gader i Herning Midtby.

INDSATSER HERNING MIDTBY



Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

Primære cykelruter

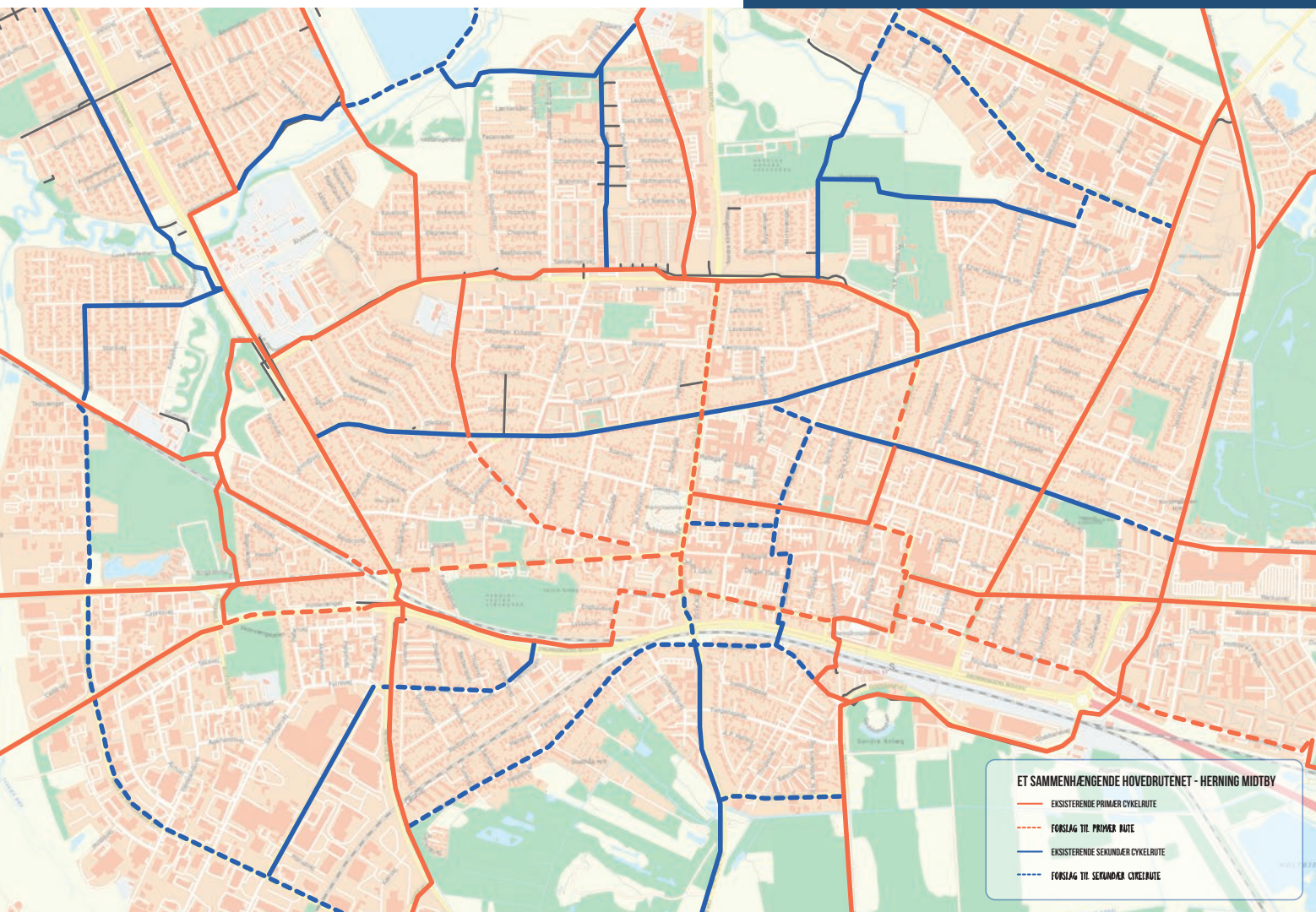
- Haraldsgade
- Vestergade (udvidelse af eksisterende cykelstier)
- Grøndahlsvej
- Knudsvej
- Valdemarsvej
- Fønnesbechsgade
- Nygade
- Dalgasgade
- Gl. Skolevej
- Islandsvej
- Dalgas Allé
- Møllegade
- Gullestrupvej
- Nørregade
- Sjællandsgade

Sekundære cykelruter

- Skolegade
- Bryggergade
- Museumsgade
- Jasminvej
- H. C. Ørstedesvej
- Teglvænget
- Mads Eg Damgaardsvej
- Godthåbsvej

Generelle tiltag

- Udvidelse af tidsrummet for cykling på gågader
- Tillade cykling mod ensretning på flere gader



HOVEDRUTENETTET I HERNING KOMMUNE MIDT





Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

Primære cykelruter

- Nørretorp
- Vestertorp
- Virkelyst
- Ålbækvej/Haunstrup Hovedgade
- Herningvej
- Sindinggårdvej
- Tjørring Hovedgade

Sekundære cykelruter

- Frølundvej
- Agerskovvej
- Uldjydevej
- Transportcenter Allé
- N.O. Hansens Vej
- Kollundvej
- Gødstrupvej

Oplandsruter

- Kølkærvej
- Haugevej
- Fastrupvej
- Tanderupkærvej
- Kirsebærmosen

Forbedringer – Herning Kommune Midt

I Herning Kommune Midt forgrener det eksisterende hovedrutenet sig ud til de gamle forstæder og større oplandsbyer som Tjørring, Snejbjerg, Lind, Gjellerup Kirkeby og Hammerum.

Disse forstadsområder og oplandsbyer er særligt interessante, da en del cyklister allerede pendler til og fra Herning Midtby og fordi afstandene mellem 3-5 km er ideelle til at tiltrække nye cyklister, såfremt forholdene er gode for de cyklende.

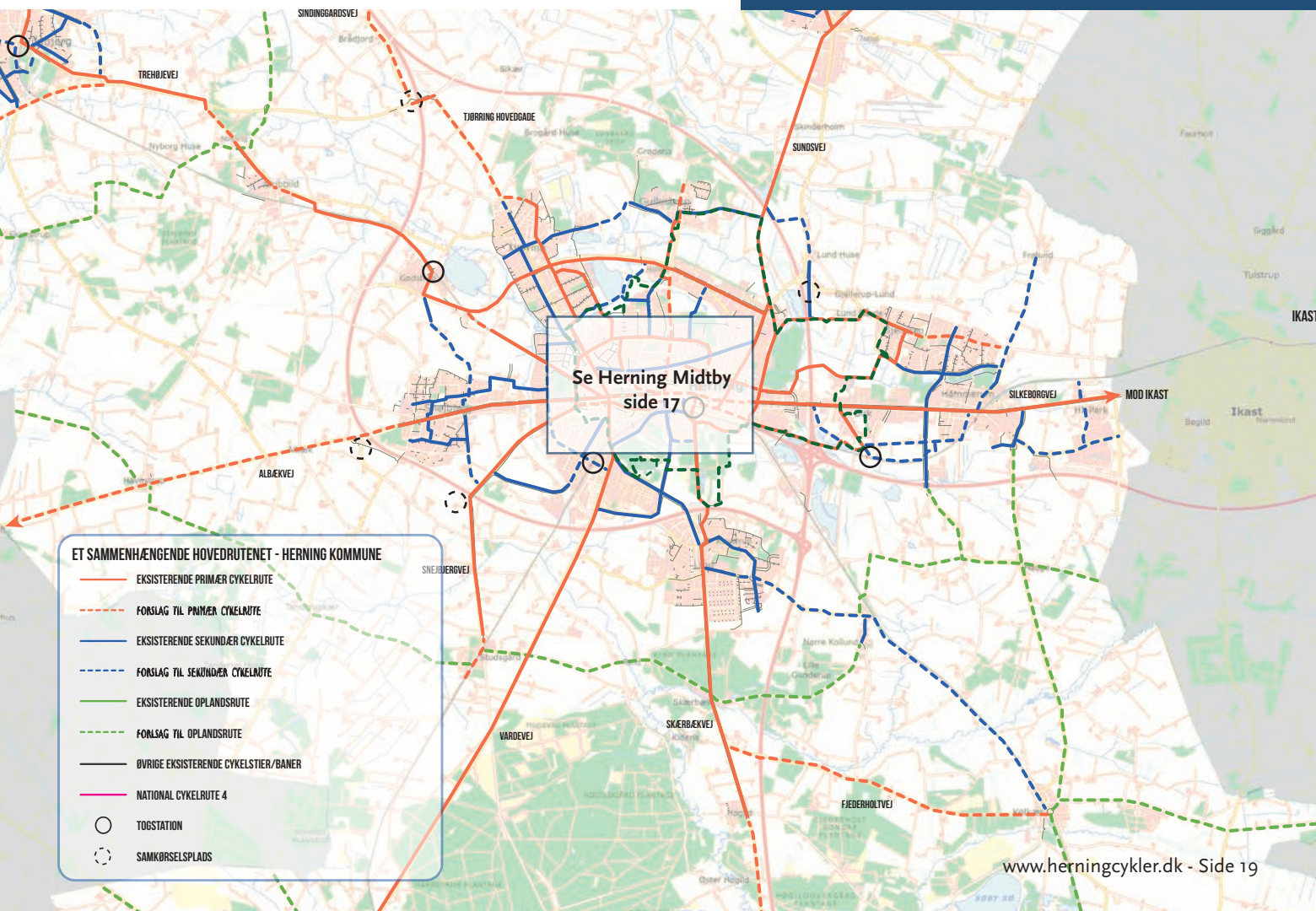
Størstedelen af de primære og sekundære ruter er udstyret med cykelstier til de større oplandsbyer, mens dette ikke er tilfældet for de mindre byer, herunder Frølund, Nørre Kollund mfl.

Vigtige cykelforbindelser

De vigtigste cykelforbindelser findes langs de større trafikveje. Ruter ad Silkeborgvej, Ringkøbingvej, Holstebrovej, Gl Vejlevej og Messevejen udgør alle vigtige cykelforbindelser mellem oplandsbyerne og Herning Midtby.

Udover cykelstierne langs de trafikerede indfaldsveje findes der en lang række stier i eget tracé, som udgør cyklisterne "oaser" med god fremkommelighed og få krydsninger med den øvrige trafik. Herunder banestien mellem Herning og Viborg (Alhedestien), som er anlagt som cyklisterne "motorvej". Denne cykelrute er udover at være en god og terrænmæssigt flad strækning også attraktiv, fordi strækningen er kombineret med nogle helt særlige rekreative kvaliteter, hvor cyklisterne året igennem får intense naturmæssige oplevelser og sansestimuli fra de varierende landskabelige omgivelser.

