

Århus Cykelby

Århus har i 2009 for alvor sat gang i cykelprojekterne. På baggrund af en politisk vedtaget udmøntningsplan er der med støtte fra Cykelpuljen 80 millioner kr. til ny infrastruktur, branding og kampagner. Overlæggeren sættes højt, og mange innovative løsninger vil blive præsenteret i de kommende år.

Figur 1. Der investeres i nye tekniske løsninger, som gør det nemmere og sjovere at være cyklist i Århus.



Trafikplanlægger Pablo Celis,
Århus Kommune
pace@aarhus.dk



Trafikplanlægger Troels Andersen,
COWI A/S
tran@cowi.dk

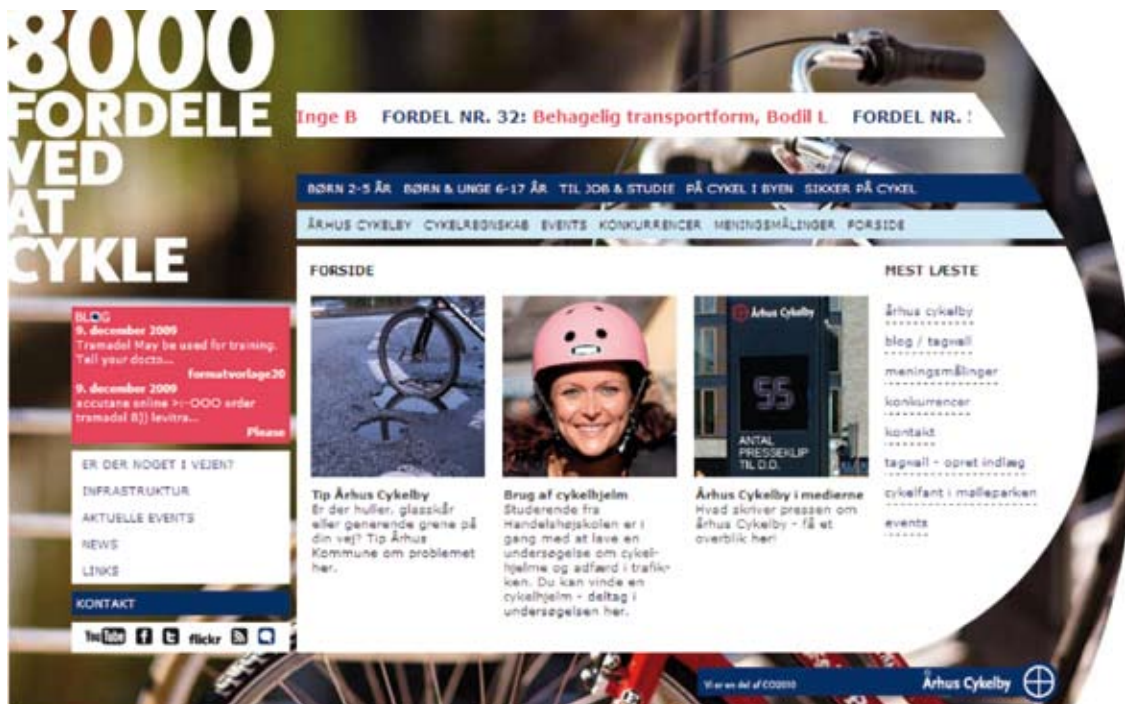
I Århus benytter knap hver fjerde århusianer cyklen på den daglige tur mellem hjem og arbejde – men ambitionen er, at denne andel skal øges markant. Byrådet i Århus vedtog derfor i 2007 en storstilet Cykelhandlingsplan med helt nye ambitioner for cykeltrafikken.

Handlingsplanen indeholder samlet set projekter for en kvart milliard og byder på en lang række spændende og innovative projekter.

Cykeltrafik i Århus

Knap 20% af alle ture i Århus foregår på cykel med en gennemsnitlig turlængde på 1,5 km. 48% af skolebørnene cykler til skole.

