

Hejlskov, august 1992.

Projektbeskrivelse:

Trafik og miljø i Hejlskov



Initiativtagere:

Aase Odgaard
Hulgårdvej 3
7840 Højslev
Telf: 97538549

Hanne Kristensen
Hejlskovvej 74
7840 Højslev
97538382

Esther Fihl
Hejlskovvej 79
7840 Højslev
97538354

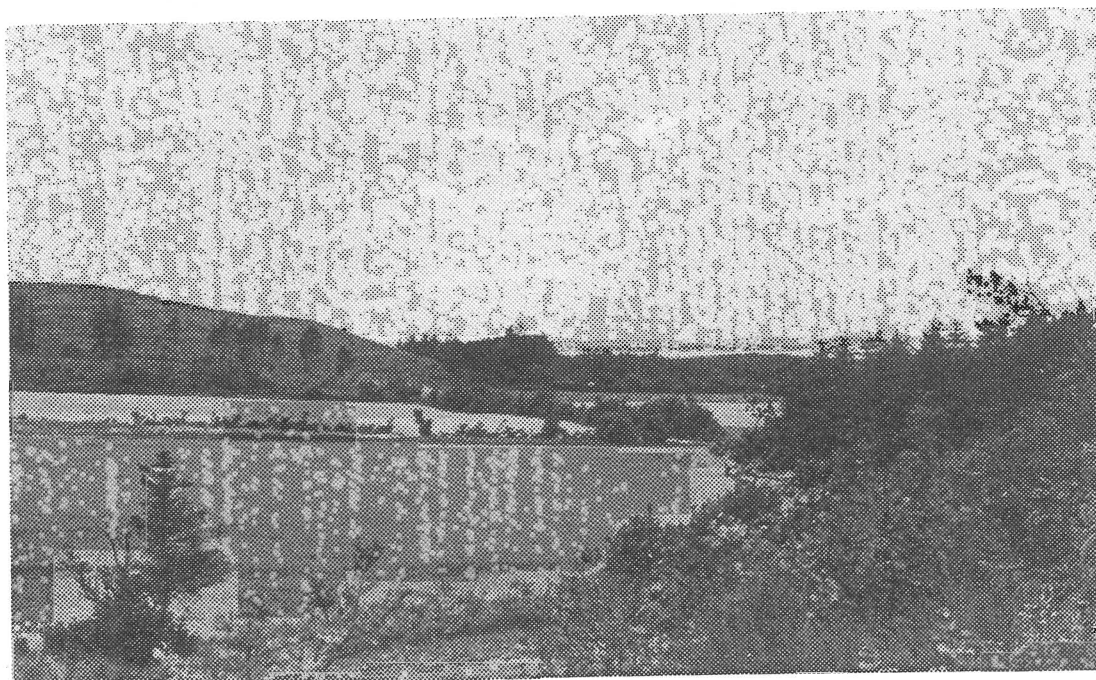
Indhold:	Side
Baggrund.....	2
Det tredelte mål for projektet	
Trafiksikrende.....	3
Miljøbevidsthedsfremmende.....	3
Sundhedsfremmende.....	4
Beskrivelse af Hejlskov og lokalområdet	
Beliggenhed.....	5
Infrastruktur.....	5
Hejlskov som social enhed.....	7
Trafikforhold.....	8
Hvordan når vi målet?	
Fysiske foranstaltninger.....	10
Aktiviteter for børn og unge.....	12
Aktiviteter for Hejlskovboere, fritidsfolk og turister.....	12
Projektets finansiering og etaper.....	13
Perspektiver	
Påvirkningsmodel.....	14
Evaluerings.....	15
Budget.....	16
Bilag.....	17

Baggrund

Nærværende projekt er igangsat i konsekvens af de daglige erfaringer, vi som landsbyboere i Hejlskov gør os med hensyn til den øgede lokale trafikusikkerhed. Denne skal ses i nær sammenhæng med stigende brug af Hejlskovs jorder som attraktivt rekreativt område for fritidsfolk og turister fra nær og fjern. Området ligger ud mod den sydlige del af Lovns Bredning i Limfjorden og er inden for de seneste 15 år blevet yndet sommerudflugtsmål.

Som faste beboere, flere af os gennem mange generationer, vil Hejlskovboerne gerne selv være med til at præge udviklingen i lokalområdet. Vi ønsker, at trafiksikkerheden står mål med det stigende besøg herude, og vi ønsker mulighederne øget for vækst i den form for turisme, som kan være med til at værne om det enestående naturlige og kulturelle miljø, som vores område repræsenterer.

Beboerne i Hejlskov ansøgte i 1990 Skive kommune om iværksættelse af trafiksikkerhedsforanstaltninger i selve landsbyen. Henvendelsen skete på grundlag af en underskriftsindsamling, som samtlige 30 husstande i Hejlskov sluttede op omkring (se bilag 1). Kommunens venligt imødekommende svar lød, at man ikke havde mulighed for at bidrage økonomisk ud over etablering af visse mindre konkrete trafikforanstaltninger. Råd og vejledning er siden indhentet hos Forebyggelsesgruppen i Viborg Amt og hos Teknisk Forvaltning, Skive Kommune.



III. 1: Udsigt fra Østenbjerg mod Lindbjerg.

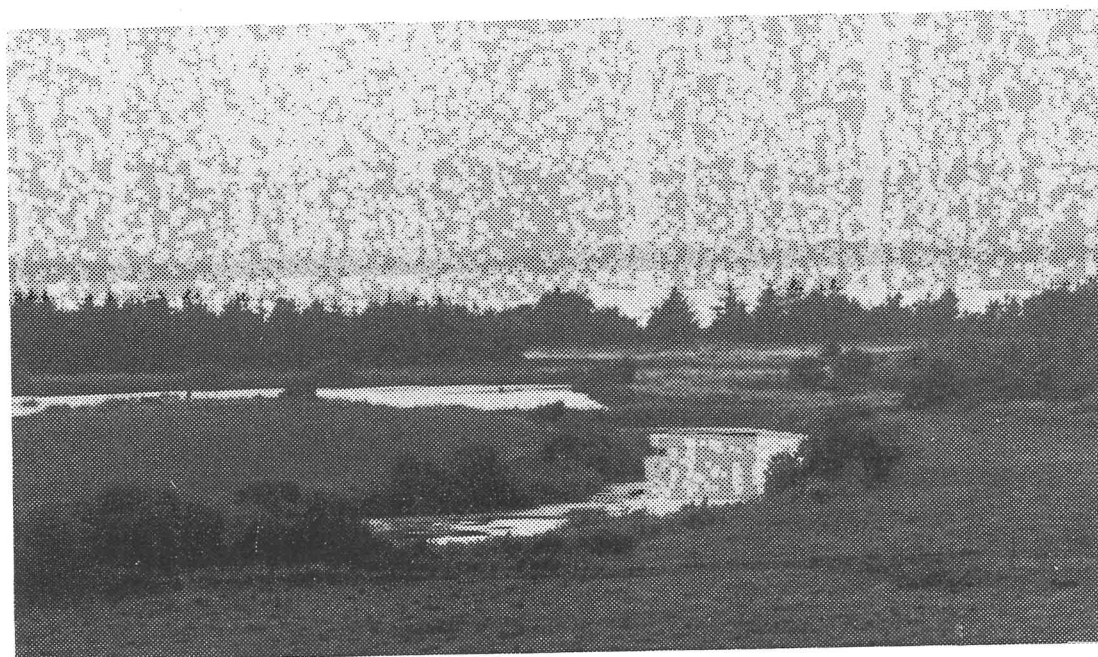
Trafiksikrende:

Vi ønsker at sikre trafikken for især børn, fodgængere og cyklisters vedkommende. Målet er at forebygge uheld på landevejen gennem landsbyen Hejlskov og på den 1,6 km lange strækning mellem Hejlskov og Ørslevkloster, hvor der hersker stor trafikusikkerhed for de "bløde trafikanter". Målet er, at trafiksikringen skal gøre det muligt for større børn at færdes på egen hånd på nævnte strækning. Besøgende fritidsfolk og turister skal også føle det tillokkende og sikkert at færdes til fods og på cykel på den nævnte strækning uden fare for at blive påkørt af motorkøretøjer. I den sammenhæng håber vi, at de sikkerhedsfremmende foranstaltninger kan virke i tilknytning til og forlængelse af den nationale stirute, som der er stillet forslag om skal løbe på den nordlige Fjendshalvø.

Miljøbevidsthedsfremmende:

Trafiksikringen skal åbne op for, at den lokale skole, fritidsordning, børnehave og idrætsforening i Ørslevkloster får langt større adgang til at inddrage Limfjorden og Hejlskovområdets meget varierede natur i deres aktiviteter og bestræbelser på at styrke børn og unges sundhed og miljøbevidsthed.

I en større turistmæssig sammenhæng skal trafiksikringen fremme og understøtte et alternativt, miljøbevidst forbrug af det rekreative område - et forbrug, der baseres på en nænsom, ikke-bilende, miljøbevidst og ikke-forurenende oplevelse af naturen. I en regional kontekst ønsker vi, at turismen i vores område baseres på andre attraktioner end de gængse, der i form af bilferie, sommerhuse og camping findes på de nærliggende og vel-etablerede feriesteder på Lundø og i Virksund, Strandet og Hjarbæk. Vi mener, at Hejlskovområdet ikke alene skal betragtes som et alternativt rekreativt område baseret på naturens egne muligheder, men at det også i en regional sammenhæng kan udgøre et vigtigt supplement til nævnte feriesteder.



Ill. 2: Udsigt fra skovbrynet mod moser og fjord.

Sundhedsfremmende

Trafiksikringen skal sluttelig muliggøre, at området i større omfang kan benyttes til sundhedsfremmende aktiviteter og rekreative formål i form af gå- og cykelture, natur-ekspeditioner, svømning, motionsløb, surfing etc. Det vil sige aktiviteter, der for den enkelte i vores komplicerede samfund kan bruges til at samle energi til at opleve og bearbejde nye ting i vores naturlige og kulturelle omgivelser.