På strækninger som disse får cyklisterne i særlig høj grad mulighed for at få hverdagens travlhed og pulserende arbejdsliv på afstand og det er et mål at udbygge stinettet i Herning Kommune med denne type infrastruktur - herunder en ny attraktiv forbindelse fra Herning Midtby til Campus Herning, som et alternativ til at cykle langs den trafikerede Silkeborgvej.



HOVEDRUTENETTET I HERNING KOMMUNE NORD



INDSATSER

NORDLIGE DEL AF KOMMUNEN



Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

Primære cykelruter

- Nørregade
- Herningvej
- Laggade
- Sti langs banen (Vildbjerg-Aulum)
- Sindinggårdvej

Sekundære cykelruter

- Vestergade (Aulum)
- Strandvejen (Sunds)
- Nøddevej (Sunds)
- Idrætsvej (Sunds)
- Nylandsvej (Vildbjerg)
- Søndergade (Vildbjerg)
- Pugdalvej (Vildbjerg)

Oplandsruter

- Hvidmosevej
- Mejrupvej
- Rotvigsvej
- Orre Byvej

Forbedringer – Nordlige del af kommunen

Nord for Herning forgrener det eksisterende hovedrutenet sig ud til centerbyerne Aulum, Vildbjerg og Sunds samt til en række mindre oplandsbyer - herunder Haderup, Simmelkær, Hodsager, Sørvad og Over Feldborg.

Kun få af de primære ruter er udstyret med cykelstier i den nordlige del af Herning Kommune, mens de sekundære ruter er forholdsvis veludbyggede i områderne omkring byerne.

Stort set alle udpegede oplandsruter i den nordlige del af Herning Kommune er uden cykelfaciliteter.

Manglen på cykelfaciliteter i området nord for Herning Midtby understøtter ikke det generelle mål om at få flere til at cykle, og i byerne imellem er bilen det oplagte transportmiddelvalg. Såfremt flere skal pendle på cykel mellem oplandsbyerne, centerbyerne og Herning Midtby, er det nødvendigt med betydelige investeringer i udbygningen af cykelinfrastrukturen i området.

Vigtige cykelforbindelser

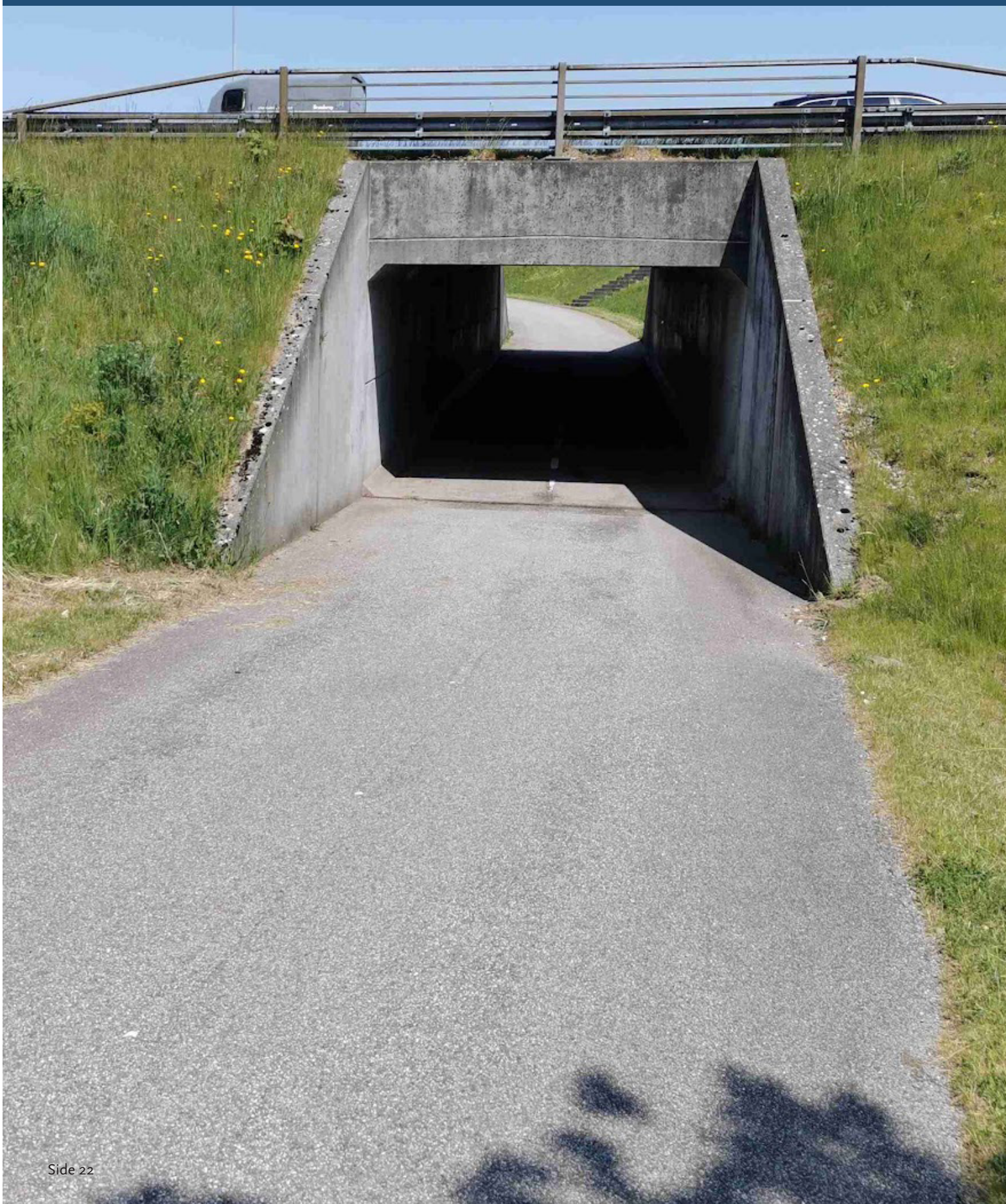
Hovedrutenettet er primært udpeget langs de større trafikveje og landeveje, der forbinder oplandsbyerne med hinanden.

Cykelstien fra Ilskov via Sunds med forbindelse til Herning Midtby via jernbanestien er én af de vigtigste og mest trafikerede cykelstier i den nordlige del af Herning Kommune.

ET SAMMENHÆNGENDE HOVEDRUTENET - HERNING KOMMUNE

- EKSISTERENDE PRIMÆR CYKELROUTE
- - - FØRSLAG TIL PRIMÆR CYKELROUTE
- EKSISTERENDE SEKUNDÆR CYKELROUTE
- - - FØRSLAG TIL SEKUNDÆR CYKELROUTE
- EKSISTERENDE OPLANDSRUTE
- - - FØRSLAG TIL OPLANDSRUTE
- ØVRIGE EKSISTERENDE CYKELSTIER/BANER
- NATIONAL CYKELROUTE 4
- TOGSTATION
- SAMKØRSELSPLADS

HOVEDRUTENETTET I HERNING KOMMUNE SYD



Forbedringer – Sydlige del af kommunen

Syd for Herning forgrener det eksisterende hovedrutenet sig ud til centerbyerne Kibæk og Sønder Felding samt til en række mindre oplandsbyer - herunder Skarrild, Arnbog, Stakroge, Studsgård og Høgild.

Kun få af de primære ruter er udstyret med cykelstier i den sydlige del af Herning Kommune, mens de sekundære ruter er forholdsvis veludbyggede i områderne omkring byerne.

Stort set alle udpegede oplandsruter i den sydlige del af Herning Kommune er uden cykelfaciliteter.

Manglen på cykelfaciliteter i området syd for Herning Midtby understøtter ikke det generelle mål om at få flere til at cykle, og i byerne imellem er bilen det oplagte transportmiddelvalg.

Såfremt flere skal pendle på cykel mellem oplandsbyerne, centerbyerne og Herning Midtby, er det nødvendigt med betydelige investeringer i udbygningen af cykelinfrastrukturen i området.

Vigtige cykelforbindelser

Hovedrutenettet er primært udpeget langs de større trafikveje og landeveje, der forbinder oplandsbyerne med hinanden.

Cykelstien fra Kibæk til Herning Midtby er én af områdets vigtigste forbindelser.

Derudover vurderes de fremtidige primære cykelruter fra henholdsvis Kølør og Arnborg via Lind med forbindelse til Herning Midtby som strækninger med et betydeligt potentiale for overflytning af bilture til cykelture.

INDSATSER

SYDLIGE DEL AF KOMMUNEN



Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

Primære cykelruter

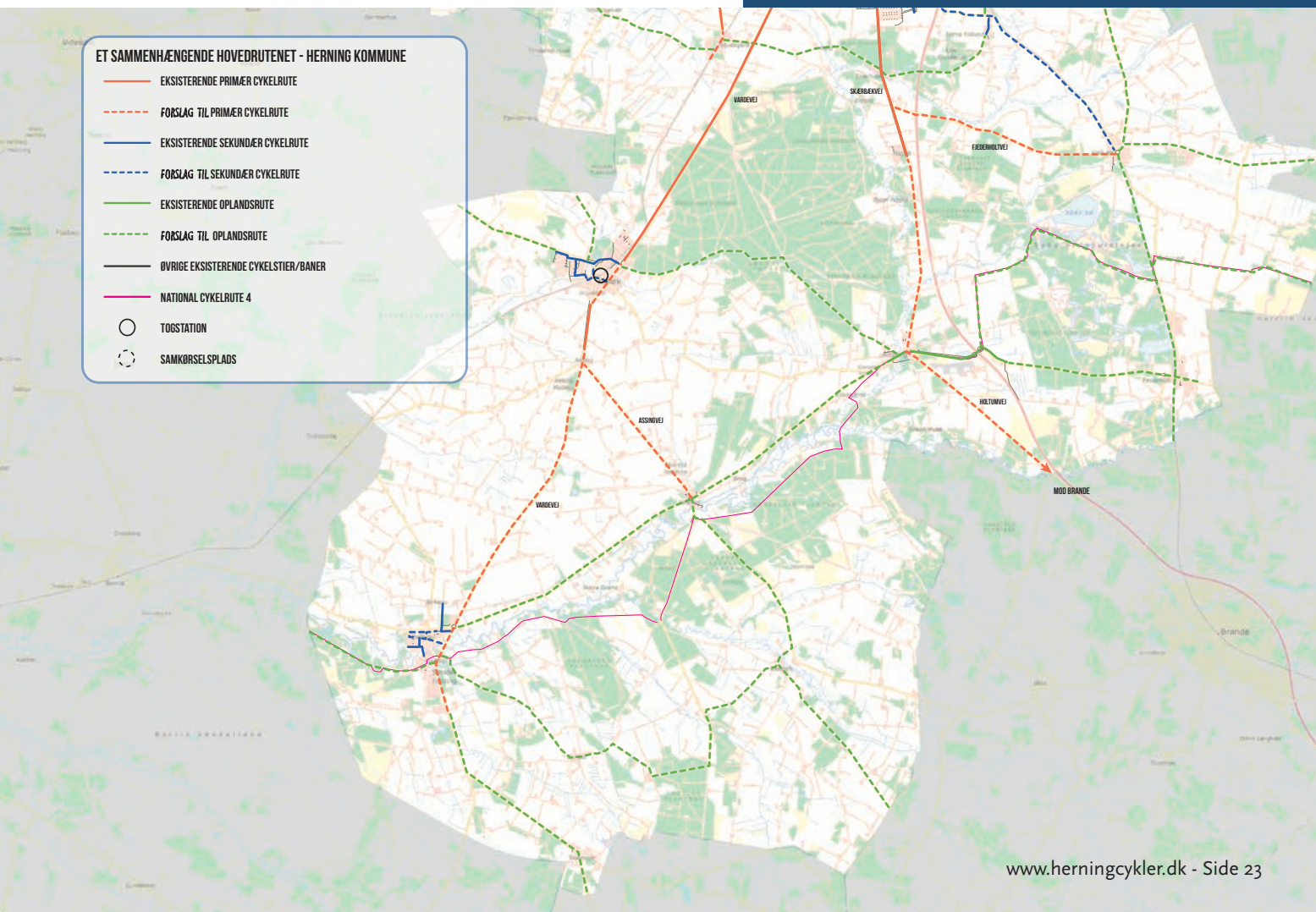
- Skovbjergvej
- Øst Høgildvej
- Fjederholtvej
- Vestermarken
- Vardevej
- Assingvej