Århus Kommune har i de senere år foretaget en del tællinger af cykeltrafikken. Analyser af udviklingen i cykeltrafikken viser, at cykeltrafikken omfang i dag er lidt lavere end i begyndelsen af 90'erne, men stigende. Tællingerne viser i øvrigt, at cyklens andel i trafikken øges, jo tættere man kommer på centrum.



Figur 2. Hjemmesiden www.århuscykelby.dk er projektets omdrejningspunkt.

Trafiktællinger fra 2008 bekræfter, at der allerede er rigtig mange cyklister i Århus. Frederiks Allé har således 7.900 cyklister pr. døgn, mens Vester Allé har 5.600 og de Mezas Vej og Nørrebrogade hver 4.700 cyklister.

80 millioner kr. skal kickstarte cyklismen i Århus

Byrådet har samlet set allerede afsat 70 millioner kroner for perioden frem til 2012 til realiseringen af dele af cykelhandlingsplanen. Hertil kommer et tilskud fra Cykelpuljen, så den samlede satsning bliver omkring 80 millioner kr., således at følgende projekter realiseres:

- En storstilet kampagne for branding og promovning af Århus Cykelby
- Etablering af nye højklassede cykelruter inden for Ringgaden. De nye hovedruter skal i fremtiden forbinde oplandsbyerne i Århus med midtbyen
- Projekter der skal forbedre fremkommelighed for cyklister i de centrale bydele
- Etablering af Danmarks første "cykelgader" på Mejlgade og Frederiksgade
- En massiv forbedring af cyklisternes sikkerhed gennem diverse krydsforbedringer, nye slidlag på cykelstierne m.m. Der laves en særlig sortpletudpegning og uheldsbekæmpelse af cykeluheld
- Pilotprojekt til reducere af uheld mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende lastbiler
- Udarbejdelse af en samlet plan for cykelparkeringen i Århus og etablering af højklassede cykelparkeringsanlæg. Forbedret cykelparkering og oprydning omkring banegården og andre centrale dele af Århus midtby

- Etablering af højklasset sti- og ruteskiltning samt opsætning af cykelbarometre og elektroniske infotavler som en særlig service over for cyklister
- Tiltag til forbedring af kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik
- "Parkér og cykel"-terminaler i udkanten af Århus, hvor bilen kan parkeres og den sidste del af turen tilbagelægges ad cykelmotorveje
- Opgradering af drift og vedligehold af cykelstier og cykelruter
- Udarbejdelse af et cykelregnskab
- Etablering af en Århus Cykelby hjemmeside www.århuscykelby.dk

Cykelhandlingsplanen viser vejen frem

Cykelhandlingsplanen for Århus Kommune er en langsigtet plan, som danner rammen for investeringerne i cykelfremmende initiativer i de kommende år. Planens hovedmål er at opnå en markant forøgelse af antallet af cykelture i Århus Kommune.

Dette skal medvirke til at ændre på trafikens sammensætning således, at en større del af turene i kommunen foretages på cykel. Det betyder mindre trængsel, mindre CO₂-udledning og bedre sundhed.

Cykelhandlingsplanen har fokus på 7 indsatsområder. Der er således tale om en flerstrengt strategi for at øge cykeltrafikken, hvor synergien mellem indsatsområderne udgør den 8. dimension.

For hvert indsatsområde er der i handlingsplanen fremlagt en strategi og udpeget en række aktiviteter og projekter. Cykelhandlingsplanens indsatser dækker det overordnede cykelrutenet. Lokale stinet i bl.a. boligområder reguleres via anden planlægning.

Følgende indsatser er udpeget i handlingsplanen:

1. Et sammenhængende cykelrutenet

Cyklister mulighed for hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste cykelmål skal styrkes. I Cykelhandlingsplanen er et samlet cykelrutenet bestående af både eksisterende og nye hovedruter skitseret. Hovedrutenettet er derudover klassificeret i fire klasser, og denne klassificering udgør grundlaget for prioritering af stinettets fremtidige standard og udbygning.

