



CYKELHANDLINGSPLAN

En plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune



Forord



Århus Kommune har igennem mange år søgt at skabe fysiske og trafikale rammer, der tilgodeser cyklisterne - et arbejde Byrådet ønsker, skal fortsætte.

Med udsigt til et stadigt stigende transportbehov skal cykeltrafikken stimuleres yderligere i Århus Kommune for at begrænse væksten i biltrafikken og for at fremme en sund transportform.

I forhold til bilen rummer cyklen en række fordele. Den er mindre pladskrævende - en fordel i byen, hvor pladsen er begrænset - og mere skånsom mod miljøet. Og for den enkelte trafikant kan den daglige cykeltur være vejen til forbedret sundhed og rekreative oplevelser.

Denne cykelhandlingsplan er Byrådets bud på, hvordan cykeltrafikken kan øges.

Med udgangspunkt i fastlæggelsen af et overordnet rutenet for cyklister beskæftiger planen sig primært med de fysiske forhold, men indsatser som information og dialog udgør tillige en væsentlig del af strategien.

I de kommende år vil Cykelhandlingsplanen udgøre grundlaget for den videre udbygning af stinettet og andre forbedringer af cyklisternes forhold i Århus Kommune.

Forfatter og udgiver

Århus Kommune

Teknik og Miljø

2007

Indhold

| | |
|--------------------------------|----|
| Forord | 2 |
| Cykeltrafikken i Århus | 4 |
| Mål og indsatsområder | 6 |
| Et sammenhængende cykelrutenet | 8 |
| Fremkommelighed | 16 |
| Trafiksikkerhed | 17 |
| Parkeringsforhold | 18 |
| Kombinationsrejser | 19 |
| Drift og vedligeholdelse | 20 |
| Information og dialog | 21 |
| Handlingsplan | 22 |

Nordre Strandvej



Cykeltrafikken i Århus

Det er populært at cykle

For rigtig mange danskere er cyklen en integreret del af hverdagen. Der cykles flittigt i byerne, hvor cyklen især har sine fordele. 9 ud af 10 cykelture er under 5 km, og inden for denne afstand udgør cykelture godt 25% af alle ture.

At cyklen er en integreret del af manges hverdag illustreres ved, at der cykles dobbelt så meget på hverdage som i weekenden. På landsplan foregår 40% af cykelturene i forbindelse med arbejde eller uddannelse, mens hver fjerde cykeltur foregår fra bolig til fritidsaktiviteter.

Ikke mindst for den yngre generation er cyklen et yndet transportmiddel. På landsplan regner man med, at hvert andet skolebarn cykler til skole. I Århus er det 48%.

Cyklens popularitet i Århus ser ikke ud til at afvige væsentligt fra det generelle billede i Danmark - hverken i forhold til hvor ofte eller hvor langt der cykles. Knap 20% af alle ture i Århus foregår på cykel, med en gennemsnitlig turlængde på 1,5 km.

Cykeltrafikens omfang

Århus Kommune har i de senere år foretaget en del tællinger af cykeltrafikken.

Nylige analyser af udviklingen i cykeltrafikken viser, at cykeltrafikens omfang i dag er lidt lavere end i begyndelsen af 90-erne. Tællingerne viser i øvrigt, at cykeltrafikken øges, jo tættere man kommer på Århus centrum, og at de store indfaldsveje afvikler en ganske betydelig mængde cykeltrafik.

Stinettet

Cyklister i Århus Kommune tilbydes generelt et veludbygget net af cykelstier.

I Århus by forløber en stor del af stierne langs de store adgangsveje samt langs de to ringforbindelser. I øvrigt er der enkelte steder etableret stier langs mindre befærdede trafikveje.

I forstæderne og oplandsbyerne er de nyere boligområder typisk kendetegnet ved et meget veludbygget net af selvstændige, lokale stier.

Mellem oplandsbyerne og Århus skaber cykelstier langs mange af de overordnede trafikveje gode cykelforbindelser. Mellem oplandsbyerne og i det åbne land i øvrigt er der kun i begrænset omfang etableret stier. Her er man ofte henvist til at cykle ad mindre trafikerede veje.