Sekundære cykelruter

- Jernbanegade (Kibæk)
- Brogade (Kibæk)
- Østergade (Kibæk)
- Torvegade (Sønder Felding)

Oplandsruter

- Illderhedevej
- Sandetvej
- Skjernvej
- Harreskovvej
- Jens Provsts Vej
- Arnborgvej



FLERE BØRN OG UNGE PÅ CYKEL



4 GODE GRUNDE TIL AT BØRN OG UNGE SKAL CYKLE

Der er mange positive effekter ved, at børn og unge cykler – både på kort og lang sigt:

- Børn og unges sundhed og motion forbedres. Børn og unge, der bevæger sig, har mindre risiko for at få livsstilssygdomme som voksne.
- Børn og unge bliver bedre til at koncentrere sig og deres indlæringsevne forbedres markant, når de transporterer sig aktivt til skole og ungdomsuddannelser.
- Trafiksikkerheden omkring skolerne øges i takt med, at mængden af biler reduceres.
- Børn lærer at færdes i trafikken og bliver hurtigere selvtransporterende.

Børn og unges tryghed og sikkerhed ved at cykle eller gå til og fra institution, skole og/eller fritidsaktivitet, både alene og i selskab med andre, er en vigtig forudsætning for, at de bliver trafikvante i en tidlig alder.

Når børn får gode cykeloplevelser, tager de ofte de gode vaner med ind i ungdoms- og voksenlivet.

Herning Kommune har allerede lagt vigtige spor i forhold til børn og unges sundhed. Fokus har været at fremme børn og unges bevægelse og sikre handlekompetencer i forhold til egen mobilitet og sundhed.

Når børn og unge oplever friheden ved at færdes under gode vilkår, skabes det rigtige incitament for den senere adfærd i trafikken og ikke mindst deres valg af transportmiddel, som kan understøtte Herning Kommunes mangeartede mål på området.

Børns læringskurve forbedres, hvis de dyrker daglig motion. Motion har en positiv effekt på koncentrationsevnen, og samtidig kan aktiv transport i form af cykling eller gang være en hensigtsmæssig måde for børn og unge at øge deres daglige fysiske aktivitet ud over de anbefalede minimum 60 minutter.

Ligeledes ses det, at børn og unge, der gennem deres opvækst har fået indarbejdet gode transportvaner og trafikssikker adfærd, fastholder størstedelen af disse principper i deres voksenliv.

Derfor skal flest mulige børn og unge i Herning Kommune være selvtransporterende. Det er godt i forhold til trafikken, sundheden og evnen til læring.

Børn på cykel

På landsplan er der en stigende tendens til, at børn bliver kørt, når de skal til institution, skole og fritidsaktiviteter. Desværre er tendensen den samme i Herning Kommune.

Knap 51% af alle skoleelever i Herning Kommune benyttede i 2020 cyklen til og fra skole.

I dag er andelen, der cykler til og fra skole, faldet markant til blot 37,4%.

Ca. 19 procent går til og fra skole i 2023, og dette tal er steget fra 12,4% i 2020. Kun godt 8% anvender den kollektive trafik til og fra skole, mens godt 34% af børnene hver dag bliver kørt i bil til skole.

Herning Kommune ønsker at vende den negative udvikling i børnenes transportvaner, således at endnu flere skolebørn vælger cyklen, og at cyklen bliver det naturlige valg til skole og fritidsaktiviteter - både nu og på den lange bane.

De unge på cykel

På landsplan melder flere ungdomsuddannelser om et stigende pres på deres parkeringskapacitet, fordi mange unge i dag har adgang til en bil og i stigende grad fravælger cyklen og den offentlige transport.

I Herning Kommune ses samme tendens med fyldte parkeringspladser rundt omkring på kommunens ungdomsuddannelser.

Herning Kommune ønsker at vende denne udvikling, men der er behov for yderligere viden om målgruppen og hvordan de oplever deres hverdag og transportmuligheder, hvis udviklingen skal vendes, så de unge i højere grad begynder at tilvælge cyklen.

STRATEGI OG INDSATSER

Herning Kommune har stort fokus på at få flere børn til at cykle til skole. At sikre gode forhold for at cykle til skole er med til at skabe sunde og aktive børn.

På den lange bane er sikring af gode forhold for at cykle til skole en forudsætning for bæredygtige transportvaner hos næste generation. Herning Kommune ønsker fortsat at arbejde både strategisk og konkret med at sikre gode forhold for cyklister ved skolerne.

Der gennemføres følgende tiltag:

Skoler og institutioner:

- Udpegnung af skoleveje (forbedringer/udbygninger)
- Forsøg med bilfri zoner (hjertezoner) omkring udvalgte skoler
- Udarbejdelse af cykelpolitikker på skolerne
- Styrket samarbejde med skolerne omkring færdselsundervisning
- Kampagner rettet både indskoling, mellemtrin og udskoling
- Opfølgende indsatser på kommunens ambassadørskoler
- Uddannelse af cykelpædagoger og materiale til cykelleg på institutioner

Ungdomsuddannelser:

- Kortlægning af transportvaner (og uvaner)
- Herning Gymnasium som test lokalitet for afprøvning af tiltag (kampagner m.m.)

- Betalingsparkering ved udvalgte ungdomsuddannelser som forsøg
- Udarbejdelse af velkomstpakke til nye elever med synliggørelse af transporttilbud til og fra uddannelsesinstitutionen.
- Forsøg med udlån af elcykler og ladcykler til de studerende.

Midler til indsatsen

Omkostninger til gennemførelse af indsatserne vil skønsmæssigt kunne realiseres over en årrække for en årlig udgift på 1,5 mio. kr. Der er afsat 3,086 mio. kr. til Sikre Skoleveje mellem 2024-2027, hvoraf nogle af disse midler vil kunne målrettes mere sikker cykling.

50,7 % (2020)



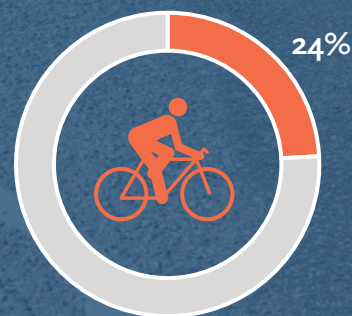
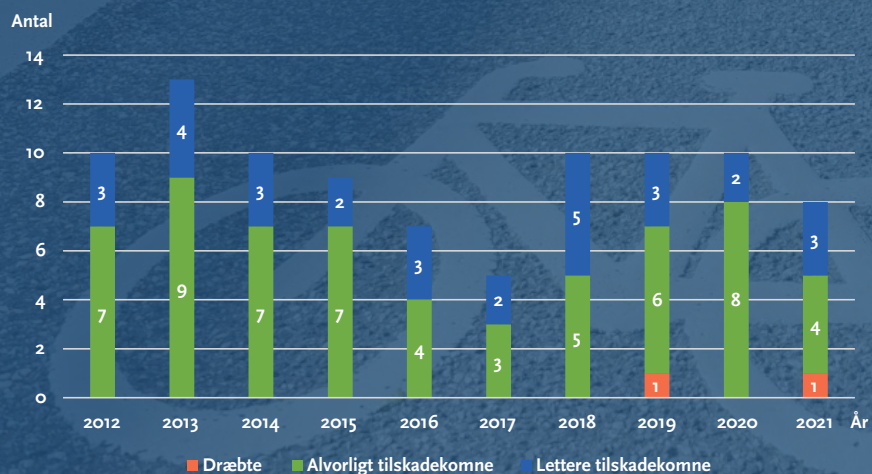
37,4 % (2023)

Udvikling i andelen af skolebørn der cykler til og fra skole i Herning Kommune fra 2020 til 2023. Kilde: Herning Skolecykelregnskab 2023



