

# Stiplan

Vedtaget af byrådet april 2015



**Middelfart**  
KOMMUNE

Stiplanen er udarbejdet af Middelfart Kommune  
med bistand fra Via Trafik Rådgivning A/S, Birkerød.

April 2015

## Forord

Byrådet har vedtaget denne Stiplan og har besluttet i de kommende år at prioritere en pæn del af anlægsbudgettet til stier.

Det er der flere gode grunde til.

Stier er efterspurgt og værdsat af både lokalbefolkning og turister. Stinettet har dermed betydning for kommunens borgere og for kommunens attraktion over for tilflyttere og turister. Når vi går eller cykler på stierne, er det også godt for sundhed, livskvalitet og klima.

Stinettet tjener mange formål: Som transportforbindelser, der giver gode muligheder for at cykle mellem hjem og skole/arbejde, og som rekreative forbindelser, der giver mulighed for oplevelser, motion og adgang til naturen.

Stiplanen er den konkrete udmøntning af Strategi for stier og et supplement til Cykleplanen (begge vedtaget i 2013, kan ses på [www.middelfart.dk](http://www.middelfart.dk)).

Med stiplanen får vi overblik over de eksisterende stier, der tegnes et stinet af henholdsvis transportforbindelser og rekreative forbindelser og endelig peger planen på en række prioriterede anlægsprojekter, der vil forbedre stinettet og binde det bedre sammen.

Forslag til stiplan var i høring i perioden d. 16. december 2014 til d. 9. februar 2015, og der blev afholdt et velbesøgt borgermøde d. 26. januar i Vestfynshallerne i Nørre Aaby. Også de 66 indkomne høringsvar vidner om stor interesse for stiplanen, og byrådet har indarbejdet en del af de mange forslag ved den endelige vedtagelse af planen.

Vi skal nu i gang med at udføre stiplanens mange projekter over de kommende år, og vi ser frem til en god dialog med lodsejere, lokaludvalg, interesseorganisationer og andre om den detaljerede planlægning af de enkelte stiprojekter.

På byrådets vegne

Steen Dahlstrøm

borgmester

## Indhold

Indledning .....	4
------------------	---

### **HVAD ER OPGAVEN?**

Trafikfarlige skoleveje .....	10
Trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere .....	10
Pendlere i Middelfart .....	12
Rekreative muligheder .....	13

### **HVAD VIL VI GØRE BEDRE?**

Begreber og betegnelser .....	16
Målsætninger .....	22
Ønsker til fremtidige transportforbindelser .....	24
Ambition om kvalitet .....	25
Kortlægning af transportforbindelser .....	26
Forslag til forbedringer af transportforbindelser .....	27
Ønsker til fremtidige rekreative forbindelser .....	28
Ambition om kvalitet .....	29
Kortlægning af rekreative forbindelser .....	30
Forslag til forbedringer af rekreative forbindelser .....	30
Forbindelser over privat ejendom .....	31

### **HVORDAN VIL VI GØRE DET BEDRE?**

Prioritering af projekter .....	34
Model til prioritering af anlægsprojekterne .....	34
Projektliste – transportforbindelser .....	35
Projektliste – rekreative forbindelser .....	38
Drift og vedligeholdelse .....	39
Samlet koncept for skiltning .....	40
Pulje til lokalruter omkring bysamfundene .....	41
Drejebog for udførelse af stiprojekter .....	42

<b><u>BILAG:</u></b>	A. Kort
	B. Projektlister
	C. Skiltemanual
	D. Borgerønsker

## Indledning

### Hvad er målet med stiplanen?

Når vi cykler eller går, kan vi bidrage til flere gode ting. Sundheden bliver bedre, trængslen på vejene bliver mindre, og miljøet bliver generelt skånet. Samtidig er cykling og gang gode måder at benytte sig af de mange spændende friluftstilbud, som naturen i Middelfart Kommune byder på. Derfor ønsker vi at forbedre muligheden for at cykle og gå – både som et led i den daglige transport og som et led i de rekreative oplevelser.

Med denne stiplan bygger Middelfart Kommune videre på Strategi og handlingsplan for stier samt Cykleplan for Middelfart Kommune. Disse planer indeholder kommunens overordnede visioner for cykling og brug af stier samt en lang række tiltag af holdningsbearbejdende og organisatorisk karakter.

Derfor vil Middelfart byråd arbejde for:

- Et sammenhængende og attraktivt system af transportforbindelser, der binder bysamfundene i kommunen sammen såvel øst/vest og nord/syd
- En styrkelse af mulighederne for at komme ud i naturen gennem udbygning af et mere sammenhængende system af rekreative forbindelser

Vigtige tiltag bliver her:

- Gennemførelse af en lang række store og små projekter, der skaber sikre skole- og pendlerveje
- Gennemførelse af en række mindre stiprojekter, der forbedrer nettet af rekreative stier
- Midler til lokale stier efter forslag fra lokalsamfundene
- Realisering af visionen om en banesti på og ved det gamle baneterræn mellem Middelfart og Hølse/Harndrup og gerne videre mod nordøst og øst
- I gangsatning af projekter, der på sigt kan bidrage til realisering af visionen om et sammenhængende stiforløb langs kysten fra Varbjerg i nord til Sønder Aaby i syd og med forbindelse til kyststier i nabokommunerne

### **Hvad skal stiplanen bruges til?**

Denne stiplan supplerer de forudgående planer med en række forslag til forbedringer for bløde trafikanter. Planen tager udgangspunkt i de mange gode forbindelser, som allerede findes, og bygger videre med henblik på at opnå et sammenhængende net af stier og ruter. Målet er at skabe god tilgængelighed for bløde trafikanter – til skole, fritidsaktiviteter, arbejde og uddannelse - samt øge antallet af ture på cykel og til fods.

Målgruppen for stiplanen er skoleelever, studerende, pendlere og rekreative brugere. De rekreative brugere er blandt andre turister, motionister, vandrere og borgere i øvrigt, der ønsker at bevæge sig og opleve kommunens natur og seværdigheder. I stiplanen er der fokus på anlægsprojekter, som f.eks. mere sikre krydsninger af veje, mere plads til de bløde trafikanter på strækningerne samt bedre belysning og belægning.

### **Hvornår bliver projekterne udført?**

Ikke alle projekter kan udføres med det samme. Derfor er der lagt op til en prioritering af projekterne, som sikrer, at projekter med stor værdi i forhold til investeringen bliver udført først. Der er dog en række andre forhold, der har indflydelse på den rækkefølge hvori projekterne kan gennemføres, eksempelvis synergi med andre anlægsopgaver, mulighederne for ekstern medfinansiering mv. Næste skridt er at planlægge de første projekter i detaljen – ikke mindst i dialog med brugere, naboer og eventuelle ejere af den jord, hvor projektet er planlagt

### **Middelfart er allerede godt i gang**

Inden for de senere år har Middelfart Kommune gennemført flere stiprojekter: "Klimasti" ml. Havnegade og Gl. Banegaardsvej i Middelfart, cykelforbindelser mellem Strib og Middelfart, mellem Kauslunde og Aulby og mellem Gelsted og Ejby, cykel- og gangtunnel under Assensvej, samt stisystemer omkring motorvejsafkørslen ved Aulbyvej herunder cykeltunnel ved rundkørslen ved Kauslunde.

Der er desuden truffet beslutning om etablering af cykel- og gangtunnel under jernbanen i Middelfart, cykelsti mellem Harndrup og Brenderup, samt 2 minus 1 veje på Kirkegyden i Kauslunde og på Søndergade i Nørre Aaby.

Også andre projekter har desuden været på tegnebrættet – supercykleforbindelser og Banestien mod øst fra Middelfart.

Staten har også foretaget større investeringer i sikring af cyklister i kommunen – stisystem omkring motorvejsafkørslen ved Jyllandsvej, ny cykelsti langs Assensvej ml. Føns og Nørre Aaby samt bred kantbane på en del af Hedegaardsvej.

En af kommunens største pendlerstrømme går mod Jylland. Blandt andet for at imødekomme det store antal pendlere arbejder Middelfart Kommune i samarbejde med andre kommuner på at etablere supercykleforbindelser, f.eks. mellem Middelfart og Fredericia, hvortil omkring 2.000 pendler dagligt. Der arbejdes omkring dette med konceptet "Supercykleforbindelser i provinsen".

Banestien – som blandt andet er nævnt i byrådets strategi for stier fra 2013 - er idéen om en stiforbindelse på den gamle bane mod Bogense og Odense – en forbindelse der går gennem naturskønne omgivelser, afskærmet fra trafikken. Banestien vil kunne bidrage med en naturoplevelse, både for gående og cyklister, som ikke er mulig i dag. Udover den rekreative værdi, vil den også kunne benyttes af nogle af dem, der hver dag pendler til arbejde eller uddannelse fra oplandet til Middelfart/Fredericia.

På baggrund af denne stiplans overblik og prioritering af kommende projekter fortsætter arbejdet med at forbedre og udbygge stiforbindelserne i Middelfart kommune.

## Målgrupper

Stiplanen har fokus på fem målgrupper. Grupperne dækker de fleste, der cykler og vandrer i Middelfart Kommune:

- Skoleelever – til skole og fritidsaktiviteter
- Pendlere – til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter
- Rekreative cyklister og vandrere
- Turister
- Motionister – på cykel og til fods

De to første målgrupper har mest glæde af *transportforbindelser*, hvor fremkommeligheden er høj, og komforten er god. De tre nederste målgrupper har mest glæde af *rekreative forbindelser*, hvor smukke omgivelser og nærheden til friluftaktiviteter vægtes højt.