* - * - *

Det er et overordnet mål, at bevare projektets lokale forankring, idet ikke kun udefra kommende brugere af/turister i det rekreative område tilgodeses. Lokalbefolkningen i Hejlskov og omegn skal have gavn af det påtænkte projekt.



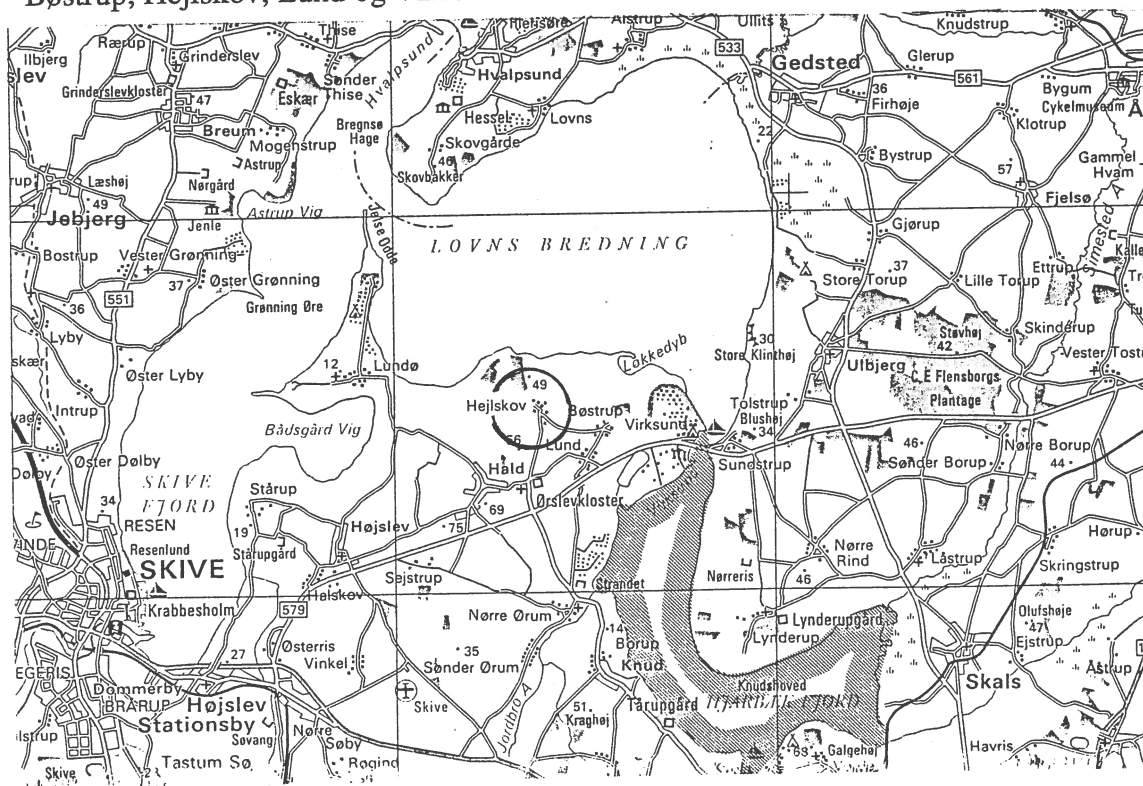
Beskrivelse af Hejlskov og lokalområdet

Beliggenhed

Lokalområdet udgør den nordlige del af halvøen Fjends, som ligger ud i Lovns Bredning i Limfjorden. Området er i Landskabsanalysen 1974 af Fredningsinteresser i Viborg amt klassificeret som område af stor interesse på grund af naturværdierne. Naturmæssigt er området præget af den omkransende fjord med dens strande og enge. Jorden er sandet, hvorfor flere strækninger ligger hen i hede og skov. Geologisk set er området spændende med sit meget kuperede terræn med store morænebakker og hulveje. Foruden strande, enge, hede og skov findes marker, krat, vandløb, søer og moser. Disse omgivelser har befordret en rig flora og fauna. Dette også i betragtning af, at der ingen gennemgående landeveje findes på denne nordligste spids af halvøen, ligesom bebyggelsen i området meget er koncentreret i landsbyen Hejlskov og nabolandsbyen Bøstrup. Meget af arealet, der i dag bruges til rekreative formål af fritidsfolk og turister, tilhører Ørslevkloster-Ørum præsteembede og er således offentlig ejendom. For en understregning af landskabets store oplevelsesmæssige betydning og bebyggelsens kulturhistoriske særpræg se bl.a. udtalelserne fra naturvejleder Jann Ribergaard og amtsrådsmedlem, viceborgmester, Søren Andersen, bilag 13 og 17.

Infrastruktur

Området hører under Skive Kommune, Viborg Amt. Erhvervs- og handelsmæssigt er samfundet orienteret mod købstæderne Skive og Viborg, som ligger i en afstand af henholdsvis ca. 20 og 25 km. Trafikken ud til den nordlige Fjendshalvø følger Hobrovejen, hvorfra mindre veje fører til landsbyerne Højslev Kirkeby, Stårup, Lundø, Hald, Bøstrup, Hejlskov, Lund og Virksund.



Ill. 4: Fjendshalvøen.

Fra Hobrovejen udgår således Hejlskovvej, for enden af hvilken landsbyen Hejlskov ligger. Vejen er en "blind" kommunevej. Denne munder imidlertid i landsbyen ud i en grusvej, der fører ned til stranden. Fra landsbyen og grusvejen grener sig markveje ud i terrænet. I landsbyen findes hverken fortove, cykelsti eller gadelys, og om vinteren kun yderst sparsom snerydning og kun i den del af landsbyen, der ligger på Hulgårdvej.

For Hejlskovboerne ligesom for beboerne i nabolandsbyerne Bøstrup, Lund, Virksund, Ørum og Hald ligger den nærmeste skole i Ørslevkloster. Den rummer børnehaveklasse op til og med 6. klasse med et elvetal på godt 100. Skolefritidsordningen har ligeledes til huse på Ørslevkloster Skole. En udtalelse fra skolen og fritidsordningen, angående nærværende projekt er vedlagt i bilag 2 og 3. Skive Kommune har besluttet at indrette en børnehave til 20 børn pr. 1/11 1992 i en tidligere lærerbolig i Ørslevkloster. Se bilag 4 for en udtalelse fra børnehavens leder.

Over for skolen ligger kirken med det sammenbyggede kloster. Sidstnævnte fungerer i dag som refugium og gæstes årligt af ca. 400 kunstnere og forskere, som i kortere eller længerevarende perioder arbejder her. Klosteret drives af Dansk kulturhistorisk Museumsforening. For en udtalelse angående nærværende projekt se bilag 5.

Konfirmander i Ørum og Ørslevkloster sogne går til konfirmandforberedelse i Hejlskov, hvor præstegården ligger. Hertil fragtes de særskilt. For sognepræst Torben Skjerks støtteerklæring til projektet se bilag 6.

For omegnens børn og unge ligger det eneste tilbud om fritidsfornøjelse i Ørslevkloster. Det udgøres af det eksisterende sportsanlæg i form af idrætshal, tennisbane, fodbold- og håndboldbane. Idrætsforeningen har henved 300 medlemmer. Se bilag 7 for foreningens støtteerklæring.

De to nærbutikker i nabolandsbyerne Hald og Lund er nærmeste handlemulighed for Hejlskovboerne. Busforbindelserne fra Hejlskov til Ørslevkloster, Hald og stationsbyen Højslev og derfra videre til Skive og Viborg er på grund af det sparsomme belægningsgrundlag yderst ringe udbygget, hvorfor Ørslevkloster må betragtes som nærmeste busstoppested. Ønsker børn (eller voksne for den sags skyld) at gå til svømning, spil, dans eller anden form for fritidsfornøjelse som en tur i biografen eller på restaurant må det foregå i Skive eller Viborg, hvortil der henholdsvis er ca. 20 og 25 km. I realiteten er der kun busafgang mod Skive fra Hejlskov ugens fem hverdage kl. 6.54, 7.28, og igen kl. 13.26 I modsat retning er der kun tale om ankomsttidspunkterne 15.11, 16.33 og 17.46. I praksis foregår derfor transporten af børn og voksne individuelt i private biler på grund af den ringe udbygning af den kollektive trafik i dette yderkantsområde.

Hejlskov som social enhed

Landsbyen udgør en klart afgrænset enhed såvel fysisk som socialt. Enheden består af dels en landsbykerne med 19 husstande og dels 11 såkaldte "udflyttere", der ligger spredt på landsbyens jorder. De fleste husstande ejer gårde. Et stadigt større antal beboelser står tomme efter fraflytning eller dødsfald. For øjeblikket drejer det sig om 4-5 huse/gårde. Desværre for landsbymiljøet benyttes flere af disse nu kun som feriehuse. Eneste person med offentlig myndighed er præsten, der fra præstegården i Hejlskov betjener kirkerne i Ørslevkloster og Ørum.

Af fællesskab i landsbyen kan nævnes de naturlige aktiviteter, som springer ud af det dominerende landbrugserhverv. Foreningslivet angår brug og vedligeholdelse af fælles vandværk, frysehus og forsamlingshus. I disse fællesskaber indgår et varierende antal husstande. Familiefester i landsbyen samler så godt som alle husstande. Det samme gælder aktiviteterne afholdt i Hejlskov Forsamlingshus. For mange Hejlskovboere fungerer naboskabet derfor også som nærmeste arbejdsfællesskab og venskab.

Blandt de 30 husstande er der ialt 11 børnefamilier og hidtil en plejefamilie med adfærdshæmmede unge. Flere familier kan forventes at skulle tælles blandt børnefamilierne indenfor de nærmeste år.