2. Fremkommelighed

At kunne komme hurtigt frem i trafikken er højt prioriteret blandt cyklister. Derfor sætter Århus Cykelby fokus på at øge fremkommeligheden i de kryds, der indgår i hovedrutenettet. Krydsforbedringer kan nemlig i høj grad bidrage til at gøre det både lettere, hurtigere og mere sikkert at færdes på cykel.

3. Parkeringsforhold

Flere cyklister skaber behov for flere og bedre parkeringsfaciliteter – ikke mindst i midtbyen. I dag kigger mange cyklister desværre forgæves efter en cykelparkeringsplads i city. Derfor skal der opstilles flere og bedre parkeringsmuligheder for cyklister.

4. Trafiksikkerhed

Cyklister er en udsat trafikantgruppe, og risikoen for uheld udgør et problem i forhold til at få flere til at cykle. Trafiksikkerhed skal derfor tænkes ind i enhver indsats.

5. Kombinationsrejser

Ved en kombinationsrejse forstås en rejse,

hvor trafikanten anvender flere transportmidler – for eksempel ved at kombinere cykel og kollektiv transport. Århus Cykelby vil med øget fokus på kombinationsrejser øge cyklens aktionsradius og i sammenhæng med andre indsatser bidrage til at løse Århus' trafikproblemer.

6. Drift og vedligeholdelse

Cyklister er i højere grad end andre trafikanter påvirket af vejes og stiers kvalitet og vedligeholdelse. Vedligeholdelsen af stier og veje skal derfor forbedres og afstemmes med det udpegede hovedrutenet, så komforten og fremkommeligheden forbedres.

7. information og dialog

Information og dialog er centrale nøgleord, hvis man vil have flere til at cykle. Århus Cykelby vil derfor sikre cyklisterne god information gennem cykelstikort og god skiltning, gå i dialog med foreninger og fællesråd samt udvikle kampagner, der inddrager og sætter fokus på cyklisterne.

Stinettet

Cyklister i Århus Kommune tilbydes generelt et veludbygget net af cykelstier. Samlet råder cyklisterne over ca. 450 km kommunale stier, fordelt mellem selvstændige stier

og stier langs trafikveje. Hertil kommer et stort antal private stier. Herudover er der etableret en række grusstier, som også i et vist omfang kan anvendes som cykelruter.

Et velfungerende og sammenhængende cykelrutenet udgør et væsentligt element i bestræbelserne på at fremme cykeltrafikken. Som grundlag for forbedring og udbygning af et sådant cykelrutenet er der i cykelhandlingsplanen udpeget og klassificeret et hovedrutenet, der binder de vigtigste cykelforbindelser sammen.

Det klassificerede hovedrutenet lægges til grund for prioritering af forbedringer og udbygning af cykelrutenettet. Planen omfatter både anlæg af nye primære ruter og forbedringer af det eksisterende overordnede rutenet på de steder, hvor der er "mising links".

Hovedrutenettet skal opfylde 3 primære betjeningskrav:

- Forbinde større boligområder med de vigtigste rejsemål som skoler, kultur- og uddannelsesinstitutioner, større erhvervsområder, sportsanlæg og trafikterminaler.
- Forbinde de enkelte bysamfund
- Give adgang til natur- og rekreative områder.

Det samlede hovedrutenet er mest fintma-

sket i de centrale bydele, og opbygningen afspejler, at antallet af rejsemål og cyklister stiger, jo tættere man kommer på det centrale Århus. Længere ude forbinder hovedrutenettet oplandsbyerne med hinanden. Via radialer er der sikret adgang til city fra alle større bysamfund.

Hovedrutenettets forløb er som udgangspunkt udpeget, så der er taget hensyn til det eksisterende stinettet og cyklisternes rutevalg. Hovedrutenettet er endvidere inddelt i 4 klasser, som afspejler ruternes relative vigtighed og overordnede funktion:

- Primære trafikruter
- Sekundære trafikruter
- Oplandsruter
- Rekreative ruter.