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.

To nationale og tre regionale cykelruter forløber i Århus Kommune. Der er tale om skilte ruter, som både forløber ad selvstændige stier og på stier langs eksisterende veje.

Cykelparkering

Århus Kommune foretog senest i 2004 en registrering af parkeringssituationen i City.

Der blev registreret 2.600 parkeringspladser i City fordelt på 105 gader, torve og pladser. Samtidig blev der registreret 4.800 parkerede cykler. Mange cyklister må derfor kigge forgæves efter en organiseret P-plads.

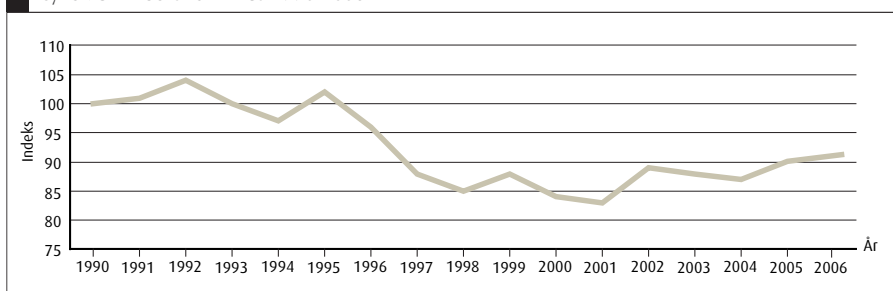
Problemet er størst omkring strøggader og Banegården. På centrale strækninger som Nørreport og Klostergade holder der mange parkerede cykler, og her mangler egentlige cykelholdepladser.

Cyklisternes Top 10

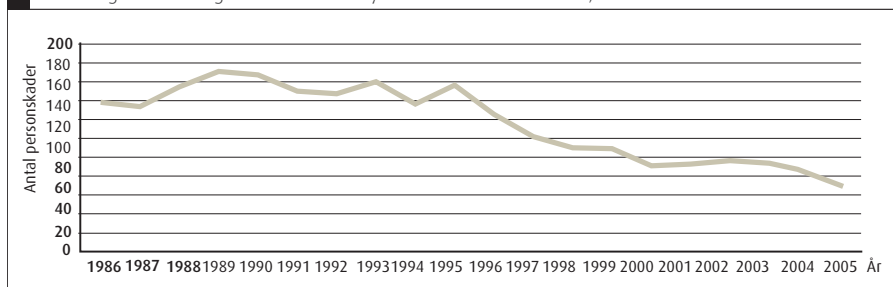
| Vejstrækning | Cyklister pr. døgn |
|----------------|--------------------|
| Frederiks Allé | 7.900 (aug) |
| Vester Allé | 5.600 (aug) |
| de Mezas Vej | 4.700 (sep) |
| Nørrebrogade | 4.700 (sep) |
| Mejlgade | 4.600 (maj) |
| Risskovstien | 4.300 (sep) |
| Langelandsgade | 4.300 (sep) |
| Skanderborgvej | 4.000 (okt) |
| Viborgvej | 3.700 (sep) |

Udtræk fra Århus Kommunes maskinelle tællinger.

Cykeltrafikindeks for Århus 1990-2006



Udvikling i dræbte og tilskadedekomne cyklister i Århus Kommune, 1986-2005





Nordre Ringgade

Også uden for de centrale bydele vurderes der at være mangel på cykelparkering i tilknytning til større trafikale mål.

I en ny parkeringspolitik og nye retningslinier for anlæg af parkering fra 2005 er der indført krav om anlæg af cykelparkering i forbindelse med alle typer nybyggeri.

Trafiksikkerhed

I de senere år er der årligt registreret mellem 0 og 3 dræbte cyklister i Århus Kommune. Hertil kommer ca. 80 tilskadekomne cyklister, hvoraf omkring halvdelen er kommet alvorligt til skade. Tallene skal tages med forbehold, idet en betydelig del af cyklistuheldene ikke bliver registreret.