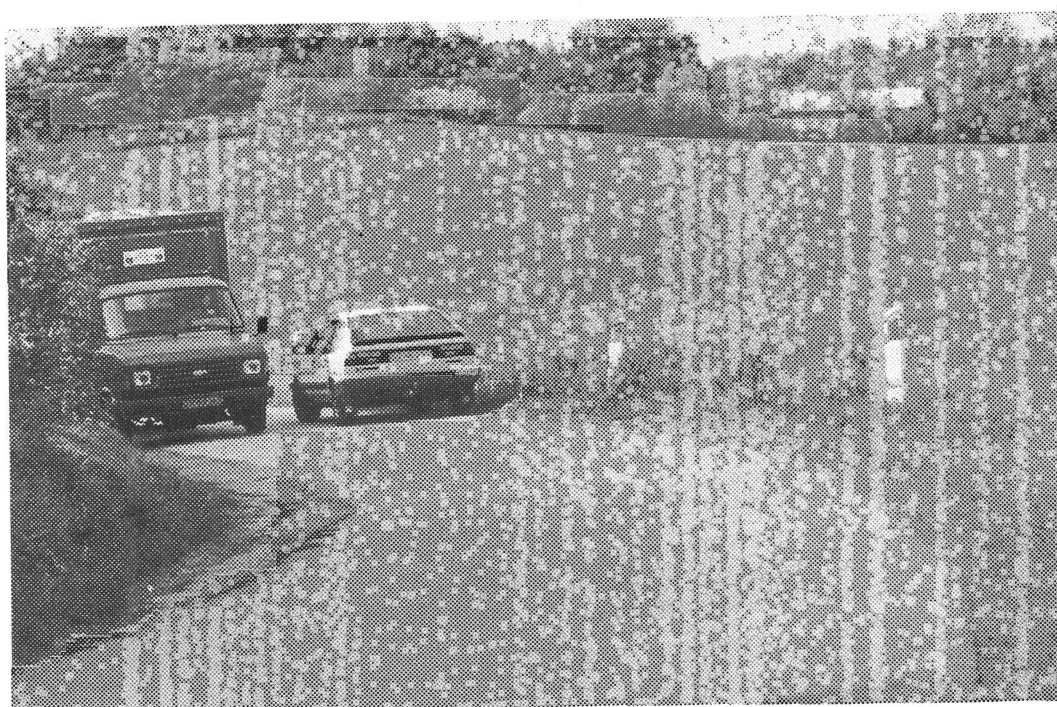
Ud over de 4-5 unge i pleje bor der i Hejlskov 23 børn, alle under 11 år, og de har efterhånden nået den alder, hvor deres bevægelsesradius også omfatter landevejen. Flere familier gæstes endvidere ofte af børnebørn og andre børn.

Af de 23 fastboende børn vil 10 børn i efteråret 1992 være skolesøgende, og de fleste af disse benytter sig af fritidsfaciliteterne i Ørslevkloster (skolefritidsordning og idræt), hvortil forældre på grund af den gældende trafikusikkerhed er nødsaget til at transportere børnene i bil.

Landsbyen har i løbet af de sidste 15 år gennemgået en voldsom demografisk ændring. På flere af landbrugsejendommene er der sket et generationsskifte, og de fleste af enfamiliehusene er blevet overtaget af unge par i den fødedygtige alder. Før de 23 herboende børn og de 4-5 unge, der hidtil har været i pleje herude, for 11 år siden begyndte at ankomme, var der i en lang periode ingen børn i Hejlskov. Det er 25-35 år siden, der sidst har været en børnegeneration i Hejlskov på størrelse med den nuværende.

Også erhvervsstrukturen har ændret sig i forhold til tidligere, hvor de fleste familier havde deres udkomme alene ved landbruget. Samtlige børnefamilier lever således helt eller delvis af lønarbejde indtjent uden for landsbyen, og næsten alle er nødsaget til at have to biler. Også det har påvirket trafikforholdene lokalt. Visse familier har en kombination af udearbejde og landbrug.

Trafikken ud til dette nordlige område af Fjendshalvøen følger Hejlskovvejen, som begynder ved Hobrovej og udmunder i landsbyen Hejlskov. Den sidste del af strækningen på 1,6 kilometer adskiller landsbyen fra Ørslevkloster. Denne vejstrækning er særdeles farlig for børn, fodgængere og cyklister at færdes på. For politiets karakteristik af strækningen som "trafikfarlig skolevej", se bilag 11. Se endvidere bilag 3 for udtalelsen fra leder af fritidsordningen, Marianne Pedersen, der beklager, at som trafikforholdene ser ud i dag, må der ofte bestilles særskilt bus, når børnene skal den korte vej til Hejlskov strand. Skoleinspektør Steen Bilstrup fremhæver i bilag 2 også de dårlige oversigtsforhold, og at der findes eksempler på meget farlige situationer.



Ill. 5.

Vejen er for det første en smal asfalteret vej (4-5 meter bred), der i et bakket terræn forløber i uoverskuelige vejsving og et særdeles farligt sving i en hulvejsstrækning (se ill. 5). Der findes ikke fortov, gadelys, cykelsti, kantsten og kun få afmærkninger for farlige vejsving. F.eks. var der ingen vejskilte, indtil Skive kommune - foranlediget af vores henvendelse - bekostede et skilt, der for ikke-stedkendte bilister angav ankomst til landsbyen Hejlskov, der helt er indhyllet i store træer og derfor ikke synlig i landskabet, før man faktisk befinder sig midt i bebyggelsen (se ill. 6).

Biltrafikken er for det andet ujævn. Ujævnheden fremkommer ved at bilismen på solskinsdage i ferieperioder og på visse weekenddage skønsmæssigt tre- eller firedobles i forhold til den daglige, idet badegæster ofte i høj fart på vej til og fra stranden passerer strækningen. Ifølge en trafikmåling foretaget uden for sæsonen af Teknisk Forvaltning, Skive er antallet af daglige trafikanter på strækningen 268.



Ill. 6.

Under de nuværende usikre trafikforhold foregår nærmest al transport af børn til og fra skole, fritidsordning, kammerater, børnehave, busstoppested, sport m.v. ved, at de transporteres på strækningen i private i biler. Biltrafikken virker således selvforstærkende. Under de gældende regler er der ingen offentlig skoletransport, hvilket heller ikke ville løse vore trafikale problemer, som jo også angår fritiden samt turister og fritidsfolk. Den tunge trafik på vejen gælder for det første en offentlig bus, der om morgenen kører sin rute på det tidspunkt, hvor børnene er på vej til skole. Det gælder for det andet mælketankbilen og andre lastbiler med foderstoffer og kreaturer til og fra landbrugsejendommene. Se bilag 8 for en udtalelse fra pensionist Harald Kristensen, som ofte færdes på nævnte strækning på cykel og i bus.

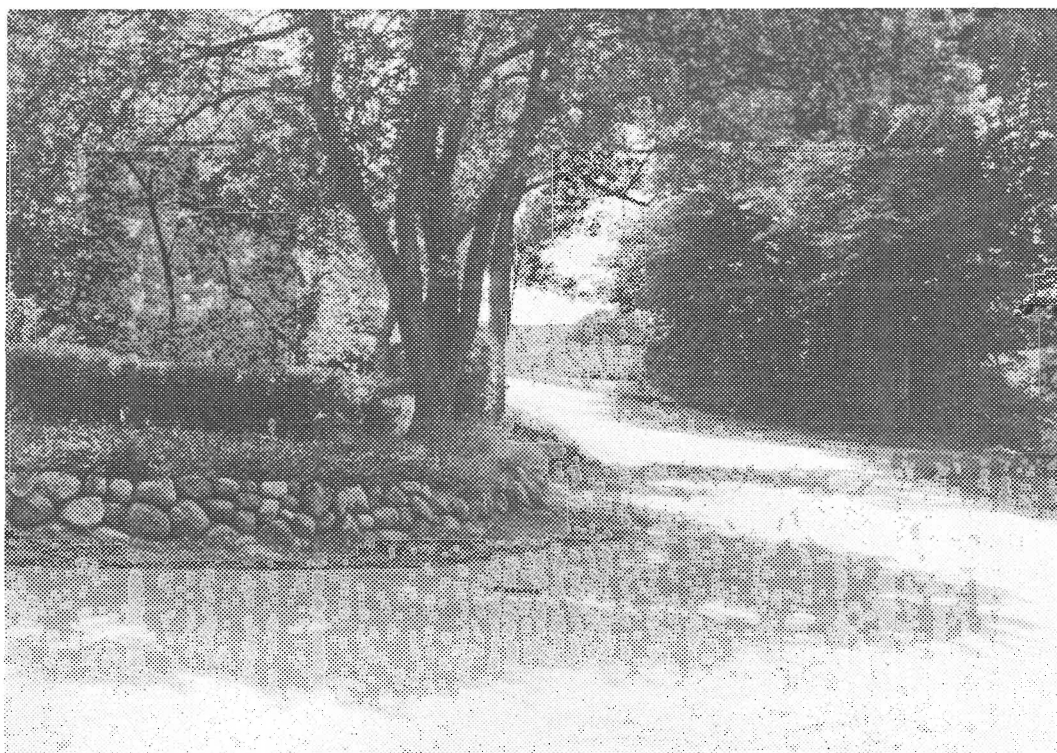
I Hejlskov findes to firmaer (Jacob Jensen Design og Højgård Plante- og Løgavl), hvortil ansatte også kører strækningen i tidsrummet for børnenes transport til skole. I visse perioder er trafikken til især Højgård Plante- og Løgavl tæt, idet firmaet foruden almindelig plantesalg har en af Skive-Viborg egnens største "pluk-selv jordbær" med henved 500 kunder. Også de 20-30 lokale børn og unge, der i fritiden og især i sommerperioden finder ansættelse i firmaet, kan nyde gavn af en trafiksikring af deres vej til og fra arbejde.

Hvad der især gør trafikforholdene for de lokale børn og unge usikre er, at trafikken ud til det nævnte rekreatiomsområde følger vejen til og fra skole og fritidsaktiviteter. Med de givne, ujævne trafikforhold er det yderst vanskeligt for de lokale forældre, skolen, børnehaven, idrætsforeningen og fritidsordningen at opøve trafiksikkerhed hos børnene. Som det fremgår af bilag 10 og 11 har Skive Politi som nævnt klassificeret vejen som "Trafikfarlig skolevej" og desuden givet dette projekt sin fulde støtte.

Hvordan når vi målet?