## Læsevejledning

Stiplanen er inddelt i tre overordnede dele:

### HVAD ER OPGAVEN?

For at gøre forholdene for cyklister og vandrere bedre er vi nødt til at kende problemer og ønsker til forbedringer. I første afsnit er der set på trafikfarlige skoleveje, trafiksikkerhed, transportvaner og pendlermønstre samt betydningen af rekreative ture. Alt sammen for at finde ud af, hvordan disse punkter kan forbedres, og hvilke muligheder det giver.

I stiplanen skelner vi generelt mellem *transportforbindelser* og *rekreative forbindelser*. Transportforbindelserne er typisk rettet mod skolebørn og pendlere, mens rekreative forbindelser er rettet mod fritidsture. Begge dele er vigtige, men behovene kan være forskellige. I de næste afsnit beskrives de to typer forbindelser derfor hver for sig.

### HVAD VIL VI GØRE BEDRE?

Vi har opstillet målsætninger, der både er rettet mod transportforbindelser og rekreative forbindelser.

For hver type forbindelse er følgende gennemført:

- Fastlæggelse af det ønskede stinet
- Ambition for kvaliteten af fremtidens forbindelser
- Kortlægning af eksisterende forhold
- Forslag til nye forbindelser samt forbedringer af eksisterende forbindelser

Ovenstående har resulteret i nogle helt konkrete projektforslag, som er beskrevet i næste afsnit.

### HVORDAN VIL VI GØRE DET BEDRE?

Ikke alle projekter kan udføres med det samme. Derfor har vi benyttet en model til prioritering, som sikrer, at projekterne med størst værdi bliver prioriteret højest. Anlægsprojekterne er samlet i 2 projektlister – én for transportforbindelser og én for rekreative forbindelser.

Udover anlægsprojekterne indeholder planen nogle øvrige projekter, fx driftstiltag, skiltning og fastlæggelse af lokale ruter ved bysamfundene.

Sidst i stiplanen er en drejebog for udførelsen af projekterne. Drejebogen sikrer, at alle parter bliver hørt, og at alle hensyn bliver vurderet, inden projektet udføres.



# HVAD ER OPGAVEN?

## **Trafikfarlige skoleveje**

Hvilke skoleveje kan betegnes som trafikfarlige skoleveje?

## **Trafiksikkerhed**

Hvor er der registreret ulykker med cyklister?

## **Borgernes transportvaner**

Hvornår bruger vi cyklen – og hvornår gør vi ikke?

## **Pendlere i Middelfart**

Hvor langt væk arbejder vi?

## **Rekreative muligheder**

Hvordan er adgangen til rekreative ture og friluftsliv?

## Trafikfarlige skoleveje

Vores transportvaner grundlægges i en tidlig alder. Derfor er det vigtigt, at vi prøver at påvirke vore børn til at vælge et sundt og miljørigtigt transportmiddel. Middelfart Kommune vil gerne støtte forældre og børn til at blive gode trafikanter, hvor cykel- og gåture bliver et naturligt valg på de korte ture, så som transport til skole, fritidsaktiviteter og mindre indkøb.

Dette kan kun ske, hvis de fysiske rammer tillader at sende de små sikkert ud i trafikken. Derfor vægter kommunen sikre skoleveje højt, når projekterne skal prioriteres.

En række trafikfarlige skoleveje er tidligere udpeget af politiet. De fremgår af Bilag A, kort 7. Blandt projektforslagene i denne stiplan er projekter til forbedring af de udpegede trafikfarlige skoleveje.

Udfordringerne på skolevejene er blandt andet:

- Høj fart foran skolerne
- Begrænset mulighed for at krydse vejen for bløde trafikanter

## Trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere

I Middelfart Kommune er der en cyklist involveret i 22 % af alle personskadeuheld, som er registreret af politiet. Desuden er der fodgængere involveret i 10 % af personskadeuheldene. Den anden part i uheldet er oftest en personbilist.

I alt er der registreret 35 personskadeuheld med cyklister i perioden 2009-2013.

Registreringen indgår som en del af grundlaget for kommunens generelle trafiksikkerhedsarbejde. På grund af det relativt lave antal registrerede uheld med cyklister og fodgængere samt den store geografiske spredning af uheldene indgår bekæmpelse af uheld ikke direkte i prioriteringen af projekter i stiplanen. De registrerede uheld er dog taget med i analysen af strækninger, og de opstillede projektforslag omfatter generelt forebyggelse af uheld.

Udfordringen i stiplanen i forhold til trafiksikkerhed er primært at opretholde en god trafiksikkerhed i fremtidige stiprojekter.

**Mange uheld med bløde trafikanter og især cyklister registreres ikke af politiet. Det skønnes, at kun 10 % af alle uheld med cyklister bliver registreret af politiet.**

**Tal fra Landspatientsregistret (informationer indsamlet på landets skadestuer) viser, at omkring 70 % af de tilskadekomne cyklister kommer til skade i eneheld.**

## Borgernes transportvaner

Middelfart Kommune har i 2010 og igen i 2012 undersøgt borgernes transportvaner. Undersøgelsen viser, at lidt over halvdelen af dem, der har svaret, cykler dagligt eller et par gange om ugen.

Sammenholdes undersøgelserne, kan man fra 2010 til 2012 se en svag tendens til, at borgerne tager færre cykelture. Samtidig er andelen af borgere, der dagligt kører i bil steget. I samme periode er der en stigning i andelen af borgere, der har længere end 10 km på arbejde.

Det er således ønskeligt med en forbedring af de fysiske cykleforhold i kommunen for at fastholde og øge cyklismen. Den længere distance, som borgerne har fået til arbejde/uddannelse over de senere år, lægger op til, at der i landområderne fokuseres på at skabe gode cykleforhold. På den måde bliver det mere trygt at cykle og mere attraktivt eksempelvis at cykle til stationen eller bussen og på den måde kombinere sin rejse.

Udfordringerne er blandt andet at:

- Knække kurven og øge andelen af ture på cykel og til fods
- Sikre tilfredshed med tilbuddene for cyklister og fodgængere

*Foto: Skoleprojekt udført ved Østre Skole i Middelfart. Her er der blandt andet etableret cykelbaner gennem tunnellen.*



## Pendlere i Middelfart

Middelfart Kommune vil gerne understøtte muligheden for at pendle på cykel til og fra arbejde eller uddannelse. Derfor arbejder vi hen imod et mål om et sammenhængende net af pendlerforbindelser mellem bysamfund, skoler og arbejdspladser. Vi vil også se på, hvor de største pendlerforbindelser ud af kommunen er, og iværksætte tiltag, som kan styrke disse.

Størstedelen af borgerne i Middelfart Kommune arbejder inden for kommunegrænsen. Det giver rig mulighed for ved udbygning af stinettet at få flere til at cykle.

Undersøgelser viser, at ture op til 5-6 km har størst potentiale for, at cyklen vælges som transportmiddel. Det betyder, at afstandene mellem landsbyerne omkring Middelfart har potentiale for at øge antallet af pendlere. Det gælder fx mellem Gelsted og Ejby, hvor afstanden er 5,9 km. Eller mellem Ejby og Nørre Aaby, hvor afstanden er 5,8 km. På sigt er det kommunens mål, at alle de større byer er bundet sammen af gode stier.

Størstedelen af pendlere ud af kommunen rejser til nabokommunerne. Middelfart Kommune bestræber sig derfor på at samarbejde med nabokommunerne for at etablere et sammenhængende net af cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne.

De to største pendlerstrømme går til Fredericia og Odense. Middelfart er allerede i fuld gang med at se på potentialet i at etablere en Supercykleforbindelse på tværs af Lillebælt. Det skal ligeledes være nemt at tage cyklen til stationen, så det bliver mere attraktivt at kombinere transportformer på sin rejse. Det vil gøre det mere attraktivt at cykle noget af vejen for den anden store pendlergruppe, som tager mod Odense hver dag.

Udfordringerne er blandt andet at:

- Skabe bedre sammenhæng mellem byerne i kommunen
- Skabe bedre adgang til nabokommunerne

*Pendlerstrømme fra kommunen.*

*Kilde: Region*

*Syddanmark og*

*Danmarks Statistik*

### Pendlerstrømme

<i>Fra Middelfart Kommune til:</i>	<i>Antal</i>
Internt i Middelfart Kommune	10.000
Kolding Kommune	900
Nordfyns Kommune	200
Odense Kommune	1.500
Vejle Kommune	600
Fredericia Kommune	2.000
Assens Kommune	600

## Rekreative muligheder

De rekreative muligheder i Middelfart er mange og forskelligartede. Der er lange kyststrækninger, skove, naturområder og åbne landskaber, som man vil kunne opleve til fods eller på cykel.

For cykelmotion og motionsløb er udfordringen og tiden vigtig, og der kan være særlige ønsker til underlaget. For vandrere er de smukke og varierende omgivelser altafgørende, og bedre mulighed for ophold undervejs på turen er vigtig. Desuden er der turister, mountainbikere, ryttere og andre brugergrupper, der har behov for god vejvisning og information.

En tidligere undersøgelse har vist, at tilflyttere til Middelfart prioriterer grønne omgivelser og nærhed til kysten blandt de tre vigtigste faktorer i forhold til valg af bopæl. Den tredje faktor er god infrastruktur. De nævnte faktorer vægtes blandt andet højere end indkøbsmuligheder, kultur og aktiviteter for børn.