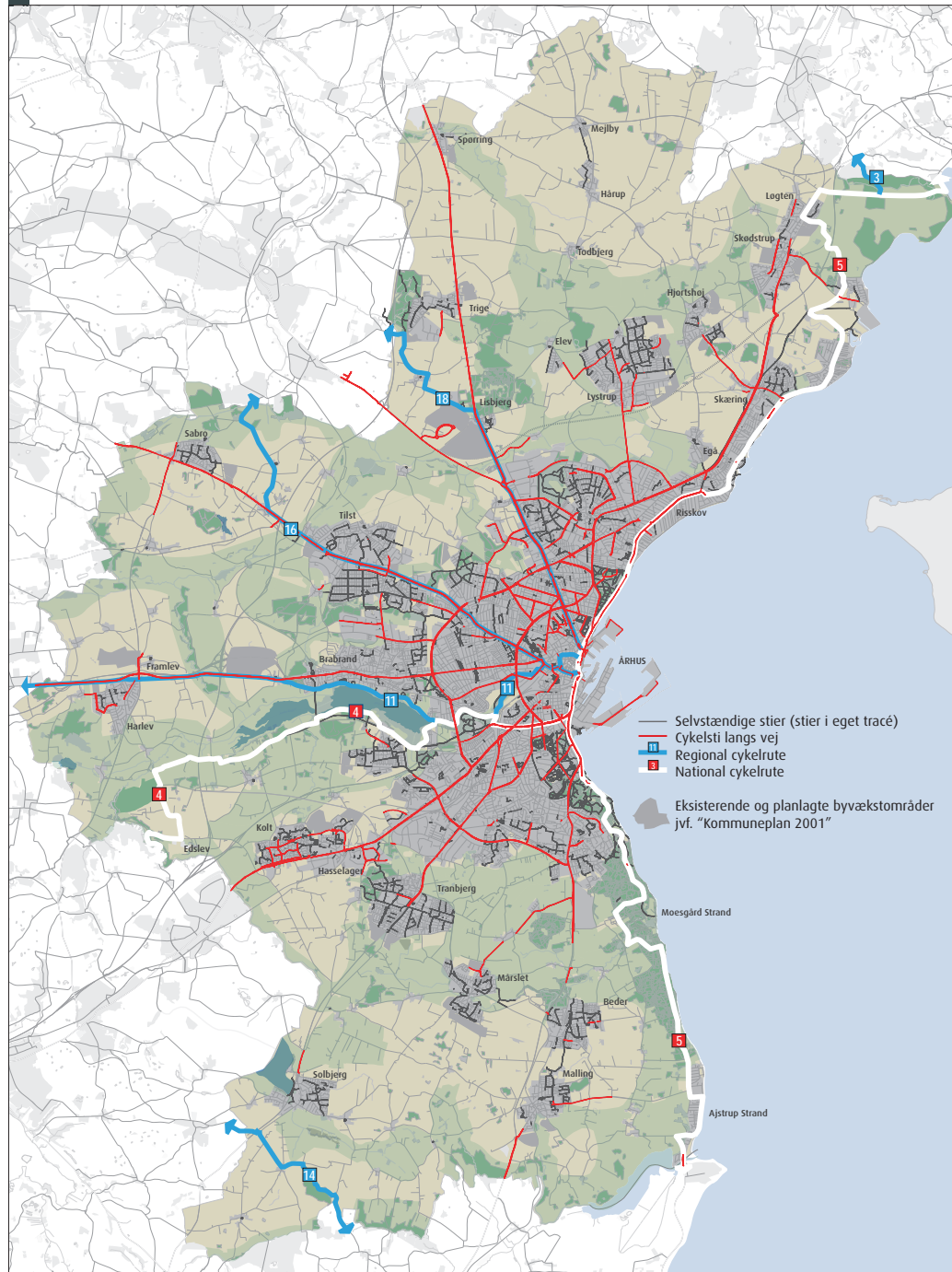
I 2003 udgjorde cyklister 23 % af det totale antal tilskadekomne mod 17 % på landsplan. Næst efter bilisterne er cyklister den mest udsatte trafikantgruppe. En forklaring på dette kan være at koncentrationen af cyklister er højere i de større byer.