Fysiske foranstaltninger

For at understøtte cyklismen til og fra området finder vi det formålstjenligt, at der på marken på højre side af vejbanen anlægges en asfalteret, dobbeltrettet cykelsti på den 1,6 km lange strækning Hejlskov-Ørslevkloster. Stien adskilles derved fysisk fra kørebanen og følger markens terræn. Cyklister og fodgængere undgår således at færdes på den smalle vejbane, der bl.a. rummer et farligt vejsving i en hulvejsstrækning. Imellem vej og cykelsti plantes et levende hegn, der i øvrigt allerede eksisterer på en del af strækningen.



III. 7.



III. 8.

For at nedbringe hastigheden igennem selve landsbyen Hejlskov, der bl.a. har et farligt og totalt uoverskueligt vejsving (se ill. 11) og et kryds med ubetinget vigepligt, (se Ill. 7) men med meget dårligt oversigt, foreslår vi etablering af 5 cirkelbump fordelt på strategiske steder i landsbyen. Se nedenstående illustration 9.

Af afmærkninger foreslår vi, at anvisningerne fra Skive Politi følges, således at den tilladte hastighed gennem landsbyen bliver max. 50 km/t (se bilag 9).

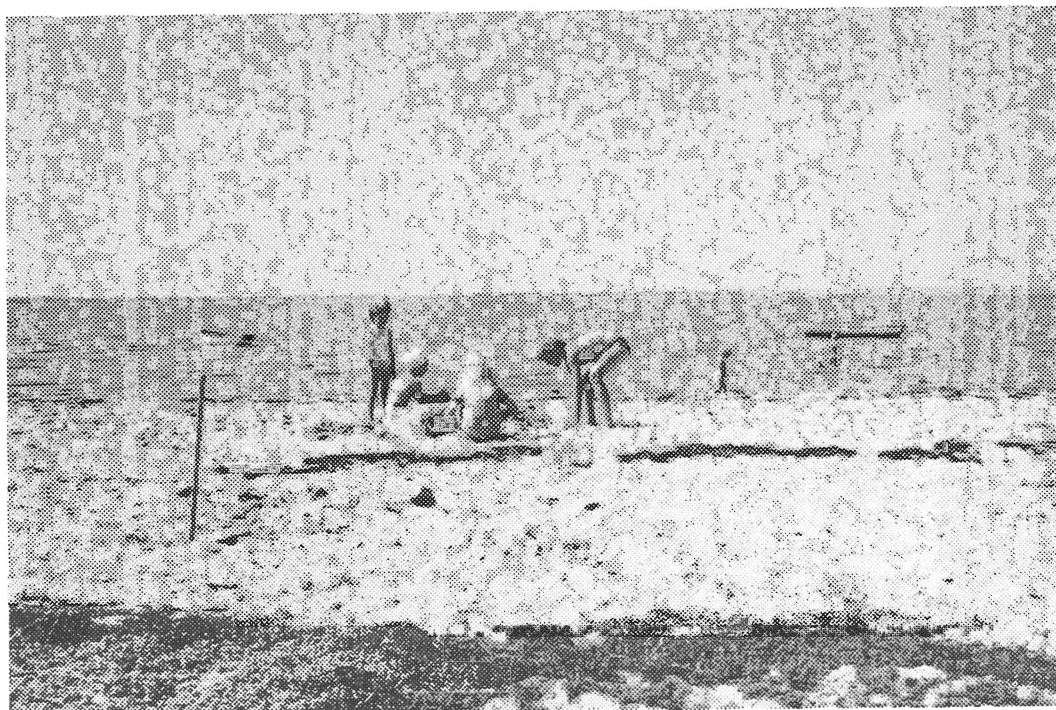


Ill. 9: Skitsering af cirkelbumpenes placering i landsbyen.

Vi er klar over, at trafikssikkerhed for børn og unge ikke opnås alene ved vejtekniske foranstaltninger, men at det også aktivt må involvere børn, forældre, skole, fritidsordning, børnehave og idrætsforening samt det lokale politi. Vi vil som forældre og som medlemmer af bestyrelser i nævnte institutioner og foreninger arbejde for igangsætning af forskellige aktiviteter til styrkelse af trafikssikkerhed, miljøbevidsthed og sundhed blandt børn og unge i lokalsamfundet. Hertil vil vi også gerne benytte os af den ekspertise, som andre instanser så som Forebyggelsesgruppen i Viborg amt og Sundhedsplejen i Skive kommune besidder. Se bilag 12 for en udtalelse fra ledende sundhedsplejerske Grethe Poulsen, der bl.a. påpeger vigtigheden af at øge børns muligheder for at dyrke idræt og have social samvær på vej til og fra skole og i landsbyen.

Aktiviteter for Hejlskovboere, fritidsfolk og turister

Med henblik på at fremme viden og interesse omkring det naturlige miljø i området vil vi gerne involvere Naturvejledningen i Viborg Amt og Naturfredningsforeningen samt lokale foreninger af forskellig art. Vi vil opfordre til, at der afholdes arrangementer og kurser og vil gerne gå aktivt ind i arbejdet hermed. For en tilkendegivelse fra naturvejleder Jann Ribergaard se bilag 13. I sammenhæng med målet om at fremme og understøtte et alternativt, miljøbevidst forbrug af det rekreative område - et forbrug, der baseres på en nænsom, ikke-bilende, miljøbevidst og ikke-forurenende oplevelse af naturen - ønsker vi specielle arrangementer afholdt for familier med børn. I den sammenhæng vil vi gerne ud over ovennævnte samarbejde med turistforening og cyklistforbund i Viborg og Skive. For støtteerklæringer herfra se bilag 16. Turistmæssigt ønsker vi især at satse på besøg af børnefamilier og unge på vandre- eller cykeltur. Tanken er, at jo større viden børn og unge har omkring vores søer, moser, skove og strande, enge m.v., jo større er deres interesse og muligheder for bevarelsen af disse i fremtiden. Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomiteén for Skive og Salling har i bilag 14 bl.a. understreget overensstemmelsen mellem projektets ideer og den regionale turistpolitik i Viborg Amt.



III. 10.

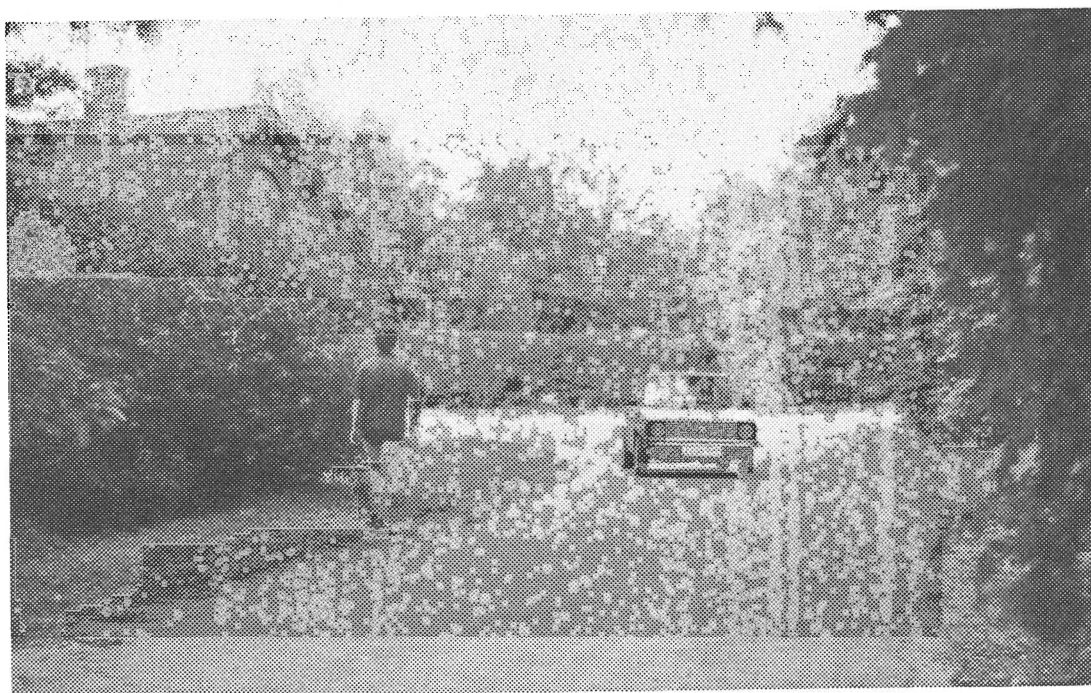
Projektets finansiering og etaper

Baseret på standardberegninger for udgifter til cykelsti pr. løbende meter foretaget bl.a. af Dansk Cyklistforbund ville vores budget komme op på ca. 1,7 mill. kr. For at nedbringe dette beløb så meget som muligt vil vi forsøge at inddrage lokal arbejdskraft. Dette tænkes at ske ved henholdsvis frivilligt arbejde og fri maskinkraft. Desuden har vi indhentet et favorabelt økonomisk overslag over anlægsudgifter hos en lokal entreprenør. Denne alternative fremgangsmåde sandsynliggør en halvering af projektkostningerne til ca. 760.000 kr. Vi vil yderligere forsøge at få kommunale beskæftigelsesprojekter tilknyttet arbejdet.

Til dækning af de nødvendige økonomiske udgifter på især anlægssiden indsendes ansøgninger til amtslige og kommunale sektorer, samt tværsektorielle organer som Forebyggelsesrådet i Viborg amt. Desuden håber vi på tildeling af økonomisk støtte fra private fonde, ministerielle puljemidler etc.

De forskelligartede aktiviteter til fremme af cyklismen og den grønne turisme i området vil være forbundet med minimale udgifter. Aktiviteterne vil således i høj grad blive baseret på eksisterende foreningers velvillighed og interesse for projektet ligesom lokale Hejlskovboeres engagement i arbejdet.

Etapeopdelingen af projektet afhænger naturligvis af den økonomiske tildeling af støtte. Dog anser vi det som en nødvendighed, at anlæggelsen af cykelstien udgør første etape i projektet, som først derefter kan følges op af de sundheds- og miljøbevidsthedsfremmende tiltag.



Ill. 11: Vejsving ved Hejlskov forsamlingshus.

Perspektiver

Påvirkningsmodel

Projektet er et forsøg, der indeholder elementer af en påvirkningsmodel, som kan kopieres i andre småsamfund. Vi anser forsøget for at være igangsættende og afprøvende i forhold til andre landsbyer, der ønsker at præge udviklingen i deres område på et givet felt.