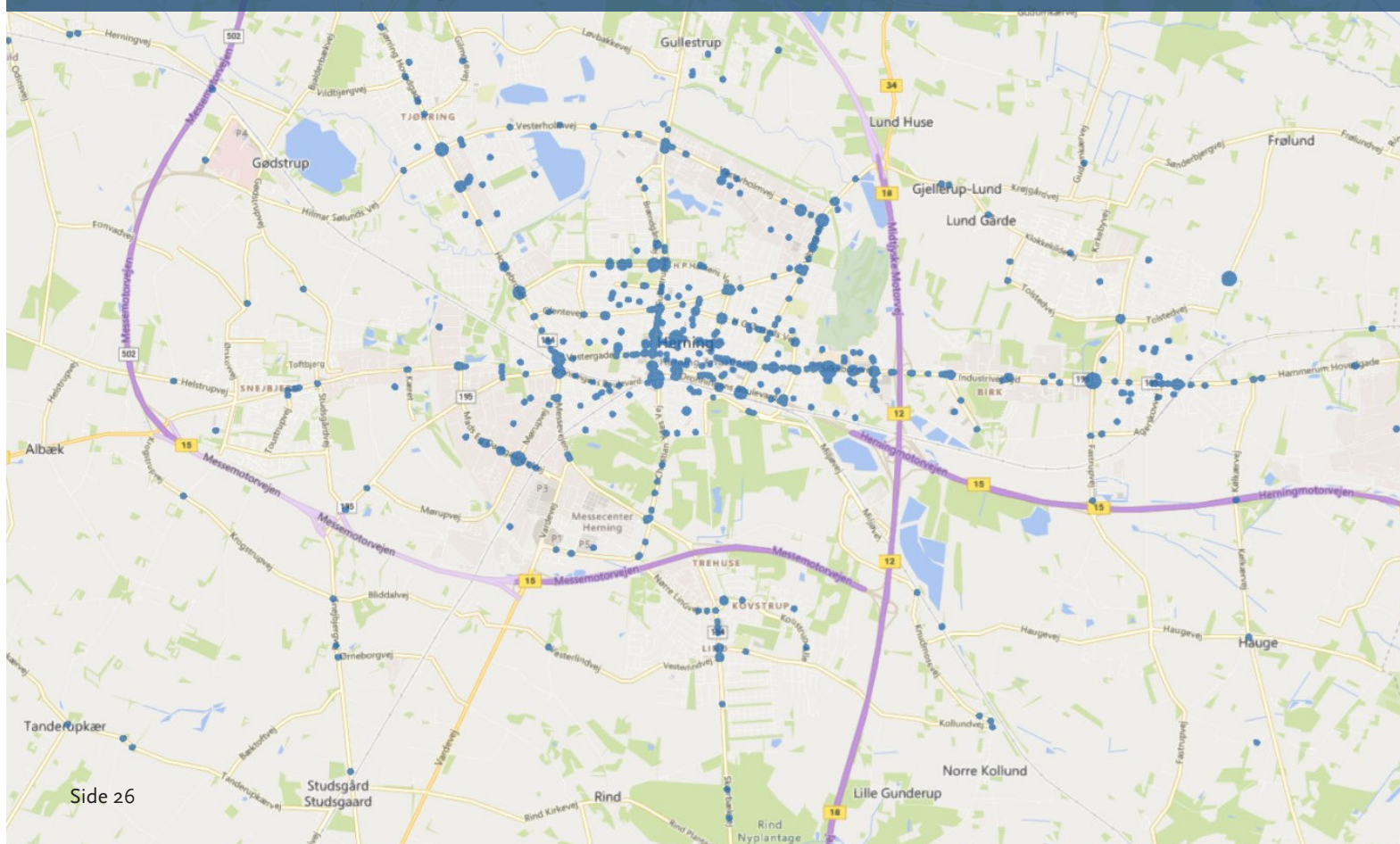
TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

UDVIKLING I ANTAL TILSKADEKOMNE CYKLISTER I HERNING KOMMUNE



Cyklister udgør 24% af alle tilskadekomne trafikanter i Herning Kommune. Til trods for at andelen af cykelture kun udgør knap 12% af alle ture.

UDSNIT AF FORDELINGEN AF UHELD MED CYKLISTER INVOLVERET I HERNING KOMMUNE FOR PERIODEN 2018-2021



Herning Kommune har gennem en årrække arbejdet for at forbedre trafikssikkerheden for cyklisterne. På trods af dette er der stadig mange cyklister, der kommer til skade i trafikken. Denne udvikling skal vendes.

Uheldsudviklingen

For den seneste 5-årige periode fra 2017 til 2021 har der samlet været en stigning i antallet af tilskadekomne cyklister på 60%. Stigningen er meget høj og kan delvist forklares ved cyklisternes lave andel af cykelture i 2017.

Ulykkerne sker i krydsene i byzone

Uheldsstatistikken viser, at langt de fleste personskadeuheld med cyklister sker i byzone (79%) og er særligt koncentreret omkring Herning Midtby, forstæderne og de større oplandsbyer.

Generelt sker størstedelen af krydsuheldene som svingulykker mellem cyklister og andre trafikanter (60%), mens 24% af uheldene sker som krydsningsulykker mellem trafikanter med kørsel i hver sin retning. Uheld mellem cyklister og fodgængere tegner sig kun for 1% af alle uheld med cyklister involveret.

Mørketal

Ulykestallene kommer fra Politiets officielle uhedsregister, og erfaringen er desværre, at der er rigtigt mange ulykker med cyklister involveret, som vi ikke kender til – de såkaldte mørketal. Mørketallet er de ulykker, som ikke bliver registreret hos politiet.

Det estimeres, at kun ti procent af cykelulykkerne findes i den officielle statistik. Med andre ord er det ikke usandsynligt, at op mod 80 cyklister kommer til skade i trafikken i Herning Kommune hvert år!

Ovenstående viser et tydeligt behov for bedre data til at identificere de egentlige årsager til de mange cyklistulykker. Først når årsagerne kendes, kan der gøres noget ved dem. Bedre og systematisk indsamlede data fra eksempelvis skadestuen kan sikre, at der opnås viden om alle relevante indsatsområder til at reducere ulykkerne - både fysiske tiltag og adfærdsmæssige tiltag.

Herning Kommune vil igangsætte et samarbejde med Regionshospitalet i Herning, omkring indsamling af supplerende oplysninger omkring cyklistuheld.

Hastighed

I cyklistuheld med biler som modpart har køretøjernes hastighed stor betydning for ulykkens alvorlighed. Høj hastighed øger generelt risikoen for uheld, og ved hastigheder over 30 km/t forværres tilskadegraden for især cyklister eksponentielt. Cyklister er særligt udsatte i trafikken, og allerede ved ulykker med 50 km/t stiger risikoen for alvorlige følgevirkninger eller dødelig udgang.

For at forbedre trafikssikkerheden for cyklister vil Herning Kommune arbejde for at undersøge mulighederne for at reducere hastigheden i byzoner langs strækninger med mange cyklister.

Hjelmbrug

I perioden 2012-2021 anvendte 46% af alle tilskadekomne en cykelhjelm. De resterende 54% af cyklister bar ikke cykelhjelm, da ulykken skete. Brug af cykelhjelm kan ikke forhindre en ulykke, men den kan afbøde konsekvenserne for cyklisten.

Herning Kommune vil fortsat iværksætte kampagner for øget cykelhjelmbrug blandt cyklister.

Cyklisterne har selv et medansvar

Den enkelte cyklist har også et ansvar for egen sikkerhed. Analyse af skadestueuheld fra cykeluheld i andre kommuner i landet viser, at høj fart, dårlig vedligehold af cykler, alkohol samt manglende koncentration er nogle af de årsager, hvor den enkelte cyklist kan medvirke til at påvirke sin egen sikkerhed. Herning Kommune vil iværksætte kampagner omkring hvordan, cyklister kan øge deres egen sikkerhed.

UHELDSBELASTEDE LOKALITETER I HERNING KOMMUNE



For perioden 2018-2022 er følgende lokaliteter blevet udpeget som uhedsbelastede. En uhedsbelastet lokalitet er defineret som et kryds eller en strækning med 5 eller flere uheld med cyklister involveret over en 5-årig periode (tal i parentes nedenfor angiver antal uheld med cyklister involveret).

Udvalgte eksempler på uhedsbelastede kryds:

- Krydset H.P. Hansens Vej/Gullestrupvej (8 uheld)
- Krydset Silkeborgvej/Valdemarsvej (7 uheld)
- Krydset H.P. Hansensvej/Brændgårdvej (6 uheld)
- Krydset Hammerum Hovedgade/Ny Gjellerupvej (6 uheld)
- Krydset H.P. Hansensvej/Holstebrovej (5 uheld)
- Krydset Dronningens Boulevard/Christian Ydes Vej (5 uheld)
- Krydset Frølundsvvej/Buskvej (5 uheld)
- Krydset Mørupvej/Mads Eg Damgaards Vej (5 uheld)
- Krydset Rolighedsvej/Nørgårds Allé (5 uheld)
- Krydset Skjervevej/Sønder Feldingvej (5 uheld)

Udvalgte eksempler på uhedsbelastede strækninger:

- Viborgvej mellem Sjællandsgade og Vesterholmsvej (6 uheld)
- Sølvgade (6 uheld)
- Møllegade mellem Rolighedsvej og Gammel Landevej (6 uheld)
- Sjællandsgade mellem Silkeborgvej og Viborgvej (6 uheld)
- Skjervevej mellem Sønder Felding og Skarrild (6 uheld)
- Østergade mellem Danmarksgade og Mindegade (5 uheld)
- H.C. Ørstedsvvej mellem Sjællandsgade og Nørregade (5 uheld)

STRATEGI OG INDSATSER



Det er vigtigt at sikre god trafikssikkerhed på vej- og stinettet for cyklister. Herning Kommune har god tradition for at udforme trafikssikre løsninger for cyklister, men på en række områder er der stadig plads til forbedring.

Herning Kommune vil arbejde for at trafikssikkerheden og trygheden for cyklister skal forbedres.

Der gennemføres følgende tiltag:

- Forbedring af trafikssikkerheden i de mest ulykkesbelastede kryds og strækninger
- Samarbejde med Regionshospitalet i Herning omkring indsamling af supplerende uhedsdata
- Kampagner omkring cyklisteres adfærd og uhedsrisici
- Forsøg med nye tiltag til forbedring af trafikssikkerheden
- Reduktion af bilers hastighed på udvalgte veje i de tættere bebyggede områder

Midler til indsatsen

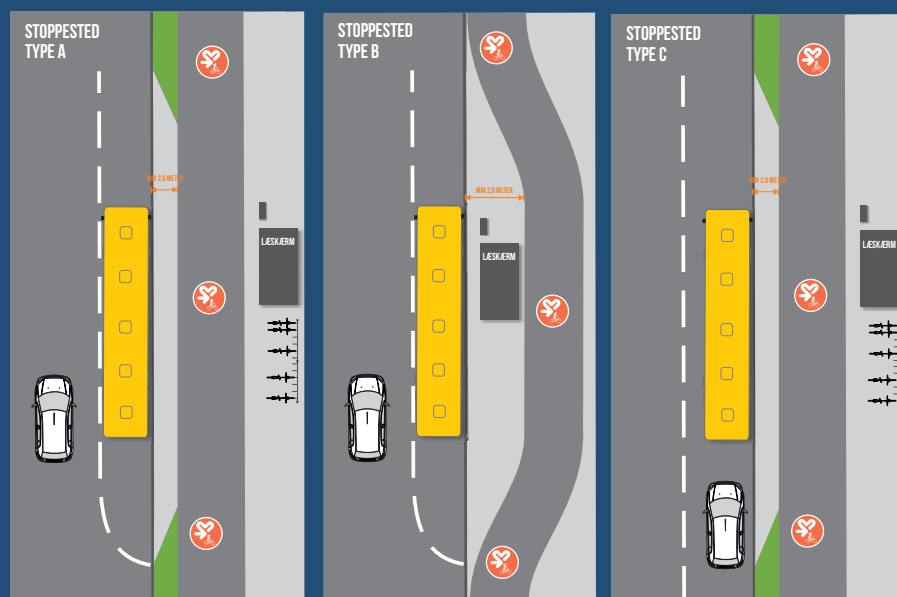
Omkostninger til en øget indsats på uhedsbelastede lokaliteter for cyklister - og til særlige kampagner - skønnes årligt at beløbe til 2,0 mio. kr.

