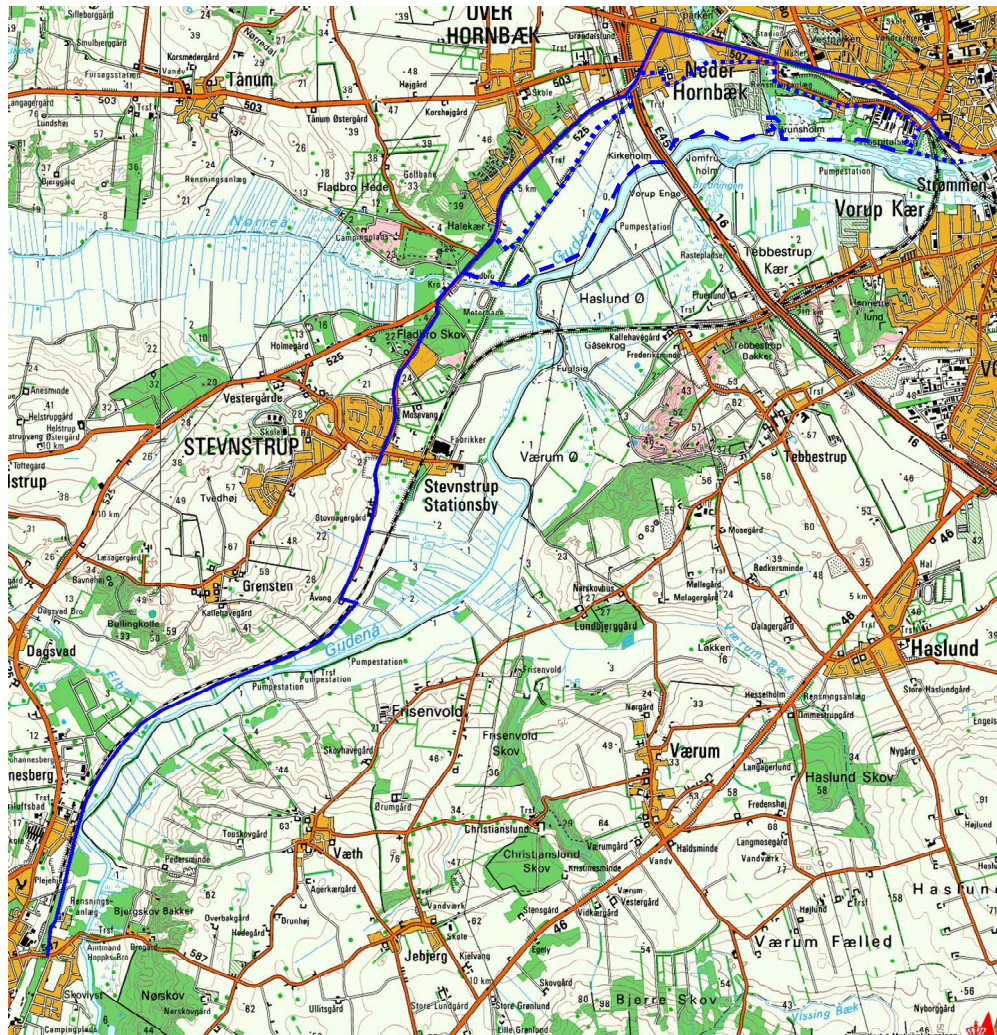


Projekt Cykelsti Silkeborg - Randers C

"Fra Aqua til Regnskoven"



Langå Miljøgruppe præsenterer hermed et forslag om at færdiggøre den nuværende cykelsti mellem Silkeborg og Langå, så der bliver ubrudt forbindelse fra Silkeborg til Randers centrum.

Stien vil give såvel lokale beboere som turister mulighed for at bevæge sig gennem et af landets mest naturskønne områder - uden biler og uden bakker.

Vi betragter stien som en investering i .

1. Sundhed: motion i sikre og smukke omgivelser
2. Bæredygtig turisme: ca 60 km familievenlig cykelrute fra 'Aqua' til 'Regnskoven'
3. Naturoplevelser: Stien giver adgang til unikke naturområder
4. Bæredygtig transport på landet: CO2 udledningen falder, når cykling erstatter bilisme

Hvorfor?

- Fordi en sikker cykelvej uden bakker kan få flere til at cykle længere, og dermed få gratis motion, der batter.
- Fordi cykelturister får en enestående rute mellem Randers og Silkeborg på ca. 60 km ???, hvor også børnene kan være med - kun minimale stigninger og masser af smuk natur. Der er campingpladser tæt ved stien i Resenbro, Langå og Fladbro.
- Fordi stien har både transportmæssig og rekreativ værdi: den vil forbinde byområderne Laurbjerg, Langå, Grensten, Stevnstrup og Randers, og gøre det muligt at cykle mellem skoler, arbejdspladser, fritidsaktiviteter m.m., og give områderne adgang til vådområderne lang Gudenåen. Afstanden fra Langå til Randers C vil blive ca. 14 km
- Fordi 9/10 af stien allerede findes, i form af eksisterende markveje og cykelruter.

Hvor?