Klassificeringen er som nævnt hovedgrundlaget for prioriteringen af den fremtidige indsats – primære ruter er således højere prioriterede end sekundære. Desuden har strækninger tæt på de centrale bydele højest prioritet. Herved sikres, at indsatsen sker der, hvor cykelpotentialet skønnes at være størst.

Nye hovedruter

I takt med at biltrafikken stiger, bliver det stadig mere problematisk at tilgodese cykli-

Figur 3. Brandingplakaterne sætter personer på Cykelbyen og knytter cykling sammen med det nemme liv.



sterne udelukkende ved cykelstianlæg langs større biltrafikveje.

Med øget trængsel følger nemlig også utryghed hos mange cyklister og dermed et behov for mere fredelige cykelruter. I Århus Kommune er Risskov- og Brabrandstien gode eksempler på fredelige cykelruter med både trafikale og rekreative værdier.

Cykelhandlingsplanen indeholder derfor yderligere seks forbindelser til byen med nogle af de samme egenskaber. Der er tale om både hurtige, direkte og sikre stiforbindelser med rekreative kvaliteter.

Ruterne forløber i kilerne mellem de store indfaldsveje, så cyklisterne så vidt muligt undgår de store trafikveje – og alle har udgangspunkt i Cykelringen i city. Enkelte ruter er helt nye, mens andre i begrænset omfang eksisterer i dag.

Særlig sortpletudpegning

Århus Kommune har i forbindelse med udpegningen af særligt uheldsbelastede kryds for cyklister – de såkaldte ”sorte pletter” – for første gang anvendt skadestuedata som supplement til de politiregistrerede uheldsdata. Resultatet af den nye kortlægning viser et markant anderledes uheldskort med nogle sorte pletter, der rummer flere ulykker end de sorte pletter, som tidligere er udpeget.

Udpegningen af sorte pletter på landets vejnet er en meget vigtig del af det lokale trafikikkerhedsarbejde. Men gennem årene er der flere gange blevet stillet spørgsmålstegn ved, om det er de rigtige sorte pletter, som udpeges, når man kun har adgang til de politiregistrerede uheld. Især når det gælder cyklistuheldene, er det en kendsgerning, at kun et fåtal af ulykkerne kommer til Politiets kendskab.

Århus Sygehus har over en længere årrække er kørt forsøg med registrering af trafikuheld på skadestuen. Her er alle data omkring trafikuheld siden august 2006 blevet registrerede.

Som et led i en særlig sortpletudpegning for cyklister i forbindelse med udmøntningen af Cykelhandlingsplanen har Århus Kommune i 2009 valgt at benytte de foreliggende data fra de 2½ års skadestuerestring som et supplement til de politiregistrerede ulykker. Formålet med at nærstudere skadestuedata er at opnå et mere retvisende billede af de sorte pletter med cyklister involveret i kommunen og derved få et bedre grundlag for at prioritere kommunens kommende ulykkesforebyggende indsats.

Den nye sortpletudpegning for cyklister har samlet set resulteret i udpegningen af 75 sorte pletter. Til sammenligning ville en udpegning baseret på Politiets registreringer alene ”kun” have resulteret i udpegningen af 24 sorte pletter. Analysen viser med al tyde-

lighed, at skadestuedata i forbindelse med bekæmpelsen af cyklistulykker er et uundværligt stykke værktøj.

Derfor har kommunen valgt selv at finansiere dele af den fortsatte registrering af trafikulykker på Århus Sygehus, indtil der kommer et landsdækkende system. Især enueheld blandt cyklister udgør en meget stor del af de foruroligende tal, og cyklisterne kan åbenbart ofte selv transportere sig til skadestuen efter en ulykke uden at indblende politiet. En efterfølgende analyse af de ulykkesbelastede lokaliteter skal nu afgøre den kommende tids indsats for at bekæmpe de sorte pletter.