Der er afsat 6,3 mio. kr. mellem 2024-2027 kr. til Trafikssikkerhedsfremmende tiltag, som dækker hele trafikssikkerhedsområdet, hvoraf nogle af disse midler vil kunne målrettes mere sikker cykling.

KVALITETSMANUAL



"En ny design- og kvalitetsmanual for Herning Kommune skal sikre at gode cyklistforhold indtænkes ved alle nye vej- og stiprojekter og ved større ombygninger af eksisterende veje og byrum"



Et eksempel på grafik i design- og kvalitetsmanualen omkring korrekt og hensigtsmæssig udformning af cykelstier forbi busstoppesteder. En udformning, der i dag løses på mange forskellige måder. Og ikke altid med fremkommeligheden og sikkerheden for cyklister for øje.

Formålet med indsatsområdet er at bidrage til, at vejprojekter i Herning Kommune designs, så cykeltrafikken er indtænkt bedst muligt og på et niveau, der matcher de politiske mål.

En ny kvalitetsmanual for udformning af cykelfaciliteter i Herning Kommune skal som det væsentligste sikre, at udbygning af ny infrastruktur for cyklister sker på en ensartet, sikker og tryk måde, der tager hensyn til og samtænkes med andre prioriteringer af byrummet.

Desuden skal retningslinjerne sikre en ensartet linje i udformningen af vejarealerne. Herudover forventes retningslinjerne at bidrage til at effektivisere projekteringen af nye projekter, eftersom eksterne rådgivere, der designer byens vejprojekter, hermed kan kende byens ambitionsniveau tidligt i processen.

Og det er vigtigt med tilfredse og trykke cyklister, for tilfredse cyklister cykler mere. Derfor skal alle vejprojekter i Herning Kommune kvalitetssikres, så cyklister får de bedst mulige løsninger, som naturligvis også balanceres med løsningerne for de øvrige trafikanter.

Der findes danske vejledende vejregler, men hensigten med kvalitetsmanualen er at fastlægge et højere ambitionsniveau med vægt på cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.

Mange forskellige løsninger i Herning

I Herning Kommune findes der mange udformninger af cykelfaciliteter, der er anlagt på mange forskellige måder - og i en række tilfælde udformet uden tilstrækkelig hensyntagen til brugerne. Eksempler på dette er bl.a. cykelstier, der ikke anlægges i tilstrækkelig bredde eller krydsninger med øvrig trafik, hvor der ikke er tydelige vigepligtsforhold.

I den ideelle cykelkommune kan cyklister i alderen fra 8 til 80 år færdes uden problemer. Når det fungerer for de yngste og for de ældste, fungerer det nemlig som udgangspunkt for alle cyklister.

Flere pladskrævende cykler

I Herning Kommune ses der flere og flere ladcykler i gaderummet. Ladcyklen er særlig interessant, når det gælder om at få flere til at cykle, da den kan løse flere behov for cyklisterne - herunder transport af børn og varer m.m.

Men ladcykler fylder meget mere end almindelige cykler, og derfor er der behov for at forholde sig til, hvilke stibredder, der er acceptable på

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil arbejde på at sikre et højt kvalitetsniveau for cyklister ved alle fremtidige vej- og stiprojekter.

Der gennemføres følgende tiltag:

- Udarbejdelse af en kvalitetsmanual for etablering af cyklistfaciliteter, der henvender sig til kolleger og rådgivere. Kvalitetsmanualen skal omsætte Herning Kommunes cykelpolitik til praktisk anvendelige retningslinjer på projektniveau.

Midler til indsatsen

Der afsættes 250.000 kroner til udarbejdelsen af kvalitetsmanualen og det er efterfølgende de enkelte projekter i kommunen, der i princippet afholder udgifterne til at følge anbefalingerne i manualen.

hovedrutenettet, hvis udviklingen med flere ladcykler skal understøttes for fremtiden.

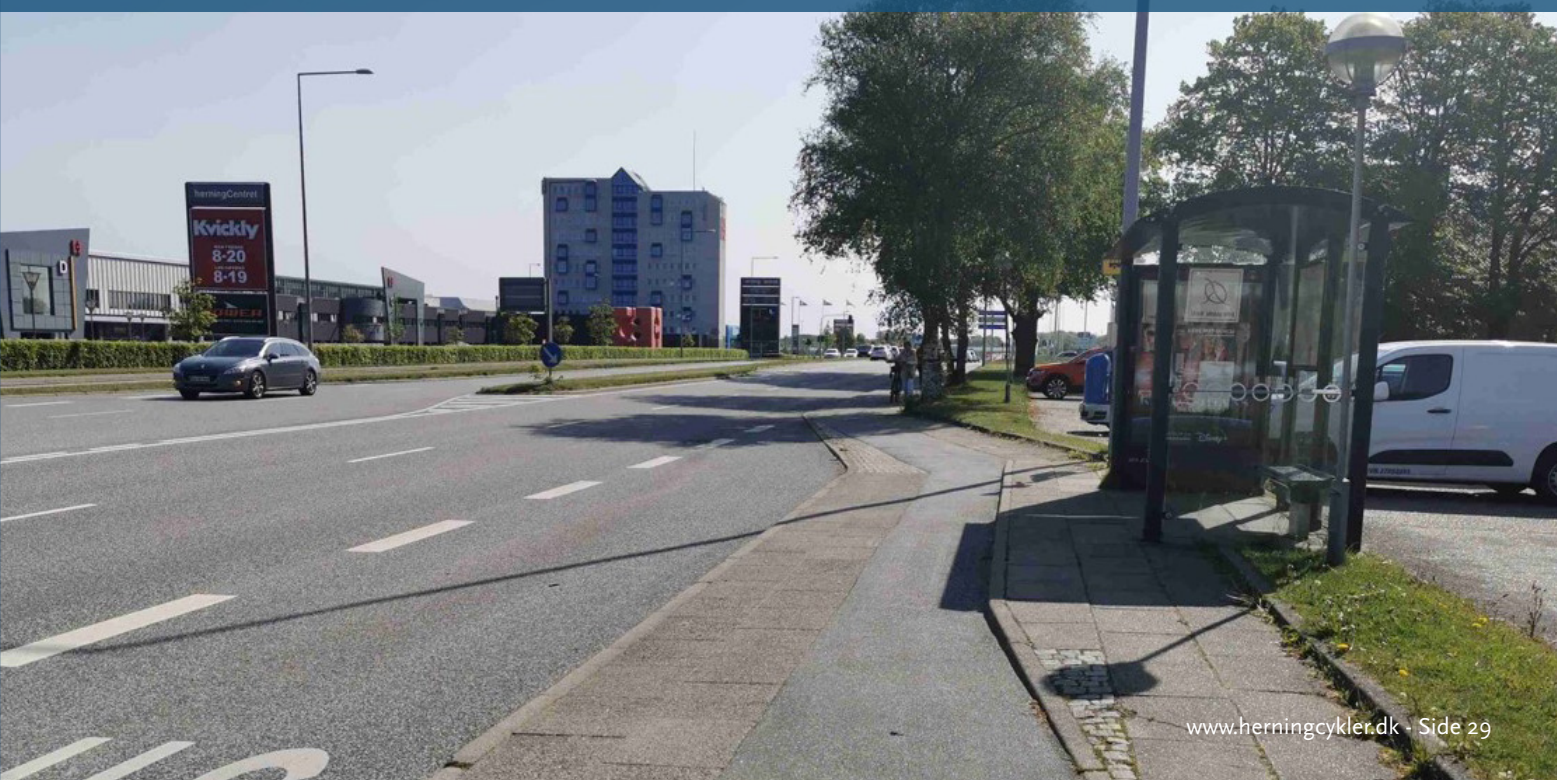
Strækninger med særligt mange cyklister kan også være et problem, hvis eksempelvis cykelstibredderne ikke er tilstrækkelige. Et princip for krav til stibredderne set i forhold til antallet af cyklister er derfor også relevant at kigge på. Cykelstier placeret i landzone kræver modsat mindre plads såfremt der er minimal trafik på strækningen.

Stibomme, trappeanlæg og øvrige forhindringer

Stibomme, trappeanlæg og øvrige forhindringer kan udgøre betydelige ulemper for cyklister og forringe den generelle cykeloplevelse. Stibomme, der ofte anvendes som adgangsbarrierer på stisystemer, er som regel besværgelige at passere for cyklister - især for dem med bredere cykeltyper såsom ladcykler eller cykelanhængere. Disse forhindringer kan begrænse cyklernes fremkommelighed og medføre unødvendige stop, hvilket ikke kun forlænger rejsetiden, men også kan skabe frustration og øge risikoen for sammenstød.

Øvrige forhindringer såsom dårligt designede krydsninger og smalle passager kan yderligere komplicere cyklisternes færden og skabe potentielt farlige situationer.

Et eksempel på udformning af et busstoppested i Herning Kommune, hvor der ikke i tilstrækkelig grad er taget hensyn til cyklisternes fremkommelighed.



ØGET FREMKOMMELIGHED

"God fremkommelighed for cyklister i form af prioriteringer i signalanlæg, smutveje gennem byen og ruter ad trafikro-lige veje samt cykelstier i eget tracé er med til at fastholde eksisterende cyklister - og ikke mindst tiltrække nye cyklister"



Et hovedprincip for etablering af god infrastruktur for cyklister er, at man som cyklist aldrig bør tvinges af cyklen for at forcere forhindringer, stibomme, trapper og stejle ramper m.m. Derudover bør cykling være muligt og tilladt på hele vejnettet.

Et sammenhængende rutenet udstyret med cykelstianlæg er dog ikke altid en garanti for, at stinettet opfattes som sammenhængende og fremkommeligt.

Mange utrygge kryds og eksempelvis bomanlæg kan være medvirkende til, at cyklisterne måske oplever ruten som utilgængelig, besværlig og måske i sidste ende uinteressant.

Hvert eneste fremkommelighedstiltag, der fjører dele af et eksisterende net sammen, vil derfor i sidste ende fremme cykeltrafikken.