Der er et potentiale for at forbedre adgangen for cyklister og gående til de rekreative attraktioner. Ligeledes kunne informationen om naturskønne ture og de største seværdigheder være mere tydelig.

Udfordringerne er blandt andet at:

- Øge adgangen fra byerne til de mange rekreative mål
- Skabe større sammenhæng mellem de enkelte rekreative mål, så målene kan opleves som en del af en længere rekreativ tur
- Gøre det muligt for flere forskellige brugergrupper at benytte de rekreative forbindelser
- Styrke kendskabet og synligheden af de rekreative attraktioner
- Forbedre informationen, så turene kan planlægges i højere grad – både til gavn for lokale og turister.





## HVAD VIL VI GØRE BEDRE?

<b>Begreber og betegnelser</b>	Ord som er nyttige at kende, når du læser stiplanen
<b>Målsætninger</b>	Hvad vil vi opnå?
<b>Fremtidige forbindelser</b>	Ønsker til fremtidens forbindelser
<b>Ambition om kvalitet</b>	Krav til kvaliteten – input til de konkrete projekter
<b>Kortlægning</b>	Hvordan er mulighederne i dag for cyklister og gående?
<b>Forslag til forbedring</b>	Nye forbindelser eller forbedringer af eksisterende

*De nederste fire punkter beskrives først for transportforbindelserne og herefter for rekreative forbindelser.*

## Begreber og betegnelser

I denne stiplan benyttes en række uofficielle betegnelser, som er forklaret her:

Betegnelser	Forklaring
Sti	Færdselsareal for gående, cyklende og/eller ridende. Bilkørsel ikke tilladt. Belægning er typisk grus eller asfalt, men kan også være andre blødere materialer, hvis stien primært er for gående eller ridende.
Forbindelse	Stier eller veje, hvor bilernes mængde og fart gør det muligt at cykle eller gå på vejen.
Afmærket rute	Stier eller veje, hvor der er skilte med vejvisning og eventuelt information på ruten rettet mod bløde trafikanter. De afmærkede ruter har officiel karakter, og der vejvises hovedsageligt til offentlige mål, fx historiske seværdigheder eller kyster.
Turforslag	Stier, veje eller strækninger i fri natur, hvorpå ture er foreslået af brugerne. Turforslagene er ikke-afmærkede ruter og kan f.eks. være vist i informationsfoldere eller på internettet.
Skolevej	Vej eller sti, hvorpå der færdes et større antal skolebørn mellem skole og hjem.
Trafikfarlig skolevej	Skolevej hvor kommunalbestyrelsen med input fra politi og vejmyndighed har afgjort, at det er trafikfarligt. Trafikfarlige skoleveje skal forbedres – alternativt skal kommunen sørge for befordring af de elever, for hvilke strækningen er trafikfarlig.
Stikrydsning/Krydsningspunkt	Punkt på vejnettet, hvor et større antal bløde trafikanter formodes at have behov for at krydse vejen. Typisk et punkt, hvor en forbindelse for bløde trafikanter krydser en vej.
Interessepunkter/Attraktioner	Steder af særlig interesse for brugere på stier og ruter, f.eks. naturområder, seværdigheder, oplevelsespunkter osv.



Endvidere benyttes nogle mere formelle betegnelser:

Facilitet for blød trafikant	Forklaring
Cykelsti	En mindst 1,7 m bred cykelsti, afgrænset fra kørebanen med kantsten eller skillerabat. Fodgængere må gå på cykelstien, hvis der ikke er fortov eller andet areal for fodgængere.
Dobbeltrettet cykelsti	En mindst 2,5 m bred cykelsti, hvor dobbeltrettet cykeltrafik er tilladt. Afgrænset fra kørebanen med skillerabat.
Cykelbane	Afmærket på kørebanen med 30 cm hvid linje og cykelsymboler. Mindst 1,2 m bred inkl. linjen. Biler må ikke parkere på en cykelbane.
Bred kantbane	Afmærket på kørebanen med 30 cm hvid linje. Mindst 0,9 m bred inkl. linjen og typisk under 1,2 m bred. Biler må gerne parkere på en bred kantbane.
Smal kantbane	Afmærket på kørebanen med 10 cm hvid linje. Højest 0,8 m bred inkl. linjen men typisk smallere. I praksis en asfalteret rabat. Biler må gerne parkere på en smal kantbane, og cyklister skal ikke nødvendigvis holde sig til højre for linjen.
Fællessti	Afgrænset fra kørebanen med kantsten og ofte skillerabat. Cyklister og fodgængere skal færdes på stien under hensyntagen til hinanden. Hvis der samtidig er fortov, evt. i den modsatte side af vejen, skal fodgængere dog bruge fortovet. I sådanne tilfælde skiltes stien som cykelsti. Fællesstier er typisk dobbeltrettede. I så fald skal stien være mindst 3 m bred.
2 minus 1 vej	Vej som er indsnævret til 1 kørespor med hastighedsbegrænsning, hvor modkørende biler kan passere hinanden ved at overskride afmærkningen i siderne af vejen. Der er typisk mere plads til cyklister i siderne af vejen – dog er arealet ikke forbeholdt cyklister, idet bilisterne må benytte arealet, hvis der er modkørende trafik.
Offentlig sti	I henhold til Vejloven er offentlige stier færdselsarealer, som fortrinsvis er forbeholdt almindelig gående, cyklende eller ridende færdsel, og som administreres af stat eller kommune. Middelfart Kommune eller Vejdirektoratet er vejmyndighed og skal holde stien i den stand, som benyttelse kræver.



*Dobbeltrettet fællessti i eget tracé (eget spor).*



*Cykelsti langs vej.*



*Smal kantbane. Den hvide linje er 10 cm bred, og der er omtrent 30 cm mellem linje og græsset.*



*Bred kantbane. Den hvide linje er 30 cm bred, og der er omtrent 80 cm mellem linjen og græsset.*



*2 minus 1 vej. Bilerne kan trække ud over den hvide afmærkning, når der kommer modkørende biler.*



*Fartdæmpning, der gør det muligt for cyklister at benytte kørebanen sammen med biltrafikken.*



*Midterhelle ved indkørsel til by. Hellen dæmper bilernes fart og gør det muligt for bløde trafikanter at krydse vejen i to omgange, ét kørespor af gangen. Midterheller benyttes derfor også ofte i krydsningspunkter mellem veje og stier.*



*Sti gennem naturområde med asfaltbelægning i høj kvalitet.*



*Grussti i jævn belægning fører ind i skov. En enkelt belysningsmast leder cyklister og vandrere på vej.*



*Vandrerute gennem skov. Der er ingen formel sti, men afstanden mellem træerne indikerer en rute.*



*Flot Allé med begrænset biltrafik, der fungerer fint som rekreativ forbindelse.*



## Målsætninger

Nærheden til kyst og natur har stor betydning for dem, der bor her, og for valget at flytte til Middelfart Kommune. Endvidere værdsætter turisterne muligheden for at cykle og gå som en del af deres ferie. Med stiplanen ønsker kommunen derfor at gøre kommunen endnu mere attraktiv for nuværende borgere, tilflyttere og turister ved at øge tilgængeligheden til en lang række friluftaktiviteter.

### Mål – skoletrafik

*Middelfart Kommune ønsker, at mindst 90 % af eleverne med højst 3 km til skole fra og med 3. klasse går eller cykler til skole mindst tre gange om ugen.*

Indikatorer:

- Antallet af elever, der cykler eller går til skole, opgjort med spørgeskema
- Antallet af parkerede cykler på skolerne
- Antallet af skoler som deltager i de nationale cykelkampagner

### Mål – pendlere

*Middelfart Kommune ønsker, at borgerne skal betragte cyklen som et reelt alternativ i forbindelse med deres ture til og fra arbejde. Derfor skal der være gode forbindelser til alle større byer og arbejdspladser samt til stationerne. Med fysiske forbedringer samt de øvrige tiltag i "Cykleplan Middelfart" er målet at få 25 % flere til at cykle hver dag ift. niveauet i 2012.*

Indikatorer:

- Andelen af cyklende i 2020, opgjort ved hjælp af spørgeskema
- Antallet af arbejdspladser og skoler, som deltager i cykelkampagner.
- Antal cyklister i det årlige cykelregnskab

### Mål – rekreative brugere

*Middelfart Kommune ønsker, at de mange rekreative tilbud benyttes af kommunens borgere såvel som turister, og at cykling eller gang indgår som et element heri. Derfor skal der være gode forbindelser til de vigtigste rekreative mål, ligesom naturskønne ruter skal åbnes for offentligheden under hensyntagen til de berørte lodsejere.*

Indikatorer:

- Efterspørgsel på turistkontoret efter cykel- og vandreaktiviteter
- Antal brugere og brugernes tilfredshed, opgjort ved at spørge udvalgte borgere og sammenholde med niveauet i dag.

### Mål og indikatorer

Middelfart Kommune vil løbende vurdere, om udviklingen går i retning af målsætningerne. Konkret måler kommunen en række *indikatorer*, som giver en pejling af, om kommunen er på rette vej. Ved løbende at vurdere indikatorerne, kan kommunen justere indsatsen, afhængigt af hvor behovet er størst.

### Tilgængelighed

Middelfart Kommunes stinet skal som udgangspunkt være tilgængelige for alle, herunder for handicappede personer. Der vil dog i flere tilfælde være lokale forhold, som gør, at det ikke vil være muligt at gennemføre denne målsætning for alle stier. Særligt de rekreative forbindelser er en udfordring i den sammenhæng, da en kvalitet ofte vil være, at underlaget er "naturligt", og ikke en fast belægning. Her vil en parallel forbindelse for cyklister kunne anvendes.

