



Fra cykelsti til Cykelby

Odense Kommune har igennem 100 år bygget et meget ambitiøst stinet op. Gennem de senere år har Odense formået at få støtte fra både staten og EU til at skabe begrebet 'den nationale cykelby', hvor kampagner og opbygning af et stærkt image har øget cykeltrafikken og borgernes opbakning. Det lange seje træk og ½ milliard kroner har løftet byen markant op over, hvad mange andre byer har formået.

Af Nanna Henriques, Odense Kommune
nhe@odense.dk

Troels Andersen, TTS A/S
ta@tts.dk

Forhistorie

Odense Cykelby er over 100 år gammel. Populært sagt erstattede cyklen hesten, og begrebet jernhest gav faktisk mening. Allerede i 1898 gik Odense forrest på cykelfronten, da landets første cykelsti blev anlagt på Sdr. Boulevard, hvor en grøft blev fyldt op, så cyklister på vej til Fruens Bøge slap for punkteringer, forårsaget af tabte søm fra hestenes sko.

Det var dengang, politivedtægten for Odense beskrev, at cyklister ikke måtte køre hurtigere 'end hvad der svarer til jævnt trav ved vognkørsel eller ridning'.

De første cykelstier var bl.a. stier langs åerne, der var brugt til at trække bådene med. Her kunne fodgængere og cyklister også færdes i fred, og parker og skove var andre oplagte steder at køre på cykel. Senere kunne cyklisterne overtage de nedlagte jernbanetraceer, der er som skabt til at fungere som cykelruter i direkte og sikre forløb.

Men det var ikke nok at kunne cykle på de rekreative strækninger. Oliekrisen i starten af 70'erne og efterveerne af ungdomsoprøret satte mere gang i anvendelsen af cyklen i den daglige transport. Bilen skulle ikke længere være det eneste svar på trafik i byer. Cyklen havde nemlig sine fordele i byen på de korte strækninger. Cyklisten skulle kunne færdes alle steder, men i takt med den stigende biltrafik, var det hverken trygt eller sikkert at cykle på de store veje. Og her manglede der i høj grad cykelstier – selv på byens store 4-sporede gadegennem-



Cyklister ved Odense Å – cyklen var også arbejdsredskaber.

brud Thomas B. Thriges Gade var der ikke cykelstier i det første årti fra 1970-80. Der var et stort behov for etablering af cykelstier, og det krævede en planlægning.

Hovedstiplanen

Stiplanen blev forelagt Byrådet til beslutning i 1976. Byrådet vedtog planen, som udover god omtale også blev fulgt op med, at der blev afsat et beløb til etablering af stier på budgettet. Der har siden beslutningen hvert år været afsat et beløb til etablering af stier.

Den vigtigste del i rapporten var et kort, hvor de fremtidige stier var indtegnet. Det gjaldt både stier i eget trace og stier langs eksisterende og nye veje. Da der næsten ingen stier var i forvejen, og det var meget populært at køre bil, var der mange, som ikke troede så meget på de mange streger på et bykort.

Mindst troværdighed havde forslaget om stier langs eksisterende smalle og trafikfyldte veje f.eks. Vesterbro, som dengang var en smal tosporet vej med parkering i begge sider og fortove. Ingen troede på muligheden af at nedlægge parkeringen i begge sider og lave cykelstierne.

Men det viste sig, at stierne blev meget populære blandt borgerne. Bruger-/borgerundersøgelser har gennem tiderne vist, at cykelstierne var blandt de mest populære kommunale ydelser.

På Klaregade gik man så vidt som at lave cykelstier på 80 cm bredde – ulovlige var de jo ikke, men de fungerede naturligvis ikke og blev fjernet.

Stinettet er på den måde stille og roligt blevet udbygget fra 1975 og til i dag. Det gælder både de rekreative stier og trafikstierne. I takt med stinettets udbygning voksede

antallet af cykler naturligvis også. Sikkerheden var vigtig for at sikre, at det ikke skulle blive upopulært at cykle.