Unge cyklister er udsat i trafikken. Mens aldersgruppen 21-30 år kun udgør knap 20 % af befolkningen i kommunen, tegner

denne aldersgruppe sig for næsten halvdelen af de politiregistrerede personskader på cyklister. Én forklaring kan være, at der i denne aldersgruppe findes flest cyklister.

Langt størstedelen (ca. 70 %) af personskadeuheldene sker på eller inden for Ringvejen. En meget stor del af personskaderne - 68 % - finder sted i kryds. I 64 % af alle personskadeuheld indgår en personbil som modpart.

Eksisterende stianlæg samt regionale og nationale cykelruter i Århus Kommune



Problemsteder i Århus midtby

Kryds

1. Banegårdspladsen
2. Vesterbro Torv
3. Rådhuspladsen/H. H. Seedorf Stræde
4. Vester Allé/Åboulevarden

Strækninger

1. Nørre Allé
2. Frederiks Allé
3. Nørregade
4. Mejlgade
5. Park Allé
6. Vestergade
6. M. P. Bruuns Gade

Problemsteder udpeget i forbindelse med internetundersøgelse, 2003.

Undersøgelsen dækker alene Århus Midtby og bygger på svar fra knap 1.000 respondenter.

Mål og indsatsområder

Flere cyklister kræver en flerstrengt indsats

Århus Kommune har et erklæret mål om, at en større del af trafikken i kommunen skal foregå på cykel, og at især de kortere bilture erstattes af cykelture. Målgruppen af potentielle cyklister er således især biler, der bruger bilen på de kortere ture.

Det er ikke nogen enkel opgave. I de senere år er der gjort en betydelig indsats for at forbedre cyklisternes forhold, og alligevel er der ikke tegn på, at antallet af cyklister er øget mærkbart i Århus Kommune. Denne udvikling understreger, at det er en ambitiøs målsætning at få markant flere til at cykle. Skal det lykkes, forudsætter det initiativer på flere fronter. For at forbedre cyklisters forhold vil det i øvrigt være nødvendigt, at cykelhandlingsplanens initiativer indtænkes i den øvrige trafikplanlægning.

Syv indsatsområder

Cykelhandlingsplanen beskæftiger sig kun med indsatser, der direkte fokuserer på cyklisternes forhold. Planen beskæftiger sig ikke med mulige reguleringer af den øvrige trafik.

Der er udpeget syv indsatsområder, som skal have særlig fokus for at nå målet. Indsatsområderne kombinerer traditionelle løsninger med nye måder at anskue problematikken på. Det er ikke nok at anlægge en ny cykelsti - der er behov for en flerstrengt indsats.



Silkeborgvej

Indsatsområde 1

Et sammenhængende cykelrutenet

Cyklister mulighed for hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste cykelmål skal styrkes. Cykelhandlingsplanen fastlægger – som en hovedindsats - et samlet cykelrutenet bestående af eksisterende hovedruter suppleret med en række nye, direkte hovedruter, beliggende i kilerne mellem de store indfaldsveje. Det udpegede hovedrutenet og en klassificering af dette udgør grundlaget for stinettets fremtidige standard og udbygning.

Indsatsområde 2

Fremkommelighed

At kunne komme hurtigt frem er højt prioriteret blandt cyklister. Med dette indsatsområde sættes der især fokus på de kryds, der indgår i hovedrutenettet. Krydsforbedringer kan bidrage til at gøre det både lettere, hurtigere og mere sikkert at færdes på cykel.

Indsatsområde 3

Trafiksikkerhed

Cyklister er en udsat trafikantgruppe, og uheldsrisikoen udgør et problem i forhold til at få flere til at cykle. Trafiksikkerhed skal indtænkes i enhver indsats.

Indsatsområde 4

Parkeringsforhold

Flere cyklister skaber behov for flere og bedre parkeringsfaciliteter – ikke mindst i City. I dag kigger mange cyklister forgæves efter en cykelparkeringsplads i City. Ikke kun cyklisterne, men også det generelle bybillede vil drage nytte af flere og bedre organiserede parkeringsmuligheder for cyklisterne.