I forbindelse med høringen af stiplanen har Handicaprådet afgivet en række anbefalinger, sådan at stier også kan benyttes af personer med nedsat funktionsevne. Disse anbefalinger vil i detailprojekteringen i videst muligt omfang blive fulgt:

- Cykelstier skal have en bredde så kørestolebrugere kan færdes sikkert på stierne.
- Fællesstier skal udformes således at også blinde og svagtseende kan færdes trygt og sikre på stierne.
- Rekreative stier skal udføres med jævne og faste belægnings og i en bredde så kørestolebrugere kan færdes sikkert på stierne. Er stierne lange bør der udføres "rastepladser".
- Bomme skal udføres så el-køretøjer kan komme igennem.
- Stier skal generelt udformes så blinde/svagtseende kan benytte stierne.
- Udføres toiletter, skal disse også kunne benyttes af handicappede.
- Handicaprådet ønsker ikke der etableres bump, da de er til gene for mange (hvor der trods anbefalingerne og af andre grunde vælges at etablere bump, udformes de således, at de giver mindst mulige gener, men stadig er hastighedsdæmpende).

### Fysiske tiltag gør det ikke alene...

At få flere til at vælge cyklen frem for bilen handler i høj grad om at gøre det så attraktivt som muligt at cykle. Oplysning og kampagner kan synliggøre fordelene ved at cykle. Derfor har der allerede i en årrække været mange skoler og virksomheder i kommunen, som har deltaget i de nationale cykelkampagner som eksempelvis "Vi cykler på arbejde" og "Alle børn cykler". Udover de landsdækkende kampagner arbejder Middelfart Kommune også løbende med egne kampagner for at få flere til at cykle, f.eks. "Vi cykler stadig til arbejde". Udover kampagnerne har kommunen sat en hel del andre tiltag af mere social og organisatorisk karakter i gang. I Cykleplanen skal 20 tiltag på en række forskellige områder og på forskellig vis motivere og understøtte borgernes lyst og vilje til at cykle.

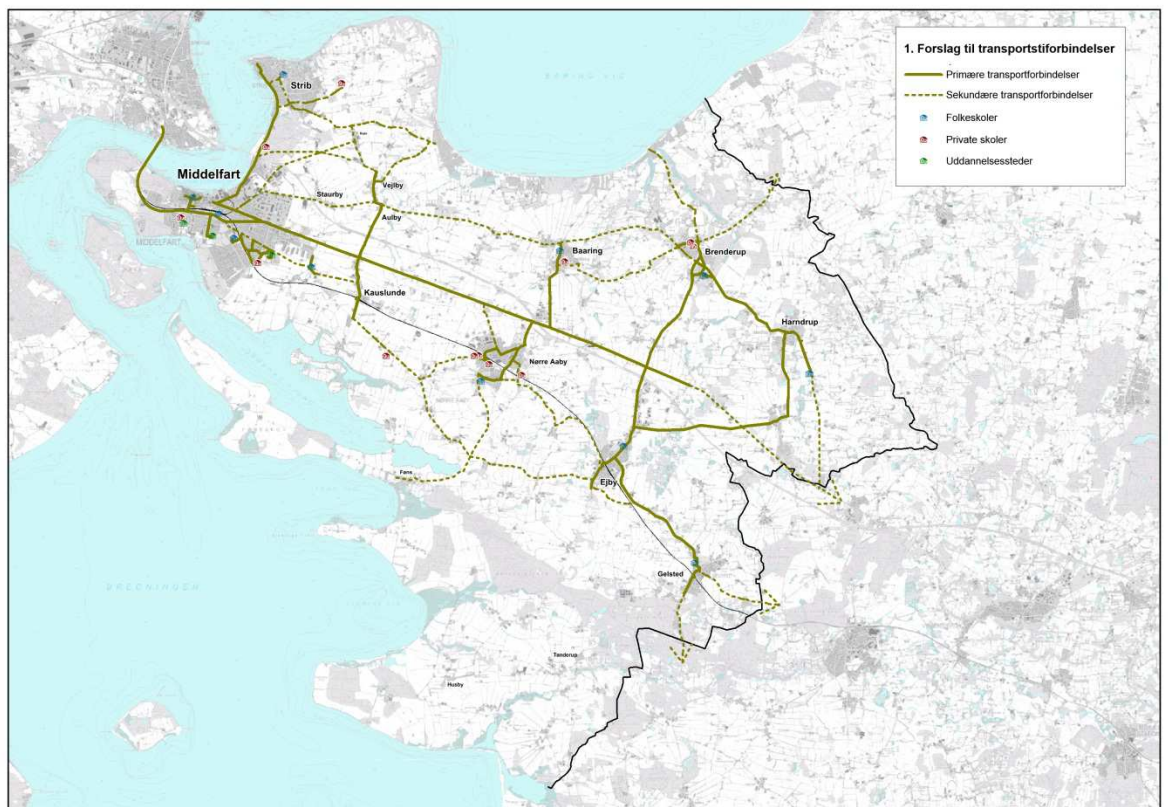
## Ønsker til fremtidige transportforbindelser

Med udgangspunkt i placeringen af skoler, fritidsaktiviteter, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og togstationer er det vurderet, hvor der potentielt færdes mange bløde trafikanter. Skolerne og stationernes placering er vurderet meget specifikt, mens arbejdspladser og øvrige uddannelsesinstitutioner er dækket mere bredt.

De fleste idræts- og fritidsfaciliteter er også dækket ind, da de typisk ligger ved skolerne eller i byområderne i øvrigt.

Forbindelserne mellem destinationerne er primære eller sekundære transportforbindelser og bør have særlig god komfort, fremkommelighed og sikkerhed.

Dels for at tilgodese de trafikanter, som allerede benytter forbindelserne, og dels for at gøre det attraktivt for endnu flere at benytte forbindelserne.



Forslag til transportforbindelser. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 1.



## Ambition om kvalitet

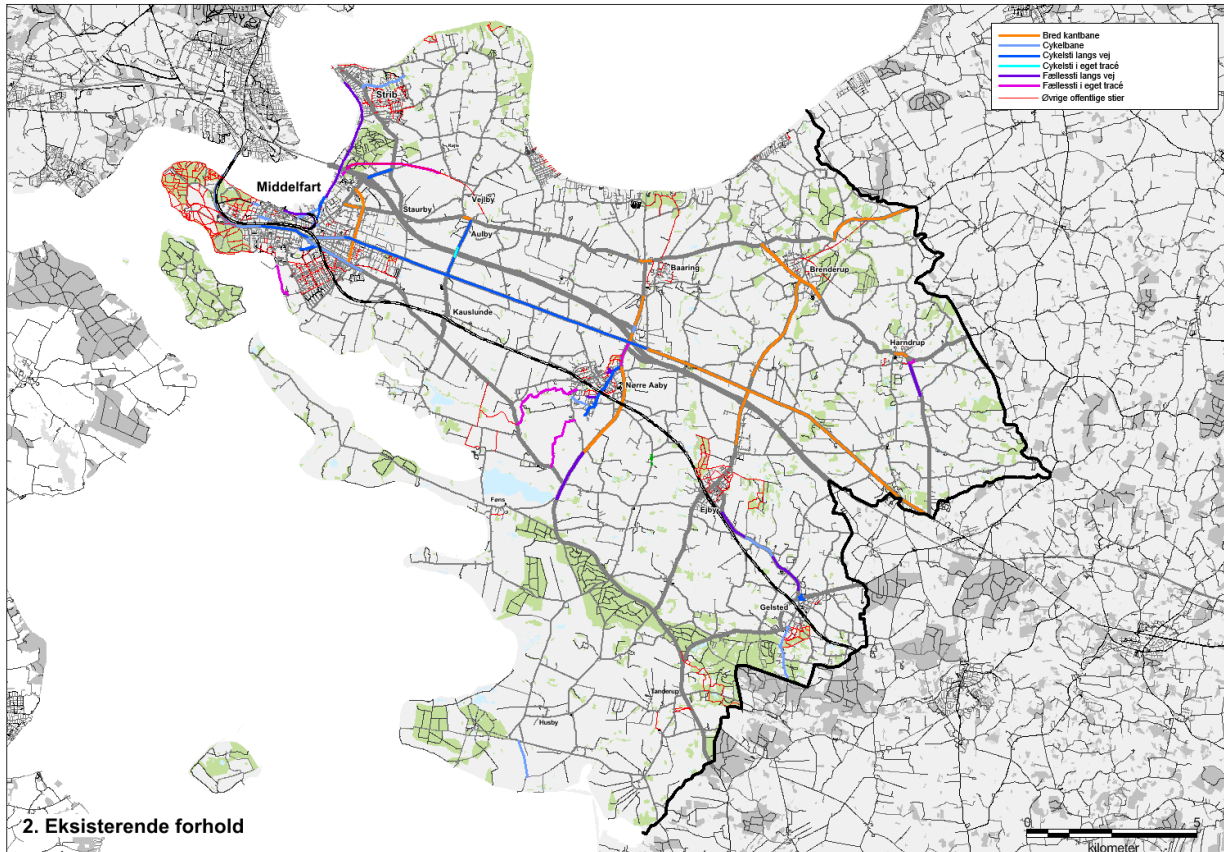
Det er Middelfart Kommunes ambition, at transportforbindelserne har et højt kvalitetsniveau. De konkrete ambitioner er vist nedenfor.