Forhold, der i høj grad nedsætter opfattelsen af et godt og fremkommeligt stinet, er typisk:

- Bomme langs stianlæg
- Stejle ramper og trapper
- Dårlige belægninger
- Dårlig fejning og snerydning
- Mange trafikbelastede kryds på rutenettet
- Omvejskørsel i forhold til de vigtigste mål
- Store biltrafikmængder
- Parkerede biler på cykelstierne
- Dårlige op- og nedkørsler (ramper)

Udfordringerne med manglende fremkommelighed i resten af kommunen gør sig især gældende ved de større trafikerede signalregulerede- og vigepligtsregulerede kryds. Krydsene udgør desuden et utrygheds- og sikkerhedsproblem for cyklister.

Langs mange cykelruter i kommunen er der allerede gjort mange tiltag for at forbedre både sikkerheden og fremkommeligheden i kryds, men der er lang vej endnu, hvis hele hovedruten skal sikres bedst muligt.

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil arbejde for at forbedre fremkommeligheden for cyklister.

Cyklisternes fremkommelighed skal forbedres ved at tillade cykling mod ensretningen, som princip og forbud som en undtagelse.

Cyklister skal opleve så få forhindringer på turen som muligt. Der gennemføres en indsats for at erstatte stibomme med andre tiltag, såsom bump, hvor det trafiksikkerhedsmæssigt er forsvarligt.

I kryds skal cyklisters fremkommelighed prioriteres. Dette kan gøres med flere tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Prioritering af cyklister i signalanlæg
2. Bedre registrering og anmeldelse for cyklister i kryds
3. Etablering af cykelbokse i signalanlæg
4. Vende vigepligt til fordel for cyklister i kryds
5. Før-grønt for cyklister i signalanlæg
6. Fremføre cykelstier eller cykelbaner i signalanlæg
7. Højresvingsbaner udenom signalanlæg (shunts)
8. Cykelstier udenom busholdepladser og T-kryds
9. Etablering af niveaufrie krydsninger
10. Højresving for rødt

Midler til indsatsen

En del af indsatsen til forbedring af fremkommeligheden vil ske i tilknytning til anlæg af nye cykelruter og forbedringer af eksisterende ruter. Omkostninger til indsatsen i øvrigt (særlige prioriteringer af cyklister i kryds og regulering af stikrydsninger, ensretninger m.m.) vil skønsmæssigt beløbe sig til 3,0 mio. kr. årligt.

Der er afsat 6,3 mio. kr mellem 2024 til 2026. til renovering af lyskryds. En del af de midler vil gå til at forbedre fremkommeligheden for cykler i de lyskryds der renoveres alligevel.

Her har cyklisterne prioritet ved sidevejstilslutningen, men den dobbeltrettede cykelsti afbrydes gennem krydset med op- og nedkørselsramper, der iøvrigt er med til at skabe forvirring omkring, hvem der har vigepligten i krydset.



SKILTNING OG WAYFINDING



Selvom de fleste ture køres ad ruter, som cyklisterne kender i forvejen, er der stadig brug for vej- og ruteanvisning til de ture, hvor cyklisterne ikke kender vejen. Dernæst er en særlig udfordring, at nye cyklister som regel vil anvende de veje og ruter, som de kender fra deres biltur – og dette kan betyde at langt bedre og mere direkte ruter langs stier i eget tracé ikke kommer til brugernes kendskab. Med indsatsen udpeges der en struktur for skiltning af lokale ruter samt skiltning af væsentlige mål i Herning Kommune.

Herning Kommune skal indrettes, så det bliver nemmere og mere intuitivt at finde rundt som cyklist. Den selvforklarende infrastruktur for cyklister skal fremmes ved, at gader og stier udformes, så de tydeligt signalerer den ønskede hastighed og adfærd til alle trafikanter.

Vejvisning og tilhørende information binder cykelturen sammen. Uanset om der cycles i by, åbent land eller i naturen, er det rart og betryggende med god og præcis vejledning til ens destination. Det gælder både den daglige cykeltur og ved rekreativ- eller sportspræget cykling.

På cykelruterne i og omkring Herning er der rig mulighed for både at se den smukke by og naturen. Om man vil cykle langs søerne eller i Hernings gader, så er der en rute i kommunen, som passer til de flestes behov.

Og der er aldrig lang vej, hverken til seværdighederne eller til de gode oplevelser. Herning kommune er derfor på mange områder ideel til cykeludflugter og til de daglige pendlerture - både for turister og for borgerne i kommunen.

De skilte cykelruter kan opfattes som kommunens "visitkort" over for både eksisterende og nye cyklister. Dels skal de med deres omfang sende et tydeligt signal til borgere om, at kommunen satser på fremme af cyklismen. Dels skal cykelruterne give borgeren, der begiver sig ud på cykel for første gang en god cykeloplevelse - en oplevelse der med stor sandsynlighed følges op af endnu en cykeltur. Og måske endda ender som en transportvaneændring.

Mangelfuld skiltning i Herning Kommune

I Herning Kommune findes et ret omfattende cykelstinet, hvor en forholdsvis stor del af stinettet forløber i eget tracé i god afstand fra de trafikerede veje. Fælles for disse stier er at de stort set ikke er skilte - hverken som ruter eller til lokale mål og seværdigheder.

Der ligger således et meget stort potentiale for at synliggøre den allerede eksisterende stininfrastruktur ved at skilte og vejvise på cykelstierne og på den måde tiltrække nye cyklister og øge tilfredsheden blandt eksisterende cyklister markant.

Cykelpendlerne

For cykelpendlerne kan Herning Kommune være udfordrende. En stor del af oplandsbyerne ligger med forholdsvis lange afstande til både Herning Midtby og andre centrale mål. Geografiske udfordringer der hidtil ikke har været samstemmende, med cyklen som alternativ til bilen. Men med den hastige udbredelse af bl.a. elcykler er der ingen bak-

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil arbejde for at gøre det nemmere og mere intuitivt at bevæge sig rundt i kommunen som cyklist.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Der skal udarbejdes en skilte- og ruteplan for Herning Kommune
2. Der etableres tydelig stivejvisning
3. Afmærkningsindsatser til tydeliggørelse af cyklisterens arealer i udvalgte byrum.

Midler til indsatsen

Der afsættes 200.000 kroner til udarbejdelsen af en skilte- og ruteplan for cyklister i Herning Kommune. Omkostninger til tydeliggørelse af cyklisterens færdselsarealer og opsætning af stivejvisning i øvrigt vil skønsmæssigt beløbe sig til 5 mio. kr.

Der er afsat 700.000 kr. i driftsrammen for vejskiltning generelt. Her vil man kunne målrette en andel af beløbet til at fokusere på skiltning og wayfinding for cykler og nedprioritere skiltning primært fokuseret på biltransport.

ker eller distancer, der kan forhindre borgerne i at springe på cyklen.

Mange lokalkendte cyklister kender ofte de gode ruter mellem oplandsbyerne og arbejdspladserne, men for nye potentielle pendlercyklister kan en cykeltur på blot få kilometer hurtigt virke uoverskuelig, hvis ikke man er fortrolig med cykelrutenettet. Det kan betyde at mange allerede fravælger cyklen som transportmiddel inden de overhovedet har sat sig på sadlen.

Vejvisning for cyklister er det, der binder selvstændige stier, stier langs veje, mindre kommuneveje og skovveje mv. sammen langs en sammenhængende og ensartet skiltet cykelrute.

En skiltet pendlercykelrute bør også tilstræbes at være en garanti for, at der på hele strækningen er gode cykelforhold og at man som cyklist ikke føler sig unødigt udfordret af stejle ramper, trapper, bomanlæg eller farlige krydsninger af trafikerede veje.

Herning Kommune har nogle af de bedste cykelfaciliteter i landet med mange stier i eget tracé - men hvor er stivejvisningen?



FORBEDRET DRIFT OG VEDLIGEHOLD

Et eksempel på kortlægning af belægningskvalitet på et udsnit af kommunens stinet udført med en ny sensor, der monteres direkte på cyklen.



Brugerundersøgelser dokumenterer, at cyklister prioriterer kørekomforten meget højt.

Dårlige belægninger, huller, ujævnheder og manglende snerydning kan udgøre potentielle farer for cyklister og medføre unødvendige risici for ulykker.

En omhyggelig vedligeholdelse af cykelstierne er afgørende for at forbedre den samlede cykeloplevelse.

En indsats for at sikre en god drifts- og vedligeholdelse af hovedrutenettet indgår derfor som en vigtig indsats i bestræbelserne på at få flere til at cykle - herunder procedurer for at udbedre skader hurtigt og løbende evaluere behovet for opgraderinger eller ændringer på hovedrutenettet.

På hovedrutenettet skal cyklerne tilgodeses med velplejede belægninger. Det kræver, at ressourcerne til tilsyn og vedligeholdelse øges.

Dette inkluderer også effektiv snerydning og sikring af, at cykelstierne forbliver fremkommelige under varierende vejrforhold, hvilket er afgørende for at opretholde brugen af cykelinfrastrukturen året rundt.

Indsatsen ligger naturligvis hos kommunens driftsafdeling, men også henvendelser fra borgere, interesseorganisationer og lignende, der dagligt har "øjnene ude på stierne", er vigtige.

Cykelinspektør

Cykelstier er hidtil blevet vedligeholdt ud fra en beregnet levetid af stiernes belægning, hvilket ikke nødvendigvis afspejler stiernes reelle kvalitet for den enkelte cyklist. Eller på baggrund af konkrete borgerhenvendelser.

Den bedste vurdering af cykelruternes reelle tilstand fås ved at gennemkøre nettet på cykel, og dette skal for fremtiden ligge til grund for prioriteringer af slidlagsarbejder og mindre reparationer.

Som en særlig indsats i relation til at tilbyde cyklerne de bedst tænkelige forhold på kommunens vej- og stinettet uddannes der en cykelinspektør tilknyttet kommunens driftsafdeling.

Cykelinspektøren har til formål at gennemføre tilbagevendende inspektioner på cykel af vej- og stinettet for at kortlægge kvaliteten af blandt andet belægninger, registrere huller i stierne samt andre fremkommelighedsmæssige udfordringer, der skal udbedres.

Ved hjælp af en ny sensor, der kan monteres på cyklen, registreres jævnheden af alle stistrækninger på hovedrutenettet således at der kan dannes et overblik over stiernes tilstand og samtidigt udarbejdes en prioriteret liste over strækninger med behov for udbedringer.

Cykelstiinspektøren skal desuden føre det daglige tilsyn med afmærkning af vejarbejder og forskellige entreprenørers og håndværkeres råden over vejareal (uhensigtsmæssig placering af stilladser, containere og parkering ind over cykelstier m.m.)