Nærværende projekt skal dels ses som led i bestræbelserne på gennem konkrete oplevelser at fremme bevidstheden om miljø og sundhed hos især børn og unge i og udenfor lokalsamfundet. Dels søger projektet at tage højde for de forandringer, den ændrede erhvervsstruktur og styrkelsen af fritidssamfundet og turismen har betydet for et lille landsbysamfund.

Landsbyen Hejlskov og lokalområdet udgør i forhold til købstæderne i Viborg og Skive en periferi. I et bredere perspektiv er projektet et led i bestræbelserne på at bevare landsbysamfund i Danmark, hvilket i praksis ofte betyder at lette de lokale børnefamiliers vilkår, hvorved familier med børn og unge fastholdes også i yderkantsområder. Som led i dette er det nødvendigt at sikre børn og unge i trafikken på landet, hvor skole og fritidsaktiviteter ofte er placeret væk fra de små samfund. For en udtalelse fra lokale politikere vedrørende nærværende projekt se bilag 17 og 18.

Projektet anlægger et helhedsperspektiv på de eksisterende forhold i lokalområdet og på den ønskede udvikling. Dette finder vi påkrævet i en tid, hvor samfundet arbejdsmæssig bliver stadig mere specialiseret og administrativt indrettet i mere eller mindre autonome sektorer. Projektet sætter livskvaliteten i lokalområdet i fokus og bygger på en folkelig deltagelse i udviklingen. Det vil sige, at der fra lokalsamfundet fremsættes ønske om en bestemt retning for udvikling. Den bygger på de erfaringer og visioner, som beboerne her sidder inde med.

Med dette helhedsperspektiv fremstår projektet naturligt nok som tvær-sektorielt. Det indbyder en række sektorer i samfundet til i dialog med os at påvirke udviklingen i den ønskede retning i lokalsamfundet. Projektet forener sociale, kulturelle og teknologiske aspekter i samfundet. Opgaven anses derfor ikke for at kunne løses af én offentlig institution, virksomhed eller myndighed, eftersom det involverer både pædagogiske, trafikmæssige, miljømæssige, turistmæssige, undervisningsmæssige og sundhedsmæssige aspekter.

Evaluering

For at kunne vurdere resultaterne af udførelsen af de fysiske foranstaltninger og de mangeartede aktiviteter omkring miljø, sundhed og trafik anses en evaluering for at være en nødvendig og integreret del af projektførelsen. Kun igennem en sådan kan graden af opfyldte mål klarlægges, og de bredere perspektiver belyses. Evalueringen tænkes udført ved interne kræfter og gerne i samarbejde med Forebyggelsesgruppen i Viborg Amt.

Graden af ændringer i trafikformerne og i trafiksikkerheden for især de "bløde trafikanter" vurderes, efter at projektet er gennemført. Der foretages en kvantitativ evaluering ud fra parametre som forekommende bilhastighed, antallet af bløde og hårde trafikanter samt antallet af institutioners og turisters besøg i området. Metodisk baseres dette på målinger og optællinger før og efter udførelsen af de fysiske foranstaltninger.

Omfanget og gennemslagskraften af de igangsatte aktiviteter omkring trafik, miljø og sundhed vurderes gennem en kvalitativ evaluering, hvori indgår såkaldt "bløde data". Disse indsamles på grundlag af semi-strukturerede interviews med udvalgte beboere i lokalområdet og med brugere af vejen og cykelstien til og fra skolen og det rekreative område. Sidstnævnte gruppe drejer sig om skolebørn, idrætsfolk, turister, fritidsfolk etc.

Budget

Et endeligt budget kan først opstilles, når der er foretaget detailplanlægning af projektet. De økonomiske konsekvenser kan dog på nuværende tidspunkt belyses ved følgende estimat:

1) Fysiske foranstaltninger:

dobbeltrettet cykelsti

- anlæg excl. arealerhvervelse,
men incl. afvanding - 1,6 km 660.000
- arealerhvervelse og beplantning,
skønsmæssigt ansat 60.000

cirkelbump

- 5 stk. à kr. 5.000 25.000

afmærkninger

- opsætning af byzonetavler ved
ind/udkørselsveje til Hejlskov by
samt afmærkning på kørebanen ved
Hulgårdvejs udmunding i Hejlskovvej 7.000

2) Aktiviteter:

tilrettelæggelse og gennemførelse

- baseres på diverse støttegruppers
deltagelse i projektet, og aktivi-
teterne som så bør afvikles sådan,
at de økonomisk kan hvile i sig selv.

annoncering/markedsføring 1.500

3) Administration:

- porto, kopialia, telefon og
kørselsudgifter mv. 5.000

Estimerede projektomkostninger

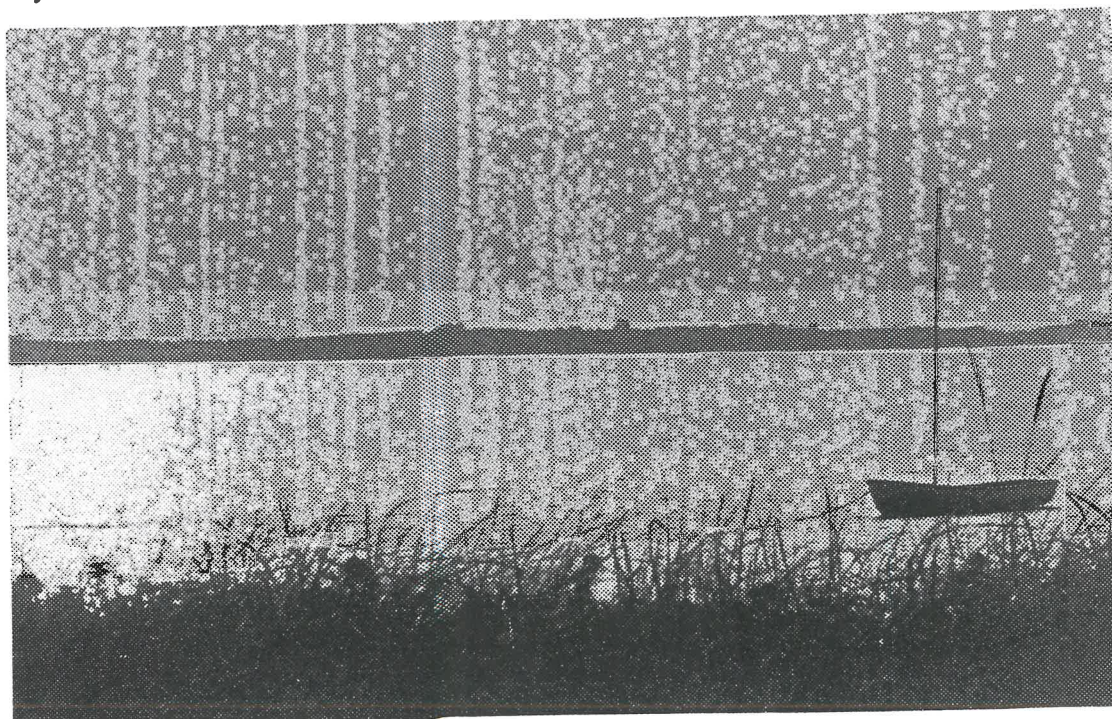
758.500

Bilag**Udtalelser/støtteerklæringer fra lokale interessenter:**

1. Underskriftsindsamlingen blandt Hejlskovs beboere
2. Ørslevkloster Skole, v/ skoleinspektør Steen Bilstrup
3. Ørslevkloster Skolefritidsordning, v/ ledende pædagog Marianne Pedersen
4. Ørslevkloster Børnehus, v/ børnehaveleder Knud Møller
5. Ørslevkloster refugiet, v/ leder Tove Borre
6. Sognepræst for Ørslevkloster-Ørum Sogn, v/ Torben Skjerk
7. Ørslevkloster Idræts- og støtteforening, v/ Flemming Kj. Sørensen
8. Cyklist og buspassager, v/ pensionist Harald Kristensen

Udtalelser/støtteerklæringer fra øvrige:

9. Anvisninger fra Skive Politi til Teknisk Forvaltning, Skive Kommune om trafikdæmpende og -sikrende foranstaltninger i landsbyen Hejlskov, v/ politiinspektør Th. Berg Nielsen
10. Udtalelse fra Skive Politi ang. projekt "Trafik og miljø i Hejlskov", v/ politiinspektør Th. Berg Nielsen
11. Politiets klassifikation af vejstrækningen Hejlskov-Ørslevkloster, v/ politiinspektør Th. Berg Nielsen
12. Sundhedsplejen i Skive Kommune, v/ ledende sundhedsplejerske Grethe Poulsen
13. Naturforvaltningskontoret, Viborg amt, v/ naturvejleder Jann Ribergaard
14. Danmarks Naturfredningsforening, v/ Lokalkomiteén for Skive og Salling, v/ Jørgen Skafte
15. Turistkontoret for Viborg og Omegn
16. Dansk Cyklistforbund, Viborg afdelingen, v/Claus Steffen Hansen
17. Amsrådsmedlem og viceborgmester, Søren Andersen
18. Byrådsmedlem, P. Chr. Kirkegård



Skive Kommune
Teknisk Forvaltning
Att: Ejvind Jensen
Østergade 13
7800 skive

Hejlskov den 17. oktober 1990.

Til Teknisk Forvaltning.

Følgende beboere i Hejlskov ansøger hermed, om at Skive Kommune bekoster en trafiksikring af vores landsby i form af følgende:

1) Ved de offentlige indfaldsveje til Hejlskov anbringes et skilt med landsbysignatur og et skilt, der angiver "legende børn", max 15 km.

2) Vejbelægningen forsynes med hvide, såkaldte rumlestriber på tværs af vejen strategiske steder på Hulgårdvej og Hejlskovvej.

Begrundelsen for denne trafiksikring er, at den hastige kørsel gennem Hejlskov undertiden kan være livsfarlig for vore børn. Landsbyens har en beliggenhed for enden af en "blind" vej. Denne fortsætter imidlertid i en grusvej ned til en attraktiv strand. Således er trafikken på årsbasis dels ujævn og dels særdeles tæt på visse sommerdage, hvor hundredvis af bade-gæster i fuld fart på vej til stranden passerer vores landsby.