Danmarks Nationale Cykelby

I 1990'erne var der mulighed for at søge penge i form af 50% tilskud til forskellige trafikale projekter fra Trafikministeriet, og Odense fik tilskud til flere forskellige cykelprojekter.

I 1997 besluttede Trafikministeriet sig for at afsætte 10 millioner kr. specielt til udvikling af cykelstier, og ikke mindst sikkerheden var et vigtigt element.

Ministeriet ville fordele de 10 millioner til 2-3 forskellige byer i Danmark. Efter flere forhandlinger lykkedes det Odense at overbevise ministeriets folk om, at hvis byen fik alle pengene og selv lagde 10 millioner kr. oveni – så kunne der virkelig gøres noget, som var værdt at ”vise frem” og bruge i alle andre kommuner i Danmark.

”Danmarks Nationale Cykelby, Odense” skulle således være et værksted, hvor forskellige ideer blev afprøvet og justeret, så erfaringerne kunne anvendes andre steder. Odense blev valgt som den by, der havde bedst chance for at demonstrere dette.

Projektet fik en samlet økonomi, 20 millioner kr. og 4 år til realisering. Der blev udpeget en projektbestyrelse og en projektleder, og projektets målsætning blev fastlagt til:

- Antallet af cykelture skulle forøges med 20%.
- Antallet af dræbte og kvæstede cyklister i flerpartsuheld skulle reduceres med 20%.

Målene blev nået i kraft af ca. 50 forskellige delprojekter, der spændte bredt over infrastruktur, kampagner og imagebearbejdning. I flæng kan nævnes eksempler som:

- Politicykler
- Cykelcenter ved stationen
- Cykelbarometer
- Kørelys på cykler for 4.000 deltagere
- Rap i trafikken for 5.000 børn
- Tag chancen
- Pendlerrute for cyklister.

En vigtig pointe i projektet var dels de klare målsætninger, dels tilladelsen til at korrigerer projekterne undervejs. Mange delprojekter blev testet som små pilotprojekter, før der skete en opskalering til hele byen.

EU projekter

I direkte forlængelse af Cykelbyprojektet har Odense gennemført 3 EU projekter, der alle har understøttet fremme af cyklen.

Hermed var det muligt at supplere på flere områder med initiativer som f.eks.:

- Stivejvisning
- Cykelsimulator



Cykelbarometeret blev på mange måder et ikon på Cykelbyen – den ses nu mange steder rundt i Nordeuropæiske cykelbyer.

- Personlig markedsføring
- Infoskærme.

Det har været meget vigtigt, at Cykelbyen helt fra starten har kunnet fastholde et logo og hjemmesiden www.cykelby.dk

På den måde har der aldrig været tvivl om målet og identiteten i projektet. 84% af indbyggerne mener derfor også, at Odense er en god cykelby.

Fremtiden

Med 510 km cykelsti er Hovedstiplanen nær ved at være udført – tilbage ligger de

sværeste og dyreste strækninger. Nyudbygninger i byen betyder også, at stinettet følger med i de fleste byggemodninger. Samlet er der investeret omkring ½ milliard i Odenses stinet – midler der kun kan skaffes ved fremsynet planlægning og faste langsigtede investeringer.

Odenses cykelpolitik fastlægges i den nye trafik- og mobilitetsplan, hvor der bl.a. foreslås bedre fremkommelighed for cyklister, nye cykelcentre og indførelse af bycykler. Byens cykeltrafik følges løbende ud fra 26 fastopkoblede tællestationer og på baggrund af TU data.

Odense Kommune har ansøgt om at deltage på Expo 2010 udstillingen i Shanghai med Cykelbyen som tema på et areal omfattende ca. 500 m². Overskriften ”Cyklens tilbagevenden – The Revival of the Bicycle” – er valgt ud fra den betragtning, at Odense som cykelby på verdensplan er unik og kan være et meget skandinavisk bud på ”Better city, better life” temaet.

Hvor begrebet Cykelby i starten var en vision for fremtiden, kan man i dag med rette sige, at Odense på mange områder er en førende cykelby, kendt i ind- og udland.



Cykelsimulatoren understøtter børns træning i trafikken, så de bliver mere opmærksomme cyklister.