Udover at indsamle værdifulde data skal inspektøren også fungere som kommunens ansigt udadtil på cykelområdet og bidrage til at skabe en endnu bedre dialog mellem borgerne og kommunen – og i kommunen internt.

Fortsat fokus på borgertips

Borgerne i Herning Kommune har i dag via App'en "Giv et praj" mulighed for at indberette problemer på kommunens veje og stier som f.eks. huller i cykelstierne m.m.

Denne service er dog ikke kendt af mange borgere i kommunen, og en særlig indsats skal handle om at udbrede kendskabet til App'en.

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil arbejde for at få afstemt vedligeholdelsen af hovedrutenettet med de eksisterende stiklasser, og generelt at få forbedret såvel tilsyn som drift og vedligeholdelse.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Der udarbejdes nye retningslinier for hver af de 3 stiklasser, der skal forholde sig til kvantitative og kvalitative normer for:
 - tidsterminer for fornyelse af slidlag
 - renholdelse - herunder beredskab vedr. særlige strækninger i Midtbyen
 - vintervedligehold - herunder normer for hvornår og hvor stier skal være farbare
 - tidsterminer for besigtigelser og prioritering af vedligeholdelse
 - tilsyn med reetableringer efter ledningsarbejder m.m.
 - afmærkning af vejarbejder på stier
2. uddannelse af en cykelinspektør
3. Gennemførelse af løbende cykelstiinspektioner af hovedrutenettet
4. Hovedrutenettet gennemgås med henblik på at lokalisere strækninger med dårlig eller mangelfuld belysning

Midler til indsatsen

Omkostninger til en forbedret drift og vedligeholdelse af cykelrutenettet skønnes årligt at beløbe sig til 2,5 mio. kr. Omkostninger til forbedring af belysningen langs hovedrutenettet skønnes årligt at beløbe sig til 5 mio. kroner. Uddannelse af en cykelinspektør skønnes årligt at koste 200.000 kr. Der er afsat 1 mio. kr./år til vedligeholdelse af asfalt i driftsrammen. Heraf kan der prioriteres midler til opgradering af eksisterende stisystemer.

Bedre belysning

God belysning på kommunens stinettet bidrager til sikkerhed og komfort, især under mørke eller dårligt oplyste forhold.

En veloplyst cykelsti reducerer risikoen for ulykker og forbedrer generelt trafiksikkerheden for alle trafikanter. Belysning øger også følelsen af tryghed for cyklister, hvilket kan bidrage til at øge cykeltrafikken og reducere bekymringer omkring risiko for overfald m.m.

Derfor vil Herning Kommune gennemgå hovedrutenettet for at vurdere behovet for forbedring af belysningsniveauet med henblik på at skabe en mere tilgængelig, sikker og attraktiv cykelinfrastruktur.

Traditionel belysning med gadelamper kan være en bekostelig affære, og med indsatsen vil der derfor blive afprøvet alternativer til traditionel belysning - herunder forsøg med anlæg af sol-drevne pullerlamper m.m.

FREMME AF KOMBINATIONSREJSER



Cyklens potentiale som transportmiddel dækker i hovedtræk kun ture på op til 7-12 km. Længere ture er for langt hovedparten af befolkningen uoverskuelige.

Pendlertrafikken i bil fra omegnskommuner og afsides beliggende bysamfund i Herning Kommune tilbydes i dag kun få og uorganiserede muligheder for at benytte cyklen som en del af deres tur til og fra arbejde.

Initiativer, der skal fremme kombinationsrejser, skal ses i sammenhæng med Herning Kommunes generelle mål om at fremme bæredygtige transportformer. Det kræver bl.a., at bilisterne tilbydes flere muligheder for at stille bilen uden for eksempelvis Herning Midtby for at cykle eller benytte kollektiv transport resten af vejen.

Overflytning af bilture til mere miljøvenlige kombinationsrejser, hvor cyklen indgår som en del af turen, kan i princippet opdeles i 2 typer:

- Bilture, der kombineres med en cykeltur (Pendlerpladser)
- Bilture, der erstattes af en kombination af kollektiv transport og cykelture

Bil og cykel (Pendlerpladser)

Muligheden for at kombinere bilture med cykelture kræver gode, velplacerede parkeringsanlæg tæt på det overordnede vejnet og i direkte tilknytning til hovedrutenettet for cyklister, så den sidste del af turen kan tilbagelægges på cykel.

Sådanne anlæg skal etableres tæt ved de større indfaldsveje til Herning inden for en radius af 5-10 kilometer fra Herning Midtby.

I Herning Kommune findes der allerede fire pendlerpladser, hvor det er muligt at skifte fra bil til cykel, og med indsatsen skal kendskabet til disse tilbud udbredes samtidigt med, at der etableres flere terminaler strategisk placeret i forhold til hovedrutenettet for cyklister.

Cykel og kollektiv trafik

Kombinationsrejser mellem kollektiv trafik og cykel er den hyppigst forekommende type af kombinationsrejse. Denne form for kombinationsrejser kan bl.a. styrkes ved at etablere overdækkede parkeringspladser ved kollektive trafikterminaler samt ved at øge mulighederne for at medbringe cykel i bus og tog (typisk i morgen- og eftermiddags-

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil forbedre mulighederne for kombinationsrejser, hvor cykel kan indgå som en del af rejsen.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Udbrede og forbedre konceptet for pendlercykler i tilknytning til kollektive trafikknudepunkter samt store parkeringshuse
2. Udbygge med cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter
3. Udbrede kendskabet til kommunens Pendlerpladser og udbygge med nye .

Midler til indsatsen

Omkostninger til forbedring af kombinationsrejseanlæg og supplerende tiltag skønnes årligt at beløbe sig til 2 mio. kroner. Der er i regi af DK 2020 afsat 500.000 kr. i 4 år til projektet for "Fremme af delebilisme og delecyclisme" under Transport og Mobilitet. Heraf vil der blive brugt midler til den del, der angår delecyclisme.

timerne). Herved kan ulemperne ved bus og tog – manglende dør til dør transport – elimineres og tilskynde flere til at kombinere cykel og kollektiv trafik. Med indsatsen skal cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter forbedres og udbygges, og muligheden for cykelmedta-geordninger i den kollektive trafik undersøges.

By- og pendlercykelordning

Potentialet for en by- og pendlercykelordning er ikke afprøvet i Herning Kommune. Som et eksempel er der delecycler i bl.a. Frederikshavn, Fredericia og Middelfart samt i de tre største danske byer.

Pendlercykler kan ses som et tilbud til byens pendlere og gæster, der ankommer i enten egen bil eller kollektiv trafik og hvor den sidste del af rejsen til målet tilbagelægges med en pendlercykel. Pendlercykler kan være relevante at placere ved kommunens knudepunkter - herunder MCH, Herning Midtby og Regionshospitalet m.fl. Med indsatsen udbredes en pendlercykelordning i Herning Kommune.

Herning Kommune vil tilbyde et net af offentlige pendlercykler på strategiske lokaliteter (knudepunkter) for at fremme brugen af kombinationsrejser.



BEDRE CYKELPARKERING

Enhver cykeltur ender med en parkeret cykel. Etablering af cykelparkering ved relevante destinationer som skoler, indkøbscentre, offentlige bygninger og trafikknudepunkter er vigtigt for at fastholde og tiltrække nye cyklister.

Indsatsen vil primært fokusere på at øge antallet af parkeringsmuligheder med den rigtige udformning og placering. Derudover skal eksisterende cykelparkeringsanlæg gennemgås kritisk med henblik på forbedringer.



Planlægning

Som en del af kommunens parkeringspolitik skal der indarbejdes en række normer for anlæg af cykelparkering ved nybyggeri, afhængig af type byggeri.

Normerne skal sikre, at cykelparkering kommer på dagsordenen og dermed danner et naturligt udgangspunkt for at fastlægge parkeringsbehovene i ethvert projekt.

Retningslinierne udarbejdes med baggrund i anbefalingerne fra Cykel-parkeringshåndbogen 2023.

Kortlægning

Som baggrund for en fremtidig prioritering af midler til cykelparke-ringsanlæg skal der udarbejdes en cykelparkeringsplan, der kortlæg-ger omfanget, behovet og kvaliteten af eksisterende cykelparkerings-anlæg.

Herunder skal behovet for tyverisikker parkering af ladcykler og elcyk-ler kortlægges.

Udformning

Der skal udarbejdes en designmanual for valg af cykelparkeringsløs-ninger, stativer og overdækning i forhold til de mest gængse typer af parkering (korttids- og langtidsparkering).

Sikkerhed

Der skal øget fokus på sikkerhed ved etablering af nye parkeringsan-læg. Afhængig af placering omfatter det bl.a. beskyttelse af cykler mod hærværk og tyveri, tryghed ved adgang til - og ophold på - parkerings-pladserne.

Oprydning

Cykelparkeringen skal i hele sin levetid udstråle kvalitet og orden. Manglende rengøring, graffiti og herreløse cykler giver et indtryk af forfald omkring cykelparkeringen.

Derfor skal der med jævne mellemrum sikres, at cykelparkeringen bli-ver renholdt samt at herreløse cykler fjernes.

Cykelparkering ved virksomheder

Etablering af et tilstrækkeligt antal parkeringspladser ved arbejdsplad-

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil øge antallet af cykelparkeringsmuligheder med en god udformning og placering.

Indsatser

Cyklisterne parkeringsmuligheder skal prioriteres. Dette kan gø-res med flere tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Udarbejdelse af cykelparkeringsplan
2. Udarbejdelse af en designmanual for udformning af cykelpar-keringsanlæg.
3. Udarbejdelse af kommunale retningslinier for anlæg af cykelpar-kering i forbindelse med større ombygninger og nybyggeri.
4. Udbygning og forbedring af cykelparkeringen omkring Herning Midtby
5. Generel udbygning ved idrætshaller, kultur og fritidsinstitutio-ner m.m.
6. Fortsat indsats for fjernelse af herreløse cykler i gadebilledet og ved større parkeringsanlæg.
7. Generel fokus på etablering af tyverisikrede cykelparkeringer
8. Generel fokus på etablering af cykelparkering til elcykler og lad-cykler
9. Fokus på midlertidig cykelparkering ved større events

Midler til indsatsen

Der afsættes 250.000 kr. til udarbejdelse af en designmanual for udformning af cykelparkeringsanlæg i Herning Kommune. Udgifter til øvrige indsatser skønnes samlet at koste ca. 5 mio. kr.

ser er en vigtig forudsætning for at få medarbejdere og besøgende til virksomheden til at cykle. Herning Kommune vil gå forrest og inspi-rere andre ved at sørge for at kommunens arbejdspladser forsynes med gode cykelparkeringsfaciliteter, herunder gode muligheder for omklædning og bad.



