

Forslag til prioriteringsmodel

Prioritering af de mange cykelstønsker sker ud fra mængden af cyklister, bilister, andelen af tungtrafik, hastighed og trafiksikkerhedseffekt af den valgte stiløsning. Projektet med den højeste prioritering er således det projekt, der sikrer størst trafiksikkerhed og mindsker utryghed og risiko mest.

Den faktiske uheldsrisiko er beregnet på baggrund af antal uheld og personskader med lette trafikanter på strækningen, enhedsprisen pr. uheld og enhedsprisen pr. personskade, antal elev- og borgerhenvendelser og enhedspris pr. henvendelse samt længden af strækningen. Længden indgår således, at projekterne prioriteres ens på trods af forskellig længde.

I beregningen af den teoretiske uheldsrisiko indgår følgende faktorer:

- Trafiksikkerhedseffekt ved den valgte stitype (fordi forskellige stityper giver forskellig trafiksikkerhed/tryghed)
- ÅDT (større trafikmængde er lig større uheldsrisiko)
- ÅDT for cyklister (større trafikmængde er lig større uheldsrisiko)
- Andelen af tunge køretøjer (større andel er lig større uheldsrisiko)
- Hastighedsniveau (højere hastighed er lig større uheldsrisiko)
- Oversigtsforhold (manglende oversigt er lig større uheldsrisiko)
- Skolevej (mere betydende skolevej er lig større uheldsrisiko)
- Del af LUP, landsbyudviklingspuljen (Projekter der er del af LUP opprioriteres)
- Sammenhæng med det øvrige stinet (bedre sammenhæng er lig større uheldsrisiko, hvilket giver stien større effekt)

Indekset til rangeringen beregnes ud fra effekten (faktiske og teoretiske uheldsrisiko) samt anlægsoverslaget [mio. kr. / km.].

Projektet med det højeste indeks er således det projekt, der har den bedste effekt på trafiksikkerhed og tryghed set i forhold til anlægsoverslaget.