Indsatsområde 5

Kombinationsrejser

Ved en kombinationsrejse forstås en rejse, hvor trafikanten anvender flere transportmidler f.eks. ved at skifte fra bil til cykel undervejs. Øget fokus på kombinationsrejser skal ses i sammenhæng med andre indsatser for at løse Århus' trafikproblemer, og skal være med til at øge cyklens aktionsradius.

Indsatsområde 6

Drift og vedligeholdelse

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

Indsatsområde 7

Information og dialog

Gode cyklistforhold skabes bedst i dialog med brugerne. Konkret information (f.eks. cykelkort og skiltning), dialog med foreninger og fællesråd samt kampagner skal få flere til at benytte sig af tilbudene.



Risskovstien



Frederiks Allé

Mål og indsatsområder

Overordnet mål

Århus Byråd vil arbejde for en markant forøgelse af antallet af cykelture i Århus Kommune.

Målet skal bidrage til at opfylde overordnede mål om at ændre på trafikens fordeling, så en større del bruger cyklen eller kollektiv transport på bekostning af bil.

Målet har direkte relation til Trafikplan for Århus Midtby, hvis udgangspunkt er en målsætning om, at biltrafikken inden for Ringgaden ikke må stige. Det forudsætter blandt andet, at langt flere end i dag cykler.

Planen udgør også et bidrag til øget sundhed.

Øvrige målsætninger

Cykelhandlingsplanen tager i øvrigt udgangspunkt i målsætninger, der allerede er fastlagt i kommunens gældende planer på trafik- og miljøområdet, og som relaterer sig til cykeltrafikken:

- Der skal etableres en sammenhængende trafikal infrastruktur, som sikrer god tilgængelighed for alle trafikarter
- Forholdene for bløde trafikanter skal forbedres
- Kortere bilture skal i højere grad erstattes af cykelture.
- Trafiksikkerheden skal forbedres
- Der skal skabes trafiksikre forbindelser og god tilgængelighed for cyklister såvel i byen som mellem by og land.
- Der skal skabes rekreative færdselsmuligheder i det åbne land
- I byen skal der etableres trafiksikre forbindelser for lette trafikanter fra boligområder til de grønne områder og bynære landskaber via et sammenhængende net af grønne korridorer

Evalueringmetode

Cykelindekset (side 4) vil danne grundlag for at evaluere målopfyldelsen. Cykelindekset er baseret på en række faste cykeltællinger.

Endvidere foretages der effektmålinger af særlige større tiltag - f.eks. etableringen af nye cykelruter.

Revision og opfølgning

Cykelhandlingsplanen revideres hvert 4. år.

I tilknytning til den årlige Vejplan (anlægsplan) foretages en opdatering af udviklingen og en vurdering og prioritering af projekter

Et sammenhængende cykelrutenet

Forbedring og udbygning af det overordnede cykelrutenet

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 denne cykelhandlingsplan udpeget og klassificeret et hovedrutenet, der samler de vigtigste cykelforbindelser.

Det klassificerede hovedrutenet lægges til grund for prioritering af forbedringer og udbygning af cykelrutenettet. Indsatsen udmøntes i den årlige anlægsplan på vej- og naturområdet.

Cykelhandlingsplanens indsats med hensyn til et sammenhængende cykelrutenet omfatter på den ene side anlæg af nye primære ruter - og på den anden side forbedringer af det eksisterende overordnede rutenet, hvor der mangler cykelfaciliteter ("missing links").

Udpegning og klassificering af hovedrutenet

Hovedrutenettet er udpeget således, at det opfylder følgende 3 primære betjeningskrav:

- forbinder større boligområder med cykeltrafikens vigtigste rejsemål (skoler, kultur- og uddannelsesinstitutioner, større erhvervsområder, sportsanlæg og trafikterminaler)
- forbinder de enkelte bysamfund
- giver adgang til særlige natur- og rekreative områder

Det samlede hovedrutenet er mest fintmasket i de centrale bydele. Opbygningen afspejler, at antallet af rejsemål og cyklister stiger, jo tættere man kommer på det centrale Århus. Længere ude forbindes hovedrutenettet oplandsbyerne med hinanden. Via radialer er der sikret adgang til City fra alle større bysamfund.