I Hejlskov bor der 18 børn, alle under 10 år, og de har efterhånden nået den alder, hvor deres bevægelsesradius også omfatter landevejen. Flere familier gæstes endvidere ofte af børnebørn og andre børn, der også gerne skal kunne færdes nogenlunde frit. Med de givne, ujævne trafikforhold er det vanskeligt for forældre at opøve trafiksikkerhed hos børnene.

Vi håber, at Skive Kommune på denne baggrund vil bekoste ovennævnte trafiksikring. Vi vil i den forbindelse gerne gøre opmærksom på, at de offentlige udgifter i forbindelse med Hejlskov i forvejen må være forholdsvis små, da vores landsby hverken er forsynet med gadelys eller fortov. Dertil kommer, at snerydningen er yderst sparsom, da den kun foregår på en lille del af den offentlige vej i landsbyen. Mere end gadelys, fortov og yderligere snerydning ønsker vi imidlertid, at børnenes liv må sikres på bedst mulig måde, og det er på denne baggrund, at vores ansøgning skal ses.

Kontaktperson:

Esther Fihl, Hejlskovvej 79, 7840 Højslev. telf: 97-538354.

Med venlig hilsen:

NAVN	ADRESSE
Edla Lilje	Hejlskovvej 29.
Thore Wilk	Hejlskovvej 88
Dr. H. W. W.	—
Agnes H. Petersen	— 1 — 67
Anna H. Petersen	— " — 88
Jytte K. Jørgensen	— " — 58
Alfred H. Jørgensen	— " — 77
Niels Jørgensen	— " — 58
Pauline Kristensen	— " — 88
Harald Kristensen	Hulgårdvej 1
Henriette Jørgensen	Hejlskovvej 74
Geert Kristensen	— 1 — 1
Karin Jørgensen	Hejlskovvej 88
Erik Andersen	— " —
Rita Hølling	Hejlskovvej 92
Niels Jørgensen	— " — 63
Anna Jørgensen	— " — 100
Grethe Skjær	— " —
Torben Skjær	— " — 100

NAVN

ADRESSE

John Emil Jensen Højstovvej 63 Hjøstlev
 Timming Einegaard Højstovvej 61 Hjøstlev
 Solvej Pedersen Højstovvej 61, Højstlev
 Mikkel Jensen Højstovvej 4 Højstlev
 Knud Emil Højstovvej 10 Højstlev
 Lars Rasmussen Højstovvej 10 Højstlev
 Knud Emil Højstovvej 4 Højstlev
 Magnus Mogenssen Knudsen
 Peter Pedersen Højstovvej 74
 Søren R. Hansen
 Knud E. Danielsen.
 Bodil og Villy Poulsen
 Bodil "Børge" Henningsen Højstovvej 89
 Nicolai Rasmussen
 John Jensen Højstovvej 79
 Estrid og Asger Andersen 11
 Erik Rasmussen Højstovvej 11
 Ogey Jensen Højstovvej 84
 Ellen Christensen Højstovvej 77
 Sigfred Christensen

NAVN

ADRESSE

Anna Arnold	Hj. Skovvej 56.
John Vane	Hj. Skovvej 72
Tony Vane	" "
Marie Knudsen	Hj. Skovvej 53
Per WILSBACH Wilsen	Hj. Skovvej 51
Kolm Aarsgaard	Hj. Skovvej 51
TIMOTHY TENSEN	— " — 104
Anne (Peggy)	Holgervej 3
Kaj Pedersen	— " — 53



21. august 1992

Vedr. projekt TRAFIK OG MILJØ I HEJLSKOV - august 1992

Undertegnede kan bekræfte, at strækningen Ørslevkloster-Hejlskov daglig benyttes af børn i den skolepligtige alder. Som anført i projektbeskrivelsen, er oversigtsforholdene mange steder på strækningen dårlige, og der har været eksempler på meget farlige situationer.

Det bemærkes, at skolebørnene ikke er køreberettigede, da afstanden til skolen er under 2,5 km.

Skolens lærere forsker langt mere i naturen i dag end for bare få år siden. Hejlskov strand og det meget spændende naturområde mellem Hejlskov og stranden er meget yndede mål for småekskursioner og strækningen Ørslevkloster-Hejlskov indgår i den faste rute i skolens årlige motionsløb.

Da jeg naturligvis er interesseret i at skolevejen og skolens primære ekskursionsveje er så sikre som muligt, ser jeg gerne projektets afsnit om forbedring af trafiksikkerheden fremmet. Jeg vil undlade at tage stilling til ideen om cirkelbump og andre detaljer i projektet.

Med venlig hilsen

Steen Bilstrup,
skoleinspektør
Ørslevkloster skole

Vedr. projekt trafik og miljø i Hejlskov 1992

Som leder af skolefritidsordningen kan jeg bekræfte, at strækningen skole - strand er meget benyttet af børn i alle aldre. Og at trafikken er meget ujævn.

De dage, hvor vi i SFO ønsker at bruge stranden, dette er oftest på solskinsdage, da er der også mange andre turister, som gør brug af "vores" strand. Og med den ujævne trafik er det vanskeligt at opøve trafiksikkerheden hos vore børn. Der er også meget tung trafik på vejen, da der er mange landbrug på denne strækning.

Jeg er naturligvis meget interesseret i, at jeg kan færdes med børnene så sikkert som muligt; men som det ser ud for øjeblikket, er vi ofte nødt til at tage bussen til stranden.

Med venlig hilsen

Marianne Pedersen

Marianne Pedersen

Leder af skolefritidsordningen

Ørslev Kloster Skole

Skive Kommune

Daginstitutionen Troldegården



Ester Fihl

Østerrisvej 36b
7840 Højslev
Telefon 97 53 61 04

Højslev, den 11.09.92

Vedr. cykelsti på strækningen Ørslevklostervej - Hejlskov

Som leder af den kommende daginstitution i Ørslevkloster beder I mig om en udtalelse om projekt "cykelsti mellem Ørslevkloster og Hejlskov".

Mit lokalkendskab til området er begrænset. Jeg har bevæget mig i området som "turist", og som forældre til "ansatte" hos Erik Andersen, Hejlskov.

Det er vor intention, som institution med børn i alderen 3-12 år, at bruge lokalområdet og naturen mest muligt. Dette vil fortrinsvis ske til fods og på cykel. Et naturligt led i en institution er en oplæring til at begå sig i trafikken, og dermed vil vi bevæge os i området bredt.

Jeg har med interesse læst projektbeskrivelsen om trafik og miljø i Hejlskov, og en sikker vej hilser vi velkommen, således en forebyggelse af uheld vil mindske risikoen, når institutionen vil færdes i området omkring institutionen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in dark ink, which appears to read 'Knud Møller'. The script is cursive and fluid.

Knud Møller



TRAFIK OG MILJØ I HEJLSKOV

I min egenskab af daglig leder af Ørslev Kloster arbejdskollegium og som lokal beboer er det en glæde at få lejlighed til med denne udtalelse at give min uforbeholdne støtte til projektet "Trafik og Miljø i Hejlskov"

Som anført i projektbeskrivelsen ligger Ørslev Kloster i tilknytning til det beskrevne område. Ørslev Kloster er et oprindeligt middelalderligt nonnekloster, senere herregård som siden 1969 har været anvendt som et arbejdssted hvor man kan tage ophold i en kortere eller længere periode hvis man har brug for arbejdsro. Ørslev Kloster har en belægningsprocent på 80-85% og det er således mange mennesker der i årets løb har ophold i det gamle hus. For 3 år siden tog man et lille gruppehus i brug, resterne af en oprindelig nordlænge i herregårdsanlægget. Her arbejder mindre projektgrupper i forholdsvis korte perioder og anvendelsen af dette hus er stigende.

Det er af uvurderlig betydning for Ørslev Klosters gæster og dermed også for institutionen Ørslev Kloster, at de herlighedsværdier der findes i dette område bevares og udbygges på den måde som det så udmærket er beskrevet i projektbeskrivelsen side 3. En overvejende del af Ørslev Klosters gæster medbringer ikke bil eller anvender den meget lidt mens de opholder sig på Ørslev Kloster, men benytter lejligheden til at færdes i området til fods eller på de cykler som Ørslev Kloster har til rådighed. Netop turen til Hejlskov og videre ud til fjorden og strandengene er en af de foretrukne. Det vil således også for Ørslev Kloster være af stor værdi at vejen fra Ørslev Kloster til Hejlskov sikres for bløde trafikanter.

Endelig vil jeg som lokal beboer gerne støtte dette gode initiativ. Dels fordi jeg også er bruger af dette dejlige område og dels fordi jeg for ikke så mange år siden havde mindre børn hvis skolevej fra Hald til Ørslev Kloster jeg dagligt i disse år ønskede mig sikret for de små bløde trafikanter.

Ørslev Kloster, den 27. august 1992



Tove Borre

Højlskov Præstegård den 19/9 1992

Udtalelse vedr. projekt om Trafik og miljø i Højlskov.

Menighedsrådet for Ørslevkloster Sogn har modtaget projektbeskrivelsen vedr. Trafik og miljø i Højlskov til udtalelse, og jeg vil som sognepræst og som lokal beboer i Højlskov gerne knytte følgende kommentarer til den:

Højlskov er som en af sognets små landsbyer både et samfund, der har sit eget interne sociale liv, og det er en landsby, som er del af en større helhed.

Præstegården, der ligger for enden af den asfalterede del af Højlskovvej og således sidst i landsbyen er eneste "offentlige" kontor i landsbyen. Her modtages en del henvendelser fra sognets beboere og andre. Besøgende kommer stort set altid i bil på grund af de store afstande i sognet. Det gælder også skoleeleverne, der transporteres i bus til konfirmandforberedelsen i præstegården.

Naturområdet ud mod Lovns Bredning - skov og strand - er meget besøgte.

Det kan anføres, at militæret i de seneste år er begyndt at afholde en del øvelser herude, hvilket i perioder kraftigt forstærker i særdeleshed den tunge trafik til og fra området.