KOMMUNIKATION, KAMPAGNER OG EVALUERING



Herning Kommune vil sætte fokus på at øge borgernes kendskab til kommunens tilbud omkring cykelforholdene. Gennem forskellige kampagner vil kommunen søge at fremme brugen af cyklen som transportmiddel i kommunen.

Branding af Herning som en "cyklistvenlig kommune"

Herning foreslås brandet som en "cyklistvenlig kommune" – en kommune, hvor der bliver kræset om de små detaljer med stor betydning for cyklisterne. Dette inkluderer gode cykelparkeringsfaciliteter, jævne og rene cykelstier, livsstilskampagner og events/konkurrencer, hvor de cyklende borgere præmieres med f.eks. cykelhelme, cykeltøj eller morgenbrød for deres gode "indsats".

En stor gevinst ved at brande Herning som en "cyklistvenlig kommune" er, at forholdsvis små projekter og forbedringer vil virke mere iøjefaldende og dermed give cyklister og andre trafikanter flere "oplevelser" af Herning som cyklistvenlig kommune.

Etablering af cykelbarometre, luftpumper og drikkefontæner skal være med til at underbygge og forstærke borgernes oplevelse af Herning Kommune som et sted, hvor der bliver gjort noget særligt for cykeltrafikken.

Forbedret kommunikation

Den løbende information omkring kommunens tilbud til cyklister skal forstærkes, og den eksisterende hjemmeside omkring cykeltrafik skal styrkes. Med hjemmesiden som udgangspunkt skal det sikres, at nuværende og potentielle cyklister får kendskab til de gode cyklistforhold, som Kommunen allerede tilbyder i dag, men også sikre kendskab til nye fremtidige tiltag. Hjemmesiden skal endvidere suppleres med en interaktiv ruteplanlægger for cyklister, ligesom en opdateret udgave af kommunens stikort skal være tilgængelig.

Hjemmesiden udbygges med mulighed for direkte dialog brugerne imellem. Indsatsen suppleres med en SOME strategi. Stikortet kan med fordel udbygges med placeringen af cykelparkering, cykelhandlere m.m.

STRATEGI OG INDSATSER



Herning Kommune vil gøre en indsats for fortsat markedsføring af borgernes kendskab til cykelforholdene i kommunen.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Styrkelse af hjemmeside, SOME og udarbejdelse af stikort
2. Gennemførelse af en række kampagner og events for cykelfremme målrettet flere forskellige brugere
3. Udrulning af måleprogram til overvågning af cykelindsatsen
4. Udlån af specialcykler
5. Fremme af cykling internt i kommunen
6. Samarbejde med virksomheder, hoteller og foreninger omkring cykelfremme

Midler til indsatsen

Omkostninger til gennemførelse af ovenstående indsatser vil skønsmæssigt kunne gennemføres over en årrække for en udgift på ca. 2 mio. kroner

Øget dialog

Dialogen med kommunens borgere omkring fremme af cyklisme skal styrkes. Der foreslås oprettet et "hjælpehold" af eksisterende cyklister, der dagligt benytter kommunens stinet og derved kan bidrage med værdifuld viden omkring forskellige problemstillinger - huller i stinet, manglende ramper m.m.

Evaluering

For at kunne monitorere cykelindsatsen i Herning Kommune skal der med indsatsområdet igangsættes systematiske og tilbagevendende trafiktællinger, brugerundersøgelser, uheldsanalyser m.m.



HANDLINGSPLAN OG INVESTERINGSBEHOV

Initiativerne og projekterne, som foreslås i denne cykelhandlingsplan, skal udgøre den overordnede køreplan for fremtidige prioriteringer af cykelprojekter i kommunen.

Handlingsplanen udgør en overordnet rammeplan, der identificerer de vigtigste indsatsområder og problemstillinger. Den skitserer ikke egentlige detaljøsninger, og en væsentlig opgave vil herefter bestå i at udarbejde et decideret projektkatalog for realiseringen af de oplyste projekter.

Den øvrige planlægning i kommunen, der berører cykelhandlingsplanen, skal koordineres med initiativerne heri, især forhold omkring lokalplaner, hvor lokale hensyn til etablering af stianlæg bør sammenlægges i forhold til cykelhandlingsplanens udpegede hovedrutenet.

Større trafikplaner på tværs af transportformer (bil, tog og busstrafik) skal også koordineres med de initiativer, der i handlingsplanen direkte berører disse transportformer.

Prioriteringsprincipper

I Cykelhandlingsplanen er der udpeget 10 indsatsområder, som alle skal bidrage til at nå målet om at få flere cyklister i Herning Kommune. En meget vigtig del af handlingsplanen er udpegningen af et samlet hovedrutenet, bestående af eksisterende ruter suppleret med en række nye og direkte ruter.

Det udpegede hovedrutenet og klassificeringen af dette udgør det overordnede prioriteringsgrundlag for rutenettets fremtidige standard og udbygning.

Det udpegede hovedrutenet i planen er inddelt i følgende klasser:

1. Primære cykelruter
2. Sekundære cykelruter
3. Oplandsruter

Klassificeringen skal hjælpe med at prioritere indsatsen alt afhængig af, hvilken målgruppe af cyklister, der ønskes tilgodeset.

De primære cykelruter henvender sig primært til de lidt længere cykelture, mens de sekundære cykelruter primært tilgodeser cyklister på de kortere cykelture - og der, hvor der i dag typisk er flest eksisterende cyklister.

Oplandsruterne betjener ofte ikke mange cyklister, men kan prioriteres, såfremt det ønskes at binde bysamfundene sammen med cykel-faciliteter.

Investeringsbehov

En realisering af hele Cykelhandlingsplanen vil kræve betydelige investeringer i cykeltrafikken.

Ambitionsniveauet for planen vil afhænge af hvilken bevilling Byrådet kan afsætte over den kommende årrække. Bevillingen vil kunne suppleres med statslige puljemidler, alt efter hvilke puljer, der støtter hvilke indsats. Der gøres opmærksom på at der er mange ansøgere om midlerne og man kan derfor ikke være "sikker" på at blive tilgodeset.

Hertil kommer de årlige bevillinger til trafikssikkerhed, drift og vedligeholdelse samt sikring af skoleveje, der alle i nogen grad bidrager til at realisere en række af handlingsplanens delprojekter.

Cyklistpakken - Investeringer på kort sigt

De samlede initiativer i Cykelhandlingsplanen vil skulle realiseres over en længere årrække. Derfor er der i det følgende skitseret en Cyklist-pakke, der i mindre målestok forventes at udgøre en markant indsats med henblik på at fremme cykeltrafikken i Herning Kommune.

Cyklistpakken indeholder samlet set projekter for knap 70 millioner kroner.

Cyklistpakken tager overordnet set fat i de tiltag, der inden for de 10 indsatsområder vurderes at have den største effekt pr. investeret krone i forhold til at fremme cyklismen.

Indsatsområderne "Øget fremkommelighed" og "Forbedret drift og vedligehold" er blevet nævnt af borgerne som nogle af de vigtigste tiltag til at forbedre forholdene for cyklister i Herning Kommune - et synspunkt, der i høj grad er blevet indarbejdet i den samlede Cyklist-pakke.

Cyklistpakken skal ses som et overordnet prioriteringsgrundlag, når der med tiden afsættes flere midler til cykeltrafikken. (Alle projekter er nævnt i vilkårlig rækkefølge og er dermed ikke et udtryk for en egentlig indbyrdes prioritering).

Det videre arbejde

Cyklistpakken anviser en række projekter og initiativer, som efterfølgende skal udvikles til egentlige projekter med tilhørende beslutningsgrundlag.

Projekterne skal efterfølgende forelægges Miljø-, Infrastruktur- og Naturudvalget med henblik på endelig vedtagelse.

Først når projekterne er godkendt, og der er bevilget de nødvendige midler, kan projekterne føres ud i livet.



CYKLISTPAKKEN



Indsats	Projekter	Periode	Beløb
1. Et sammenhængende hovedrutenet	Nye stianlæg i oplandet og Herning by, herunder nye cykelfaciliteter mellem byer og byområder men også lukning af manglende "huller" (missing links) i cykelinfrastrukturen. Projekterne har baggrund i de kortbilag der i forbindelse med cykelhandlingsplanen er lavet over de planlagte primære, sekundære og rekreative stier	2025- 2028	35 mio. kr.
2. Flere børn og unge på cykel	Udpegnig af skoleveje (forbedringer/udbygninger) og forsøg med bilfri zoner (Hjertezoner) omkring udvalgte skoler. Kampagner rettet både indskoling, mellemtrin og udskoling. Kortlægning af unges transportvaner (og uvaner) med f.eks.. Herning Gymnasium som test lokalitet for afprøvning af tiltag (kampagner m.m.)	2025 - 2028	6 mio. kr.
3. Øget trafiksikkerhed og tryghed	Forbedring af trafiksikkerheden i de mest ulykkesbelastede kryds og strækninger samt samarbejde med Regionshospitalet i Herning omkring indsamling af supplerende uheldsdata	2025 - 2028	6 mio. kro.
4. Kvalitetsmanual	Udarbejdelse af en kvalitetsmanual for etablering af cyklistfaciliteter i Herning Kommune	2025 - 2028	250.000 kr.
5. Øget fremkommelighed	Der implementeres prioritering af cyklister i signalanlæg gennem bedre registrering og anmeldelse for cyklister i kryds, etablering af cykelbokse i signalanlæg, vende vigepligt til fordel for cyklister i kryds, før-grønt for cyklister i signalanlæg og fremføre cykelstier eller cykelbaner i signalanlæg	2025 - 2028	6 mio. kr.
6. Bedre skiltning og wayfinding	Der udarbejdes en skilte- og ruteplan for Herning Kommune og der etableres stivejvisning samt afmærkningsindsatser til tydeliggørelse af cyklisternes arealer i udvalgte byrum.	2025 - 2028	3 mio. kr.
7. Forbedret drift og vedligehold	Nye retningslinjer for drift og vedligehold implementeres og der uddannes en Cykelinspektør	2025 - 2028	4 mio. kr.
8. Fremme af kombinationsrejser	Ny pendlercykelordning samt udbygning med ny cykelparkering	2025 - 2028	3 mio. kr.
9. Bedre cykelparkering	Ny cykelparkeringsplan og udbygning med ny cykelparkering	2025 - 2028	3 mio. kr.
10. Kommunikation, kampagner og evaluering	Styrket hjemmeside, stikort, cykelfremme kampagner samt måleprogram til overvågning af indsatsen	2025 - 2028	2 mio. kr.
Ialt		2025-2028	68,25 mio. kr.



FIND OS ONLINE

www.herningcykler.dk