Den nuværende cykelsti følger den gamle Silkeborg-Laurbjerg-bane fra Silkeborg, over Resenbro, Sminge, Gjern, Thorsø, Bøstrup til Laurbjerg og derfra ad den rømmede banedæmning til Langå. Den nye sti fortsætter ad markveje mellem jernbanen og Gudenåen: fra Mosevej i Langå langs jernbanen til Stevnstrup og derfra til Fladbro, hvor den kobles til de eksisterende cykelstier til Randers C (se kort)

Der er i dag 3 cykelveje fra Fladbro til Randers:

- langs Fladbrovej og Viborgvej, på cykelsti, men omgivet af støj og bilos. Man kan dog undgå Viborgvej ved at dreje fra efter motorvejsbroen og cykle ad Hvidemøllevej.
- øst for Fladbro skov, på den gamle jernbanedæmning, og efter ca. 2 km ind på Fladbrovej ved bygrænsen til Randers, lige før motorvejen.
- langs Gudenåstien (delvis Trækstien), som fra Gudenåparken og til Randers C ikke er tilgængelig ved høj vandstand i åen. I sin nuværende tilstand er den uegnet til cykler med tung bagage/cykeltrailere fra Fladbro til Gudenåparken.

Hvad skal der til?

- a) *Etablering af bro eller hævet sti* hvor åen rører banedæmningen, i forlængelse af markvej fra Mosevej i Langå. Længde ca. 200 m, bredde ca. 2 meter (to cykler med anhænger skal kunne passere hinanden), højde lidt over eksisterende betonstøttekant langs banedæmningen. Vi forestiller os en træbro, fx af samme model som den bro, der løber langs Tøjhushavens sydlige kant. Denne forbindelse er helt afgørende for projektet, da området i vinterhalvåret står under vand og er helt ufremkommeligt pga buskads og en åben afvandingsgrøft fra banedæmningen.
- b) *Cykelsti i Stevnstrup*: Cykelsti etableres som allerede planlagt i Stevnstrup på ca 1,5 langs Skovboulevarden fra Stationsvej til Fladbro.

- c) *Belægning*: Det skal være attraktivt for såvel pendlere som turister at køre på stien, dvs. belægningen må som minimum bestå af faststampet stabilgrus. På strækningen fra Langå til Stavnagervej i Stevnstrup synes den originale belægning at være intakt under græstæppet og alle afvandingskanaler er ført under markvejen i solide rør, Elbækken dog dækket af en nyere træbro. Kun en enkelt strækning, ca. 1 km, er i meget dårlig (opkørt) stand.
- Fra nordlige ende af bro/sti og ca 1000 m mod nordøst langs banen. Stien er tilgroet, men vandløb er ført under vejen..
 - Fra 1000 - ca. 2000 m er grusbelægning delvis synlig, men stadig græsdækket
 - fra 2000 - ca 2500 m er belægning ødelagt af kørsel (sporet løber langs eneste dyrkede mark på hele strækningen indtil Stavnagervej)
 - fra ca. 2500 m - 3500 m (baneoverkørslen til Stavnagervej) er belægningen synlig, fast og i rimelig stand.
- d) *Skiltning*: Tydelig skiltning skal opsættes, da det skal være nemt at finde stien. Gerne suppleret med plancher om historie, dyre- og planteliv
- e) *Informationskampagne*: Stien skal bruges og derfor vil Langå Miljøgruppe gerne være ansvarlig for at den markedsføres bredt, via egen og andres hjemmesider, lokal og landsdækkende presse, turistforeninger, skoler etc.

På længere sigt

Selvom der som vist kan etableres en sammenhængende cykelrute med ved at lukke enkelte huller, bør der på længere sigt arbejdes for endnu bedre adgangsforhold og endnu bedre forbindelser. Vi vil her pege på følgende:

- a) *Ny baneovergang og stianlæg ved Rypevej i Langå*: Overgang med signaler bør (gen-?) etableres og en tidligere markvej retableres langs IBF Beton, vest for jernbanen. Markvejen eksisterer stadig fra industrikvarteret til betonvarefabrikken, men den aktuelle strækning er i de senere år blevet inddraget til lager for fabrikken. Der er tale om ca. 50-100 meter. Indtil denne adgang etableres, kan stien kun nås fra Mosevej i Langå, hvilket betyder en omvej på 2 km hver vej for brugere fra den nordlige ende af Langå. Det vil højst sandsynligt betyde, at stien fravælges af pendlere fra og til denne del af byen, dvs. Langå skole, Digterparken og industrikvarteret.
- b) *Ny Cykelsti og bro ved Fladbro ad den gamle banetracé*. Hermed udrettes den daglige cykelvej for pendlere og både børn og turister slipper for nærkontakt med biltrafikken gennem Fladbro Kro.
- c) *Bro hæftet på jernbanen over Gudenåen*. En forbindelse sammenbinder denne sti med stisystemet i Vorup Enge og vil dermed både udvide adgangen til vådområderne fra nord og fra syd. Herudover vil forbindelsen skabe effektiv cykelrute til Randes Syd fra området Stevnstrup, Grensten og Langå