Men nok så karakteristisk er de senere års kraftigt stigende besøg af turister og fritidsfolk. På solskinsdage, i weekends og ferieperioder kan der nemt tælles op til 100 biler på Højlskov strand på én gang. Det siger noget om, at trafikken til denne eftertragtede badestrand ikke kun er af lokal art, men at området har regional interesse for mange på Viborg-Skive egnen og for områdets turister.

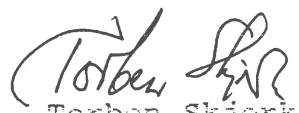
Mange af arealerne, der bruges til rekreative formål tilhører Ørslevkloster-Ørum Præsteembede, der kun kan være interesseret i, at bevidstheden omkring den særprægede natur og miljøet herude fremmes hos vore gæster, så den bevares for eftertiden.

I min embedsperiode har jeg med glæde kunnet konstatere, at landsbyen Højlskov indenfor de seneste 11 år igen fået en børnegeneration. Vi skal nemlig 40-50 år tilbage for at finde en af tilsvarende størrelse.

Jeg kender børnene, jeg kender deres forældre, og jeg færdes dagligt på strækningen Højlskov-Ørslevkloster. Med de ændringer, som det moderne fritidssamfund har påført det lille landsbymiljø

i Hejlskov, er det uforsvarligt at lade børn selv færdes på denne strækning. Trafikken er som sagt meget ujavn, og vejen er særdeles smal med skarpe sving. På visse dage møder børnene kun få biler, mens de på andre dage befinder sig midt i "strandtrafikken". Derfor er vejen farlig for især børn at færdes på, og det er svært for forældre at opøve trafiksikkerheden hos børnene under disse forhold.

På denne baggrund kan jeg kun varmt anbefale, at bevilgende myndigheder og kontorer ser velvilligt på dette projekt til gavn for børn og voksne i og uden for lokalområdet.


Torben Skjærk
sognepræst

Lundø den 5. sept. 1992

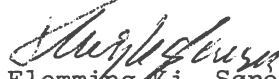
På vegne af ØKIF og ØKIF's venner vil jeg give min fulde tilkendegivelse af projektet vedr. Hejlskovvej.

Som idrætsforeningens formand kan jeg kun være interesseret i, at de unge mennesker, som kommer fra Hejlskov, skal kunne færdes på forsvarlig vis til og fra idrætsfaciliteter i ØK-hallen.

Idrætsforeningens formål er at skabe nogle rammer som de unge mennesker synes om. Når foreningen så har skabt disse rammer, kan vi også håbe, at de unge mennesker har mulighed for, på egen vis, at dyrke og være med til sammenværet i sporten ved hjælp af selvtransport.

I ønskes al mulig held med opgaven og håber I får positiv behandling.

ØRSLEVKLOSTER IDRÆTSFORENING
ØRSLEVKLOSTER IDRÆTSFORENING'S VENNER


Flemming Kj. Sørensen
Fmd. ØKIF

Ældre mennesker, der føres som "bløde trafikanter" - gående eller cyklende - på vejen fra Højlskov til Østervokloster, kommer ofte ud for farlige situationer som at møde eller blive overhalet af et stort køretøj - rutebil, lastbil, malketankvogn, mejeritrukker o. lign. Man bliver nervøs og usikker, og ofte vælger man det sikreste: at stå af cyklen - hvis man er cyklist - og trække ud i græsribatten, mens det store køretøj passerer.

Som buspassager føler man sig "i sikkerhed", men alligevel holder man næsten vejret hver gang, bussen passerer et af de før nævnte store køretøjer - mon det går godt? Med gysen tænker man på, hvad der kunne ske, hvis et skolebarn på cykel i en sådan situation blev klamt og foringet ud i ribatten, hvor det var udsat for at vâlte.

Sker der den alvorligst tænkelige ulykke, at et menneske, en cyklist eller gående, et barn eller en voksen, bliver kørt ned af et stort køretøj, er det naturligvis den påkørte, det går hårdst ud over, men også føreren af køretøjet, der uden egen skyld bliver årsag til ulykken, bliver hårdt ramt.

En cykel- (og gang-) sti langs vejen ville ikke alene betyde en stor sikkerhed for alle de "bløde trafikanter", det ville også betyde en stor lettelse for førerne af de nævnte store køretøjer, der, trods alt, har et vist medansvar for navnlig ældre mennesker og børn, der føres, til fods eller på cykel, på vejen.

Harald Kristensen.


Politimesteren i Skive

Resenvej 10 A - 7800 Skive

Postgironummer 3 01 53 35

Tlf. 97 52 38 11 - Telefax 97 51 18 37

Dato	12/02-91
Journ.nr.	48P1-50160-00003-91
Bede anført i svarskrivelser	

Skive Kommune
Teknisk Forvaltning
Østergade 29
7800 Skive

TBN/lj

MODTAGET

13 FEB. 1991

 SKIVE KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNIN

Fru Ester Fihl, Hejlskovvej 79, Hejlskov, har ved skrivelse af 17. oktober 1990 samt underskriftslistes fra en kreds af borgere i Hejlskov anmodet Teknisk Forvaltning, Skive Kommune om at få dæmpet hastigheden for den kørende trafik gennem Hejlskov by.

Teknisk Forvaltning har den 28. januar 1991 videresendt skrivelser til politiet med anmodning om en udtalelse.

Efter en besigtigelse på stedet er det konstateret, at Hejlskovvej er en smal asfalteret vej (4-5 meter bred), der fra syd forløber gennem byen i nordvestlig retning i uoverskuelige vejsving over en samlet strækning på ca. 500 meter. Der er beboelser langs begge sider af omhandlede vejstrækning. Der findes ikke fortov, gadelys, cykelsti eller kantsten bortset fra ca. 30 meter ud for nr. 71 i den vestlige side.

Der findes ingen former for afmærkning på eller ved vejen. På Hulgårdsvej umiddelbart før dens udmunding i Hejlskovvej er der opsat en B11 tavle - ubetinget vigepligt - men der var ikke på kørebanen markeret indmundingslinier.

Ved indkørsel i Hejlskov by er der opsat en stedtavle H45 - Hejlskov - umiddelbart efter svinget, og den er delvis dækket af træbevoksning.

Efter en vurdering af de fysiske forhold på stedet vil jeg foreslå, at der opsættes E55 og E56 tavler ved ind- og udkørslerne til Hejlskov by på Hejlskovvej samt Hulgårdsvej, og stedtavlen

fjernes, således at den tilladte hastighed gennem byen er 50 km/t.

Jeg må derimod på politiets vegne afvise, at der opsættes E51-52 tavler, der angiver lege- og opholdsområde, idet området, som det fremtræder, er aldeles uegnet og vil give en falsk tryghedsfølelse for børnene, ligesom en sådan afmærkning er i klar strid med bekendtgørelsen om vejafmærkning for opholds- og legeområder.

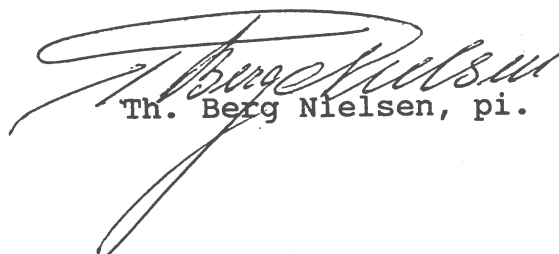
Hvorvidt forvaltningen ønsker at anbringe "rumlestriber" på vejbanen eller ej, vil jeg helt overlade til forvaltningens afgørelse, men jeg kan da oplyse, at erfaringerne viser, at jo hurtigere man kører over sådanne "rumlestriber", jo mindre generer det.

Ansøgeren gør opmærksom på, at der på visse tider om sommeren er stærk trafik gennem byen til og fra det rekreative strandområde nordvest for Hejlskov. I den anledning kunne man overveje at etablere en 40 km hastighedsbegrænsning gennem byområdet dog begrænset til de måneder om året, der er behov herfor.

Jeg kan for god ordens skyld meddele, at politiet naturligvis er villig til at foretage hastighedskontrol på stedet, såfremt det viser sig, at der sker overskridelser af de gældende hastighedsgrænser.

Jeg skal anmode om at blive underrettet om, hvad der videre sker i sagen.

P.p.v.



Th. Berg Nielsen, pi.



Politimesteren i Skive

Reservevej 10 A - 7800 Skive

Posttelefonnummer 3 01 53 35

Tlf. 97 52 38 11 - Telefax 97 51 18 37

Dato 48P1-50160-00003-91

Journ.nr.

Bedees anført i svarskrivelser

TBN/hbc

Fru Esther Fihl
Hejlskovvej 79
7840 Højslev

Ved skrivelse af 18. august 1992 har De fremsendt en projektbeskrivelse vedr. trafik og miljø i Hejlskov, samt anmodet politiet om en udtalelse på baggrund af det fremsendte materiale.

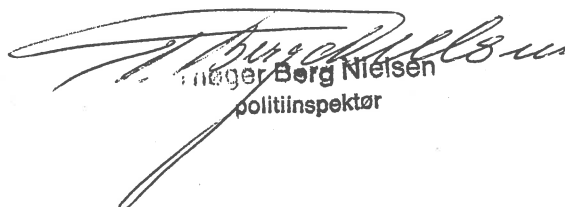
Efter en gennemgang af projektbeskrivelsen, må jeg complimentere initiativtagerne for det meget store og dygtige arbejde, de har udført, det være sig både, hvad indhold og præsentation angår. Dog må jeg konstatere at projektet belyser mange faktorer ud over det færdselsmæssige, selv om tingene jo til en vis grad hænger sammen.

På politiets vegne, kan jeg helt tilslutte mig de trafiksikkerhedsmæssige tiltag der er rettet mod de "bløde trafikanter", og jeg kan meget anbefale den foreslåede dobbeltrettede cykelsti. Dog bør det måske overvejes at etablere en fællessti D27, således at både cyklister og fodgængere separeres fra kørebanen og den motor-kørende trafik.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at dette projekt løser de trafiksikkerhedsmæssige problemer for de bløde trafikanter på deres vej mellem Ørslevkloster og Hejlskov, men ikke i Hejlskov by.