Transportforbindelse	Ambition for kvalitet
<u>Primære</u> transportforbindelser: Forbinder boligområder med folkeskoler, områder med mange arbejdspladser samt togstationer.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Særskilt cyklistareal ved mere end 2.000 biler i døgnet *</li><li>✓ Fast belægning</li><li>✓ Midterheller ved vigtige krydsningspunkter på veje med mere end 2.000 biler i døgnet</li><li>✓ Belysning ved vigtige krydsningspunkter</li><li>✓ Snerydning og vedligehold prioriteres på linje med de største veje</li></ul>
<u>Sekundære</u> transportforbindelser: Forbinder boligområder med øvrige skoler. Forbinder mindre boligområder samt sommerhusområder med nettet af transportforbindelser.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Fartdæmpning i byzone ved mere end 2.000 biler i døgnet</li><li>✓ Hvis muligt, særskilt cyklistareal i områder med randbebyggelse</li><li>✓ Fast belægning</li><li>✓ Midterheller ved vigtige krydsningspunkter på veje med mere end 2.000 biler i døgnet</li><li>✓ Belysning i byzone ved vigtige krydsningspunkter</li><li>✓ Snerydning og vedligehold prioriteres lavere end de største veje</li></ul>

\* Særskilt cyklistareal er fx en cykelbane, cykelsti eller en fællessti (se forklaring på side 17). Kravet kan fraviges i byer, hvis vejen fartdæmpes til 40 eller 50 km/t. Kravet kan fraviges i åbent land, hvis der etableres kantbane eller 2 minus 1 vej samt 60 km/t.

## Kortlægning af transportforbindelser

De eksisterende tilbud for cyklister og gående til skole, arbejde eller den kollektive trafik er kortlagt. Kortlægningen tager udgangspunkt i kommunens oplysninger om veje og stier. Endvidere er en række forbindelser gennemgået.



*Eksisterende stier, cykelbaner og brede kantbaner. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 2.*

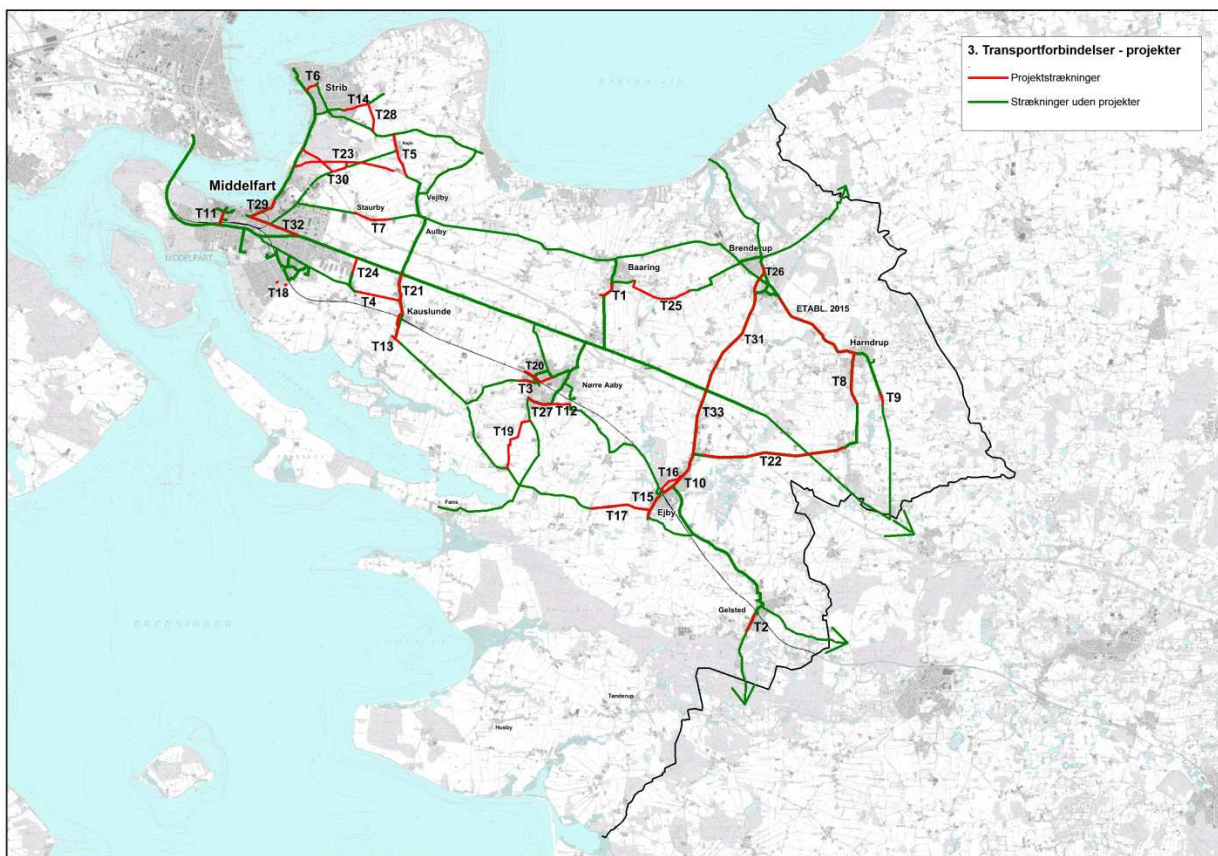
Kortlægningen viser, hvor forholdene for bløde trafikanter er gode, og hvor der er potentiale for forbedringer.

## Forslag til forbedringer af transportforbindelser

Kortlægningen af eksisterende forhold er sammenholdt med forslaget til fremtidige transportforbindelser og den tilhørende ambition for kvaliteten. Hvor der er uoverensstemmelse mellem ønsket om de fremtidige forhold og kortlægningen, er der foreslået et projekt til forbedring af forholdene. Projektforslagene er samlet i projektlisten for transportforbindelser i bilaget.

Numrene på kortet på denne side refererer til numrene i projektlisten.

Ikke alle steder er det muligt at få forbindelserne til at leve op til ambitionen. Der kan fx være steder, hvor der ikke er plads til at etablere nye stier. I nogle tilfælde afviger stiplanens projektforslag derfor fra ambitionen.

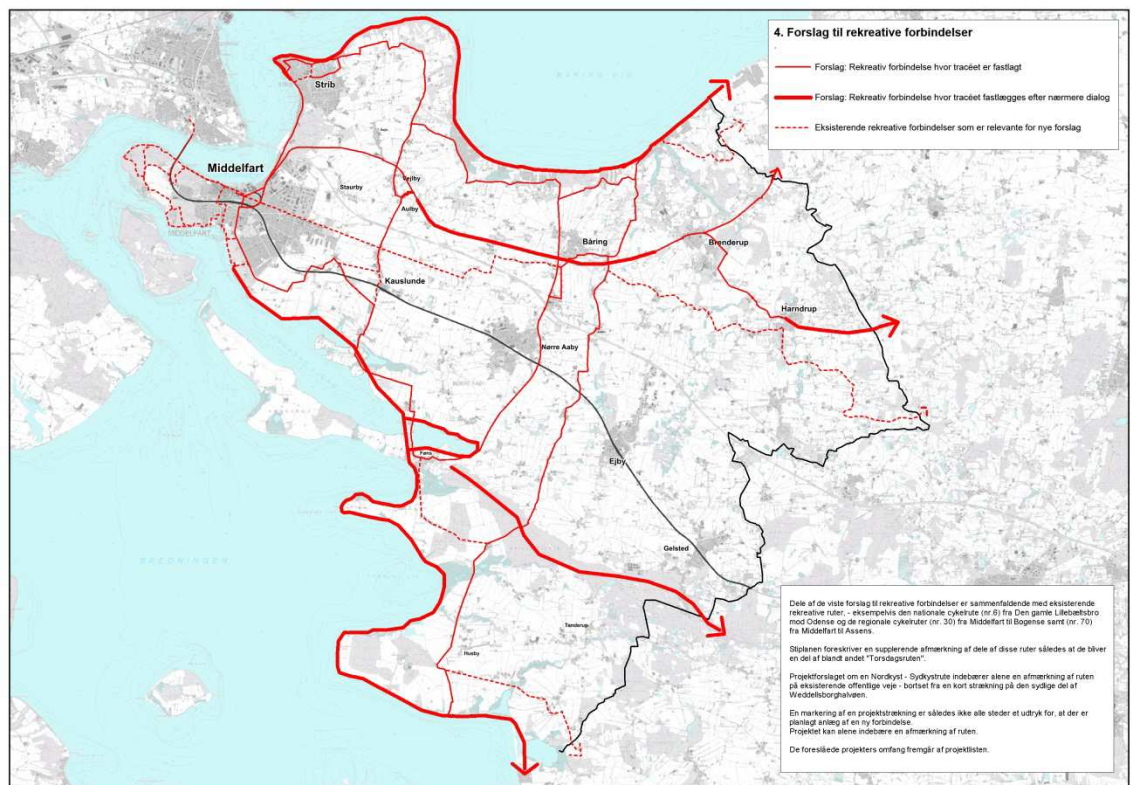


Forslag til forbedringer af transportforbindelserne. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 3.

## Ønsker til fremtidige rekreative forbindelser

Middelfart Kommuner ønsker et veludbygget net af rekreative ruter, som skaber forbindelser på tværs af kommunen. Det kan skabes ved at afmærke en række forbindelser, som allerede benyttes i dag, samt forbedre dem i nødvendigt omfang. Det kan fx gøres ved at vejvise til nærliggende interessepunkter samt ved at binde mindre ruter sammen til én større rute.