Det cykelvenlige byrum

Et cyklistvenligt byrum og en cyklistvenlig infrastruktur er essentiel, hvis man vil fremme cyklismen. Udover helt basalt inventar som cykelparkeringsfaciliteter handler det også om at tilbyde cyklisterne særlige services, som både synliggør og belønner cyklisterne og gør det attraktivt, nemmere og sjovere at være cyklist. Med henblik på at sætte fokus på realisering af cykelhandlingsplanen og fremme af cykeltrafikken gennemføres der en særlig promovoring og branding af Århus som cykelby.

Brandingen af Århus som cykelby indeholder en ensartet designlinje for udformning af cyklistfaciliteter og cykelinventar. Inventaret er formgivet og designet, så det ikke blot har en funktion, men også bidrager æstetisk til byrummet.

Cykelbarometre skal vise, at cyklisterne tæller

Cykelbarometeret på Frederiks Allé er det første i rækken af flere, som vil blive opstillet på en række strategiske lokaliteter til overvågning af den århusianske cykeltrafik udvikling. Cykelbarometeret er tegnet af Århus Kommune selv, og designlinjen vil være at genfinde i en række andre byrumsprodukter, som vil blive lanceret i de kommende år.

Cykelbarometeret tager pulsen på byens cyklister, samtidig med at det indskriver den enkelte cyklist i en større sammenhæng. Der etableres netop nu yderligere 9 cykelbarometre og 4 elektriske pumper, og andet udstyr kommer senere på året. Der er således planlagt opsætning af fartvisere for cyklister til at motivere pendlere, der cykler langt og hurtigt.

8000 fordele ved at cykle

Århus Cykelby arbejder målrettet på at gøre Århus til en cykelby i verdensklasse. Det ambitiøse mål kræver dialog mellem cyklisterne og Århus Cykelby. Derfor har kommunen søsat en storstilet kampagne, som skal fange opmærksomheden – både hos de,

der allerede cykler, og hos de borgere, som vi gerne vil flytte til et miljøvenligt, sundhedsfremmende og ressourcebesparende transportmiddel.

Århus Cykelbys slogan hedder ”8000 fordele ved at cykle” med tydelig henvisning til områdets postnummer. Kampagnen er lanceres bl.a. via billboards, bannere og plakater ved busstoppesteder og bag på busserne. 300 borgere har deltaget med deres bud på de 8000 fordele, som nu kan ses som en lysavis på hjemmesiden.

For at komme i direkte dialog med cyklisterne har Århus Cykelby også taget nye medier i brug – der er oprettet:

- Facebookgruppe
- YouTube-kanal
- Twitterprofil
- Flickr fotokatalog
- Google Earth fotosamling
- RSS feeds
- Blog.

Over 700 har tilmeldt sig Facebookgruppen inden for de første 2 måneder.

Desuden indeholder kampagnen en række events, hvor der blandt andet er blevet uddelt informationsmateriale, sadelovertræk og vand til cyklisterne på cykelstierne, mens cykelhandlerne uddeler gratis ringeklokker med Århus Cykelbys logo.

Borgerne med hele vejen

Udover at skabe muligheder for dialog med cyklisterne i årene frem har udpegede cykelambassadører og andre interessenter deltaget direkte i udviklingen af kampagnen. I det hele taget er intentionen, at Århus Cykelby skal være borgernes projekt. Derfor vil borgerne løbende blive inddraget og deres mening om forskellige emner undersøgt.

I de kommende år gennemføres der mere end 10 forskellige cykelkampagner, hvor der sigtes mod meget høje deltagerantal og markant brugerinvolvering.

Alle presseklip samles og registreres som et af projektets succeskriterier. Inden for de første 2 måneder er der registreret over 55 presseklip.

Hjemmeside

En særlig hjemmeside for projektet vil de kommende år være omdrejningspunktet for aktiviteter og formidling af information mellem kommunen og borgerne. Hjemmesiden kan besøges på www.arhuscykelby.dk

Der er omkring 1000 brugere om måneden, og det ventes at stige markant som følge af de nye kampagner og nye fysiske forbedringer. ■