Såfremt den i min skrivelse af 12. februar 1991 foreslående afmærkning bliver gennemført, sammen med de foreslåede cirkelbump, vil det naturligvis have en hastighedsdæmpende virkning og dermed også give en indirekte større færdselssikkerhed for de bløde trafikanter i Hejlskov by.

Jeg vil ønske initiativtagerne fortsat god arbejdslyst, samt held og lykke med projektet.


Mogens Berg Nielsen
politinspektør



Politimesteren i Skive

Reservevej 10 A - 7800 Skive

Postgironummer 3 01 53 35

Tlf. 97 52 38 11 - Telefax 97 51 18 37

Dato

3. oktober 1992.

Journ.nr.

48P1-50160-00003-91.

Bede anført i svarskrivelse

Ester Fihl
Hejlskovvej 79
7840 Højslev

TBN/ps

De har ved skrivelse af 2. oktober 1992 anmodet Politiet om en udtalelse om, hvordan vejstrækningen mellem Hejlskov og Ørslev-kloster kan klassificeres trafiksikkerhedsmæssig som skolevej.

Efter en politimæssig vurdering af de trafik- og færdselsmæssige forhold, er jeg af den opfattelse, at den omhandlede vejstrækning må anses for at være trafikfarlig for cyklende/gående skolebørn i alle alders- og klassetrin i folkeskolen.

Jeg har i min afgørelse lagt vægt på, at den ca. 1,6 km. lange vejstrækning forløber gennem et bakket terræn og gennem uoverskuelige vejsving. Vejen er smal (ca. 4 - 5 meter bred) uden stianlæg eller vejbaneafmærkninger af nogen art og endelig, er der på visse tider af året stærk trafik til og fra de rekreative områder ved Limfjorden.

p.p.v.



Thøger Berg Nielsen
politinspektør

Åse Odgård
Hanne Kristensen
Esther Fihl
Initiativgruppen
Hejlskov

Skive d.1 september 1992

**Udtalelser/støtteerklæring vedr. Projekt Trafik og miljø i
Hejlskov.**

Jeg har gennem mit arbejde, fulgt den udvikling der er sket i Hejlskov, hvor der gennem de sidste 11 år har været og stadig er et stigende børnetal.

Det vil sige at der i mange år fremover vil være børn i landsbyen, der har behov for at kunne færdes sikkert både i landsbyen og på vej til skole og idræt.

Jeg kender alle børnene, kender de smalle, krogede veje og forstår godt forældrenes bekymring, for at lade dem færdes alene i trafikken.

Jeg mener projektet ikke alene vil kunne forebygge trafikulykker, men også være med til at fremme børnenes sundhed.

Kan børnene selv cykle/gå til skole og idræt, vil de få mere motion, bevæge sig mere og muligvis også være i stand til at dyrke mere idræt, når de er uafhængige af forældretransport. Endvidere vil det give børnene muligheder for mere socialt samvær, ikke alene på vej til og fra skole, men også gennem deres øgede, friere legemuligheder i og omkring landsbyen. Sidstnævnte gælder også for de mindre børn.

Jeg mener projektet er et godt sundhedsfremmende tiltag, til gavn for børn og forældre i Hejlskov, som jeg gerne vil være med til at støtte.

Grethe Poulsen
Grethe Poulsen
Ledende Sundhedsplejerske



Amtsgården, Skottenborg 26
Postboks 21, 8800 Viborg
Tlf. 86 62 33 00

Den **01 OKT. 1992**

Esther Fihl
Hejlskovvej 79
7840 Hejlskov

Sagsbehandler: Jann Ribergaard
Naturforvaltningskontoret
Journ. nr.: 8-70-52-4-779-1-92

PROJEKT: TRAFIK OG MILJØ I HEJLSKOV.

Som repræsentant for initiativgruppen har du i brev af 18. august 1992 bedt kontoret om en udtalelse om jeres projektbeskrivelse af august 1992.

Som oplyst telefonisk synes vi umiddelbart, at der er tale om et godt initiativ: Som et lokalt forankret projekt, der sigter at fremme og understøtte et alternativt, miljøbevidst forbrug af et rekreativt område, både for egnens børnefamilier og turister, kan vi kun hilse projektet velkomment.

I har opdelt jeres projekt i etaper. I anser selv den relativt kostbare anlæggelse af cykelsti m.v. som en nødvendig første etape i projektet. Først derefter vil det blive fulgt op af de billigere sundheds- og miljøbevidsthedsfremmende tiltag, som naturvandring og cykelture m.v.

Som oplyst telefonisk er anlæggelsen af cykelstien m.v. som skitseret ikke et projekt, som kontoret her kan finde økonomiske midler til. Dette er som udgangspunkt en ren kommunal opgave.

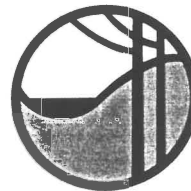
Hvad angår de øvrige tiltag, er landskabet omkring Hejlskov i amtsrådets oplæg til fredningsplan værdisat som "oplevelsesmæssigt af stor betydning" og Hejlskov-Bøstrup-områdets kulturhistoriske værdier (bebyggelsesmønstret og møllevejen) som "forsknings-, undervisnings- og oplevelsesmæssigt af særlig stor betydning".

Vi vil derfor på opfordring se positivt på en senere henvendelse fra jer om et eventuelt samarbejde om naturvandring o.l. i jeres område.

I øvrigt ønsker vi jer held og lykke med projektet!

Med venlig hilsen


Johan S. Poulsen
Afdelingsleder



Danmarks
Naturfrednings
Forening

Initiativgruppen
"Trafik og miljø i Hejlskov"
v./ Esther Fihl
Hejlskovvej 79
7840 Højslev

4. oktober 1992

Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomité for Skive og Salling skal hermed udtale sin støtte til projektet omkring trafik og miljø i Hejlskov.

Det er lokalkomitéens opfattelse, at det udarbejdede forslag er i overensstemmelse med den regionale turistpolitik, som denne er formuleret i Viborg Amts debatoplæg om mål, muligheder og midler i turistpolitikken (Viborg amtsråd 1991). Lokalkomitéen finder, at etableringen af den foreslåede trafiksikring, vil gøre det mere attraktivt for turister, der færdes til fods eller på cykel, at besøge det rekreative område, som Nordfjendshalvøen udgør. Herved øges mulighederne for at fremme den integrerede turisme, som er et hovedprincip i amtsrådets turistpolitik.

Det i oplægget beskrevne forslag vil foruden en sikring og forbedring af landskabets tilgængelighed, fremme muligheden for en miljømæssig og sundhedsmæssig mere fornuftig trafik i området.

Med venlig hilsen

Lokalkomitéen for Skive og Salling

v./ Jørgen Skafte
Mogenstrup Byvej 8
78700 Roslev



Bilag 15 er endnu ikke modtaget.

Dansk Cyklist Forbund



INITIATIVGRUPPEN

Hejlskovvej 74

7840 Højslev



Deres ref.

Vor ref.

Udvalg

Dato 22/8-92.

Det er herligt hver gang nogle gider lave et stykke arbejde for vore svage trafikanter. Dansk Cyklist Forbund vil meget gerne støtte jeres initiativ. Man skulle ikke tro, at vi befinder os i 1990'erne, når jeg kan oplyse, at det rent faktisk er et pionerarbejde, I er i gang med. Der findes ikke en eneste cykelvenlig foranstaltning på de offentlige veje i den del af Fjends, der ligger nord for hobrovejen !!

DCF har på sit landsdækkende cykelkort en rute, der hedder: Kvols-Borup-Ørslevkloster-Hald-Højslev-Stårup-Dommerby. Dette er den mindst farlige Viborg-Skive cykelrute, og på den findes ikke én cykelsti eller cykelvej. Det er vel Danmarksrekord ! Vort mål er, at alle landets veje har cykelsti. Samtidig ser vi med glæde på alle de hastighedsdæmpende foranstaltninger, man kan finde på. Hver stor som lille by burde have et hastighedsdæmpende bump ved indkørslen til de beboede områder. Vi håber, I bliver med til at vende udviklingen hen imod færre biler på de små veje og flere cyklister, der tør komme ud og nyde livet på en frisk cykeltur.

Med venlig hilsen

Claus Steffen Hansen
Dansk Cyklist Forbund
Storhøjen 5
8800 Viborg

VICEBORGMESTER, MAJOR SØREN ANDERSEN
TOFTEVEJ 11, 7840 HØJSLEV
TLF.: 9753 5900, OPS-TLF.: 5013 1990
FAX: 9753 6346

Højslev, d. 23. august 1992

HANNE KRISTENSEN
HEJLSKOVVEJ 74
7840 HØJSLEV.

Kære Hanne Kristensen, Aase Odgaard og Esther Fihl.

Tak for den tilsendte projektbeskrivelse om trafik og miljø i Hejlskov.

Jeg kan selvfølgelig tilslutte mig jeres tanker om, at vi skal gøre noget ved vore børns sikkerhed i trafikken. Jeg synes, at I har udarbejdet en flot og læseværdig projektbeskrivelse.

Hejlskov og Bøstrup er efter min mening Skive kommunes dejligste område, som (heldigvis?) ikke er opdaget af mange udefra. Trafikken udgøres givetvis mest af lokale i den snævre forstand. Det betyder også, at trafikken er meget tynd, hvilket i denne forbindelse er godt.

Det, som for mig gør de to lokaliteter til noget helt særligt, er udover det smukke landskab at vi har to på landsplan særdeles sjældne eksempler på landsbyer, der kun i ringe grad blev mærket af udflytningen og reformerne i 1790'erne. Det er formentlig også derfor, at tilflyttere gerne bor i de to lokaliteter. Det er levende Danmarks-historie.

Hvilke fysiske foranstaltninger, der bør udføres i dette sjældne og følsomme miljø og landskab, må vel afhænge af en kombination af rådige midler og sammenligninger med andre steder, hvor der også er trafikale problemer – måske endog større trafikale problemer. Det kan vel ikke helt udelukkes, at det kan findes.

Men, som sagt, min kompliment for det gode hæfte, som jeg med fornøjelse har gennemlæst, og også vil have i tankerne i mit arbejde såvel i byrådet, som i amtsrådet.

Med venlig hilsen

Søren Andersen.

side 1