Endvidere kan nettet forbedres ved at etablere nye forbindelser, som binder de rekreative muligheder endnu bedre sammen. De nye forbindelsers tracé ligger ikke endeligt fast men skal afklares i samarbejde med blandt andet lodsejerne. Denne proces er nærmere beskrevet i drejebogen sidst i stiplanen.



Ønsker til fremtidige rekreative forbindelser. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 4.

## Ambition om kvalitet

Kommunens ambition for de fremtidige rekreative forbindelser er vist nedenfor.

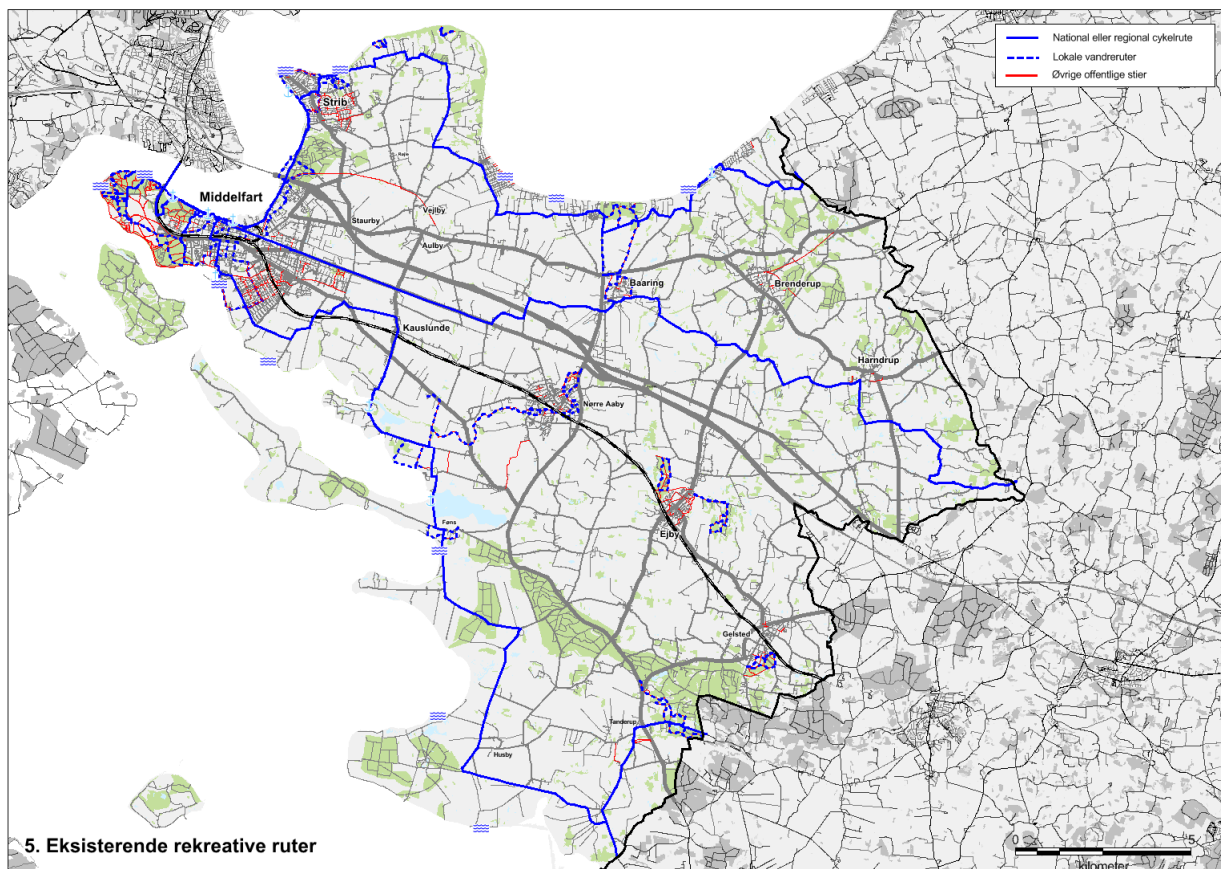
Rekreativ forbindelse	Ambition for kvalitet
<u>Ruter på cykel og til fods:</u> Forbinder en række interessepunkter via en naturskøn rute. Også stedvist rettet mod motionscykling i høj fart. Binder mindre ruter sammen til en større helhed.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ved mere end 2.000 biler i døgnet findes alternativ rute.</li><li>✓ Fast, god belægning på udvalgte motionscykelruter. Ellers almindelig fast belægning eller fint grus.</li><li>✓ Vejvisning til og info om interessepunkter</li><li>✓ Snerydning og vedligehold prioriteres lavt.</li></ul>
<u>Ruter til fods:</u> Går dybere ind omkring enkelte interessepunkter. Ruter der kun er egnede for færdsel til fods.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Som udgangspunkt ikke på asfaltveje</li><li>✓ Belægning varierende, herunder grus, sand, bark, flis og trampede stier</li><li>✓ Vejvisning til og info om interessepunkter</li><li>✓ Ingen snerydning, kun begrænset vedligehold i sommerhalvåret</li></ul>

## Kortlægning af rekreative forbindelser

Udover de offentlige stier er der en række afmærkede ruter for cyklister og vandrere. Det er f.eks. Kløverstjerne samt nationale og regionale cykelruter, som forbinder Middelfart med de omkringliggende kommuner. Det kan også være vandreruter gennem skove og langs kyster.

De afmærkede ruter løber både ad vej og sti. Fælles for ruterne er, at de skaber adgang til nogle af kommunens interessepunkter, fx udsigtspunkter, historiske seværdigheder samt områder med rigt dyre- og planteliv. Denne stiplan skal sikre god kvalitet på ruterne, således at endnu flere finder det attraktivt at cykle og gå på ruterne.

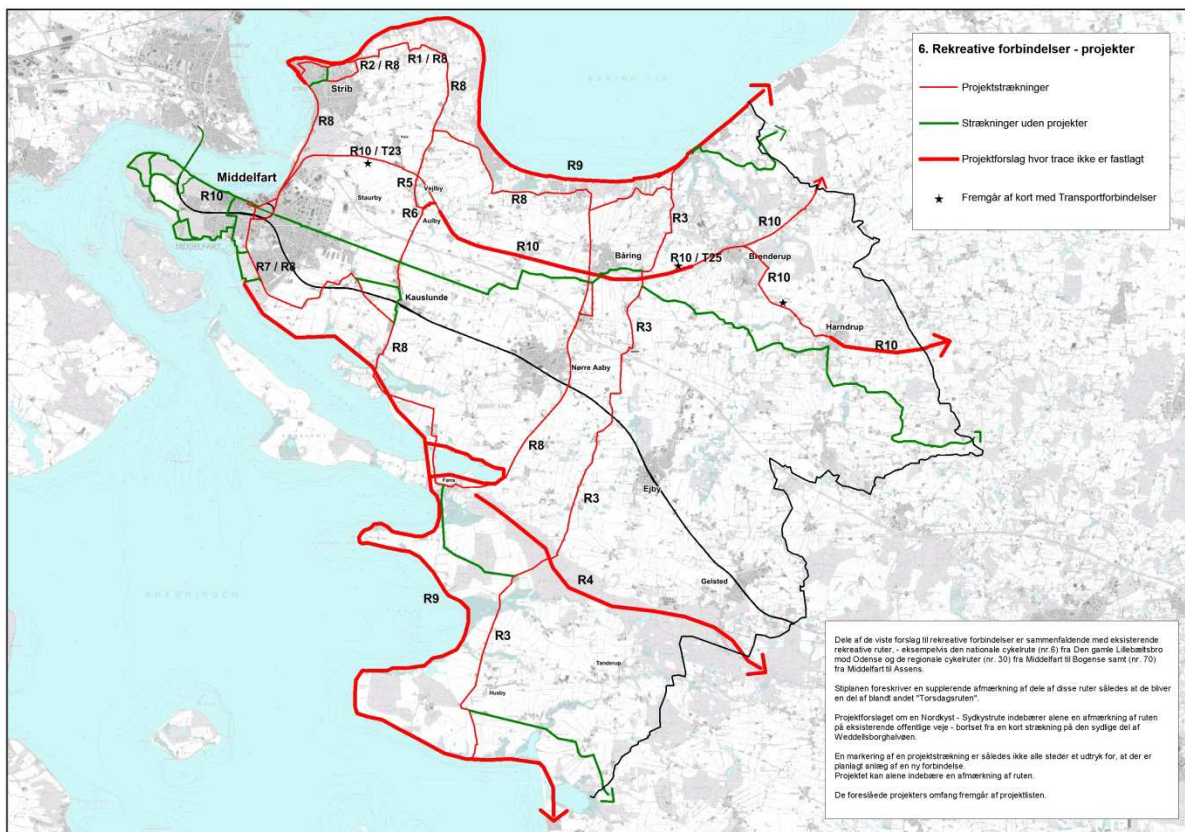
Herudover findes en lang række af øvrige forbindelser, som ikke nødvendigvis er offentlige. Det er fx turforslag, som borgerne deler med hinanden via digitale medier som Endomondo.com, eller forslag i turistfoldere.



*Eksisterende ruter for cyklister og vandrere. Ruter kan både omfatte veje og stier. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 5.*

## Forslag til forbedringer af de rekreative forbindelser

Ønsket til fremtidige forbindelser er sammenholdt med kortlægningen. Hvor disse ikke stemmer overens, er der opstillet projektforslag i projektlisten for rekreative forbindelser. Numrene på kortet refererer til numrene i projektlisten.