Ved den konkrete udpegning af hovedrutenettets forløb er der taget hensyn til det eksisterende stinet og cyklisternes rutevalg.

Hovedrutenettet omfatter ikke helt lokale ruter - f.eks. lokale stier som er anlagt i nyere boligområder, og som primært benyttes af områdets beboere. Cykelhandlingsplanens indsats dækker således alene det overordnede cykelrutenet.

Hovedrutenettet er endvidere inddelt i 4 klasser, som afspejler ruterens relative vigtighed og overordnede funktion:

- Primære trafikruter
- Sekundære trafikruter
- Oplandsruter
- Rekreative ruter

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

Det udpegede og klassificerede hovedrutenet fremgår af figuren på modstående side og af det tilhørende kort.

De primære trafikruter

De primære trafikruter sammenbinder de vigtigste erhvervsområder og kultur- og fritidsinstitutioner med de boligområder

i kommunen, hvor koncentrationen af cyklister - aktive som potentielle - skønnes størst. De primære trafikruter har alle forbindelse til City.

De primære ruters udstrækning tager udgangspunkt i, at langt de fleste cykelture er under 5 km. Fra flere større byområder uden for Århus skønnes der dog at være potentiale for længere pendlerture.

De primære trafikruter består hovedsageligt af stier i eget tracé og af cykelstier langs de overordnede radial- og ringveje. Andre primære ruter vil udgøre fredelige alternativer til de eksisterende ruter langs større trafikveje - men stadig med et direkte ruteforløb.

De sekundære trafikruter

De sekundære trafikruter betjener primært forstæder og fungerer som skoleveje, adgang til kollektive trafikterminaler, indkøb samt sports- og nærrekreative formål. Fra de sekundære trafikruter er der god adgang til de primære trafikruter.

De sekundære trafikruter består dels af stier i eget tracé, dels af cykelstier langs de overordnede radial- og ringveje. Desuden forløber en del af de sekundære trafikruter ad mindre lokalveje uden stianlæg.



Ravnsbjergvej



Klostergade

Oplandsruter

Oplandsruterne skaber sammenhængen mellem de fritliggende bysamfund og det øvrige hovedrutenet. Oplandsruterne består dels af stier i eget tracé, dels af mindre lokalveje, hvor cyklister færdes sammen med den øvrige trafik.

Rekreative ruter

De rekreative ruter når ud til og rundt i de mange områder, der byder på rekreative oplevelser.

Ruterne løber fortrinsvis gennem de grønne kiler - ud til skovene, kysten, de store naturområder og særlige kulturlandskaber. De rekreative ruter knytter sig til det øvrige rutenet, og der er lagt vægt på, at strækningerne er farbare, trafiksikre og byder på rekreative oplevelser, hvor komforten og det direkte forløb er underordnet. En vigtig parameter for de rekreative ruter er, at de har et sammenhængende og overskueligt forløb.

Principkrav til ruterne

Afhængig af klassifikation stilles der følgende principkrav til ruternes indretning (lokale forhold kan medføre afvigelser):

Primære trafikruter

- Cykelsti
- Fysisk sammenhæng
- Direkte forløb
- Kantbaner på strækninger uden vejbelysning
- Niveaufri krydsning af større skærende veje

Sekundære trafikruter

- Minimum cykelbane (afhængig af vejprofil og trafikken i øvrigt)
- Direkte forløb
- Kantbaner på strækninger uden vejbelysning
- Fysisk sammenhæng