Forslag til forbedringer af rekreative forbindelser. Kortet fremgår også af Bilag A, Kort 6.

De nye rekreative forbindelser er som udgangspunkt både rettet mod cyklister og vandrere. På nogle strækninger kan det dog være nødvendigt at etablere to ruter, hvoraf den ene kun er egnet for vandrere. Det er fx relevant, hvor grundlaget er ujævnt eller kuperet. Nogle steder er det muligt at lægge vandreruten tættere på vandet end cykleruten.

Andre steder er det relevant at fokusere mest på de cyklendes behov. Det gælder f.eks. "Torsdagsruten", som benyttes af mange motionscyklister. Her er der behov for en forbedring af ruten med god belægning og mulighed for at cykle hurtigt.

### Forbindelser over privat ejendom

Kommunen ønsker en tæt dialog med lodsejerne med henblik på at finde en rute, som tilgodeser de enkelte parters ønsker og behov i videst muligt omfang. De viste forbindelser over privat ejendom kan således betragtes som forslag og danne udgangspunkt for en yderligere dialog med lodsejerne.





## **HVORDAN VIL VI GØRE DET BEDRE?**

<b>Prioritering af projekter</b>	Model baseret på effekt og økonomi
<b>Projektliste – transportforbindelser</b>	Projekter i hovedtræk
<b>Projektliste – rekreative forbindelser</b>	Projekter i hovedtræk
<b>Drift og vedligeholdelse</b>	Løbende sikring af passende kvalitet
<b>Samlet koncept for skiltning</b>	Tværgående projekter med vejvisning
<b>Pulje til lokalruter</b>	Lokale ruter i lokalsamfundene
<b>Drejebog for udførelse</b>	Fast procedure til høring af alle parter

## Prioritering af projekter

Denne stiplan fokuserer først og fremmest på en række anlægsprojekter. Projekterne skal dels binde nettet bedre sammen ved hjælp af nye forbindelser og dels bringe de eksisterende forbindelser op på det niveau, som svarer til kommunens ambition for kvaliteten.

Projekterne er opstillet i to projektlister (se bialget) – en liste med projekter for transportforbindelserne og en liste med projekter for de rekreative forbindelser.

Anlægsprojekter kan ikke stå alene. Gennem øvrige tiltag, fx cykleplanen og informationstiltag sørger Middelfart Kommune for at gøre det mere attraktivt at cykle og vandre og for at inspirere og informere borgere og turister om mulighederne.

### Økonomi

Middelfart Kommune vil gennem en markant investering i stiprojekter fremme transportmuligheder og naturoplevelser i kommunen. Der er fra budget 2015 og overslagsår afsat puljer til henholdsvis cykel- og vandrestier samt midler til 2 konkrete stiprojekter i 2015. I alt er der i perioden 2015 – 2018 afsat godt 30 mio. kr. på anlægsbudgettet til stier.

Puljemidlerne vil blive disponeret på baggrund af stiplanens projektlister, og det er byrådets intention, at der også fremadrettet prioriteres anlægsmidler til stier, idet planen rækker ud over, hvad der kan realiseres i perioden 2015 – 2018. Desuden vil der i prioriteringen indgå en vurdering af hensigtsmæssig sammenhæng til og koordinering med andre anlægs- og driftsarbejder (udvidelse af motorvej, nye slidlag, andre byggearbejder o.lign.) samt ikke mindst mulighed for ekstern medfinansiering.

### Model til prioritering af anlægsprojekterne

Ikke alle anlægsprojekterne kan etableres med det samme. Derfor er det nødvendigt at prioritere projekterne, således at projekter med størst ”nyttевærdi” etableres først.

I stiplanen er der lagt op til en prioritering, som er baseret på en række parametre, som vægtes i forhold til hinanden. Der findes ingen fast standard for, hvordan de enkelte parametre skal vægtes. Vægtningen er således et udtryk for, hvor stor vægt Middelfart Kommune ønsker at lægge på en række parametre.

Anlægsprojekterne foreslås prioriteret ud fra nedenstående parametre, idet hvert projekt tildeles point, afhængigt af hvilke parametre projektet tilgodeser. Projektforslag for transportforbindelser og projektforslag for rekreative forbindelser er vurderet ud fra forskellige parametre – derfor viser nedenstående to sæt parametre.

<b>Parameter</b>	<b>Transportforbindelser – pointgivning</b>	<b>Rekreative forbindelser – pointgivning</b>
Skoleveje – gør et projekt skolevejen sikrere, eller vil det få flere til at cykle til skole?	40	0
Pendling – vurderes projektet at forbedre en pendlerrute?	30	0
Omgivelser – udgør projektet i sig selv en naturskøn rute?	10	20
Tilgængelighed– giver projektet bedre adgang til interessepunkter for cyklister?	0	20
Tilgængelighed– giver projektet bedre adgang til interessepunkter for fodgængere?	0	20
Turisme – er projektet rettet mod turister?	0	20
Brugerønsker – stemmer projektet overens med et ønske fra borgere eller andre interessenter?	20	20
<b>SUM</b>	<b>100 point</b>	<b>100 point</b>

Hvert projekt tildeles således et antal point. Et projekt, som tilgodeser alle parametre, kan opnå 100 point. Pointgivningen i det enkelte projekt afhænger af, i hvor høj grad den pågældende parameter er opfyldt. Vil et projekt f.eks. øge sikkerheden på en skolevej, der skønsomt anvendes af rigtig mange, vil den få fuldt antal point for skolevejs-parametere (dvs. 40 point). Anvendes den af skønsomt ret få, vil den få færre point (f.eks. 10-20 point).

Alle projekters pointsum holdes herefter op imod anlægsomkostningen. Dermed kan projekterne prioriteres indbyrdes i forhold til den forventede effekt og økonomien. Den endelige beslutning omkring et projekt og dets prioritering vil desuden altid bero på en samlet vurdering af projektet, hvor andre parametre kan indgå. Det kan f.eks. være, hvis projektet kan gennemføres i forbindelse med et andet vej- eller naturprojekt.

Projektforslagene er vist i Bilag B, Projektliste, i prioriteret rækkefølge.

## Projektliste – transportforbindelser

Der er 33 anlægsprojekter for transportforbindelser (se Bilag B) fordelt på projekter for:

- Nye cykelstier samt opgradering af eksisterende
- Nye cykelbaner
- Fartdæmpning og 2 minus 1 veje
- Vejudvidelser og midterheller i bygennemfarer
- Refleksiv afmærkning eller eventuelt solcellebelysning

## Eksempler på forbedringer af transportforbindelser





<b>I DAG</b>	Primær transportforbindelse
<b>Zoneforhold</b>	Landzone
<b>Hastighedsgrænse</b>	80 km/t
<b>Trafikmængde</b>	Over 2.000 køretøjer pr. døgn



<b>FORSLAG</b>	Primær transportforbindelse
<b>Minimumløsning</b>	Cykelbaner på min. 1,2 m



<b>I DAG</b>	Primær transportforbindelse
<b>Zoneforhold</b>	Byzone
<b>Hastighedsgrænse</b>	50 km/t
<b>Trafikmængde</b>	Over 2.000 køretøjer pr. døgn



<b>FORSLAG</b>	Primær transportforbindelse
<b>Minimumløsning</b>	Cykelbaner på min. 1,2 m

## Projektliste – rekreative forbindelser

Der er 10 projekter for rekreative forbindelser (se Bilag B). De største projekter er:

### **Banestien: En vandre- og cyklerute fra Middelfart og mod øst.**

Banestien vil give en enestående mulighed for en attraktiv stiforbindelse mellem Den Nye Lillebæltsbro og Røjle, Vejlbj, Voldby, Roerslev, Båring- Asperup, Kærby, Brenderup, Holse St. og videre mod nordøst mod Bogense samt fra Brenderup via Harndrup mod øst mod Odense. Sommerhusområderne ved Båring Vig vil ligeledes få en attraktiv mulighed for cykelforbindelse til blandt andet Middelfart. Banestien vil være et vigtigt element som både en cykeltransportforbindelse og en rekreativ forbindelse for både lokale og turister. Store dele af forbindelsen kan forløbe på det gamle "baneareal", hvoraf Middelfart kommune ejer betydelige strækninger. Banestien vil langt overvejende blive etableret med fast belægning.

### **Kyststien: En samlet vandrerute langs hele kysten i Middelfart Kommune**

Kysterne i Middelfart Kommune er nogle af de vigtigste og mest attraktive naturområder i kommunen. Det er derfor vigtigt både at skabe adgang til kysterne – under hensyn til naturbeskyttelsen – og formidle viden om naturen og kulturarven langs kysterne. Kyststien vil bestå af nyanlagte stier samt afmærkning af eksisterende stiforløb langs kysten. 1. etape af Kyststien etableres fra Strib og til Føns, primært med skiltning på eksisterende stier. Derudover skal der udarbejdes en detaljeret planlægning af stiforløbet, så der kan laves en mere kvalificeret prioritering af de kommende etaper. Denne prioritering skal ske i samarbejde med Naturpark Lillebælt og andre initiativer, således at støttepunkter med diverse faciliteter udnyttes i videst muligt omfang af både lokale og turister.

### **Vandrerrute gennem bjergene.**

Der etableres en vandrerrute ad eksisterende veje og stier fra Føns plantage gennem Ørslev Bjerge, Tellerup Bjerge, Håre Bjerge og Lunge Bjerge med forbindelse til naturområderne i Assens kommune. Vandrerruten vil blive suppleret med rundture og give adgang til et fantastisk fynsk naturområde.

Herudover foreslås en Nordkyst-Sydvest forbindelse, som er en afmærket cyklerute ad eksisterende veje og stier mellem nordkysten nord for Baaring og kysten ved Tybrind Vig. Endvidere etableres en afmærket rute mellem Kauslunde og Røjle. Ruten skaber forbindelse mellem Banestiens og Kyststiens tracé og giver således mulighed for en sammenhængende rundtur. Torsdagsruten, som er en motionscykelrute tilrettelagt af Motionscykelklubben Baghjulet, opgraderes ved hjælp af en række punktvis tiltag, herunder en samlet afmærkning med skilte. Som servicetiltag er der f.eks. allerede opstillet cykelpumper ved kommunens kirker. Information om dette indarbejdes generelt i skiltningen på ruterne.

## Drift og vedligeholdelse

Det er vigtigt at medregne drift og vedligeholdelse af både transportforbindelser og rekreative forbindelser, både for de eksisterende forbindelser og for de kommende forbindelser. En ny vedligeholdelsesplan for stier i kommunen er derfor under udarbejdelse, så det sikres, at den fremtidige vedligeholdelse af nye og eksisterende stier sker struktureret og med et ensartet serviceniveau.

Drift og vedligeholdelse dækker et bredt spektrum.

Transportforbindelser	Rekreative forbindelser
<ul style="list-style-type: none"><li>• Renholdelse</li><li>• Snerydning</li><li>• Opretholdelse af fremkommelighed og komfort ved sikring af god overfladebelægning</li><li>• Sikring af god afmærkning af eksempelvis striber på vejbanen til markering af cykelbaner mv.</li><li>• Sikring af god skiltning</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Driften og vedligeholdelsen af rekreative forbindelser omfatter et bredt spektrum af aktiviteter. Driften kan strække sig fra 1 gang græsklipning pr. år på trampestierne til udlægning af nyt grus materiale og opfyldning af huller i grus- og asfaltveje.</li><li>• Klipping af vegetation, så fremkommelighed sikres.</li><li>• Renholdelse</li><li>• Sikring af god skiltning</li></ul>

Middelfart Kommune vil ved den årlige budgetlægning tilstræbe, at drifts- og vedligeholdelsesbudgettet øges i samme grad som omfanget af ny km sti eller afmærket rute, og således, at der afsættes et beløb til dette formål.

Driften og vedligeholdelsen af de rekreative forbindelser udgør en speciel udfordring, idet forbindelsernes drift og vedligeholdelse blandt andet skal afspejles i, hvor meget forbindelserne anvendes. I det omfang en rekreativ stiforbindelse kan supplere eller erstatte egentlige cykelstier, skal stiforbindelserne gøres attraktive af hensyn til trafikikkerhed og komfort, og vil derfor kræve større opmærksomhed på drift og vedligeholdelse. Det helt centrale for de rekreative forbindelser er at sikre offentlig færdselsret. Afhængig af stiernes forløb og tilgængelighed kan vedligeholdelse strække sig fra én gang græsslåning pr. år på trampestierne til vedligeholdelse af en asfaltbelægning, hvor den rekreative stiforbindelse kan erstatte en cykelsti.

Der vil blive igangsat forsøg med forskellige former for drift og vedligeholdelse af forskellige eksisterende strækninger af Banestien (mellem Middelfart/Vejlby og omkring Brenderup). Der vil være strækninger, hvor vedligeholdelsen kan være begrænset til at feje nedfaldne blade af grusstien om efteråret. Der vil være andre strækninger, hvor græsvæksten på stien er det problem, der skal takles. Endelig er der strækninger, hvor belægningen skal være så cykelvenlig, at stiforbindelsen er attraktiv at benytte frem for at cykle på en vej med meget trafik – eksempelvis strækningen af Banestien mellem Brenderup og Båring. Forsøgene med drift og vedligeholdelse af de enkelte strækninger af Banestien vil give værdifuld viden om metoder og omkostninger ved forskellige ambitionsniveauer for vedligeholdelse af de rekreative forbindelser.

## Samlet koncept for skiltning

På transportforbindelserne er det nødvendigt at vejvise, så stitrafikanterne finder den mest direkte vej til deres mål. Det drejer sig blandt andet om vejvisning til byer, stationer og skoler.

På de rekreative forbindelser er det ligeledes nødvendig at vejvise, blandt andet med information om rutenumre, afstande, og evt. hvilke brugergrupper forbindelsen er egnet for. Endvidere ønsker kommunen øget information om udvalgte interessepunkter undervejs på ruten, fx i form af kortborde og eventuelt foldere på stedet.

Middelfart Kommune har besluttet, at fremtidig skiltning ved cykel- og gangstier skal udføres efter nogle enkle præcise retningslinjer. Formålet er dels at forstærke den visuelle sammenhæng og identitet i kommunen, dels at sikre en afdæmpet, stilren og neutral skiltning, der både tilgodeser oplevelsen af de smukke natur-, by- og landområder, og samtidigt giver de nødvendige oplysninger til borgere og besøgende i kommunen.

Skiltning langs cykel- og gangstier i kommunen bygger i vid udstrækning på retningslinjerne i designmanualen for skiltning i danske naturparker, der er udgivet af Friluftsrådet.

Skiltemanualen er gengivet i Bilag C.

Middelfart Kommune vil ved budgetlægningen tilstræbe, at der afsættes midler til udbygning og vedligeholdelse af vejvisning og informationsskilte mv.

For at styrke brugen af stierne, er det vigtigt at få formidlet, hvor der er stier, og hvilke egenskaber de enkelte stier har. Ud over den fysiske afmærkning og skiltning skal forbindelserne derfor formidles i foldere og i elektroniske medier som hjemmeside og via apps.



## **Pulje til lokalruter omkring bysamfundene**

Ved budgettering af området afsættes en pulje til afmærkninger mv. af lokalruter omkring bysamfundene. Disse ruter har primært til formål at supplere og forbedre eksisterende turforslag.

Det kan fx være en god løberute eller hundelufterrute, hvor en let krydsning af eksempelvis en grøft ville få ruten til at hænge bedre sammen. Eller det kan være en vandrerute, hvor skråningerne på en lille strækning er for stejle og dermed utrygge at gå ved i mørke.

Lokaludvalgene kan søge om midler fra puljen, hvis de har gode idéer til forbedringer. Det er en fordel, hvis mange i området går sammen om idéen og i fællesskab konkretiserer projektet.

Puljen vil desuden kunne søges af rideklubberne i samarbejde. Herved gives de mulighed for at søge af puljen til ridestier på de strækninger, hvor de mener, der fås "mest for pengene".

I Bilag D er der gengivet en række tidligere fremkomne ønsker og forslag fra borgere.

## Drejebog for udførelse af stiprojekter

I den videre planlægning af hvert projekt lægger kommunen stor vægt på involvering af lodsejere, borgere og andre interessenter. I fælles dialog opnår vi det bedste resultat.

Det er Byrådets intention, at aftaler om stier og stiforbindelser som udgangspunkt skal ske ved indgåelse af forlig med lodsejerne om stien, dens forløb og afmærkning. Kan der ikke indgås forlig om stien, dens forløb og afmærkning kan ekspropriation komme på tale.

I forbindelse med etableringen af rekreative stiforløb er det udgangspunktet, at der ikke sker ændringer i ejerforholdene til det areal, hvorpå stiforbindelsen forløber, men at der alene laves forlig om offentlig færdselsret mv.

I forbindelse med indgåelse af forlig om stiforbindelsen aftales, om stiforbindelsen giver anledning til ulemper for lodsejernes, og hvorledes disse ulemper skal kompenseres. De vejledende retningslinjer for etablering af nye stiforbindelser vil i hovedtræk være gennemførelse af nedenstående aktiviteter:

- 
1. Beskrivelse af projektidé
  2. Forundersøgelse
  3. Besigtigelse af mulige linjeføringer
  4. Udkast til mulig linjeføring
  5. Dialog med lodsejerne. Offentligt møde og/eller personlig kontakt
  6. Dialog med lokaludvalg
  7. Offentlig høring af projektet
  8. Dialog med lodsejerne om linjeføring
  9. Vurdering af mulighederne for ekstern medfinansiering.

- 
- |  |  |
|--|--|
| 10. Ved enighed om<br>- Linjeføring<br>- Deklaration om færdselsret mv<br>- Kompensation | 10a. Ved manglende enighed om<br>- Stiens/forbindelsens tilstedeværelse<br>- Linjeføring<br>- Deklaration om færdselsret mv.<br>- Kompensation |
|--|--|

indgås forlig mellem Middelfart Kommune og lodsejeren

forelægges sagen Byrådet til stillingtagen om sagen skal henlægges, eller der indledes en ekspropriationsproces

- 
- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 11. Stien/stiforbindelsen anlægges | 11a. Ekspropriationsproces og ekspropriation |
|------------------------------------|--|

---

12a. Klagemulighed over resultatet af ekspropriationen

---



Vil du vide mere om stiplanen, kan  
du kontakte Teknik- og  
Miljøforvaltningens sekretariat:

Middelfart Kommune  
Østergade 21  
5580 Nørre Aaby  
[teknik@middelfart.dk](mailto:teknik@middelfart.dk)



**Middelfart**  
KOMMUNE