Oplandsruter

- Asfalteret belægning
- Fysisk sammenhæng

Rekreative ruter

- Fysisk sammenhæng

De vigtigste indsatser

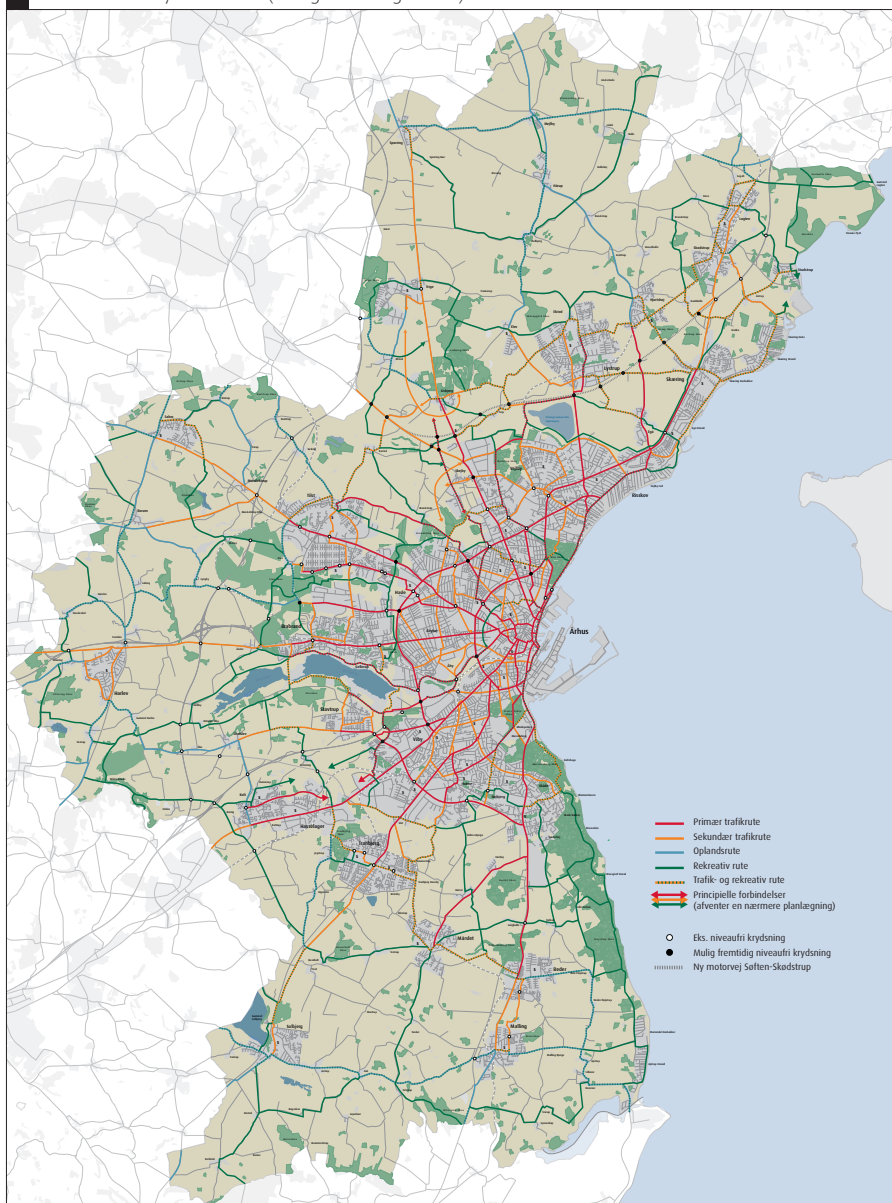
På de følgende sider ses der nærmere på indsatsen på hovedrutenettet.

Først beskrives anlæg af nye primære ruter. Dernæst gennemgås det eksisterende rutenet - og der udpeges her strækninger (missing links), hvor der er størst behov for forbedringer. Behovet for forbedringer vil være bestemt af de viste principkrav til ruterne.

Missing Links

Indsatsområdet udpeger strækninger i hovedrutenettet, hvor der mangler cykelfaciliteter (Missing Links). Det konkrete behov vil afhænge af lokale forhold og rutens klassificering - og afklares ved en nærmere gennemgang i tilknytning til realisering af projekter.

Det samlede cykelrutenet (se også vedlagte kort)



Et sammenhængende cykelrutenet

Etablering af seks nye primære trafikruter

I takt med at biltrafikken stiger, bliver det stadig mere problematisk at tilgodese cyklisterne alene ved cykelstianlæg langs større biltrafikveje. Med øget trængsel på disse veje er fulgt utryghed hos mange cyklister og et behov for mere fredelige cykelruter.

I Århus Kommune er Risskov- og Brabrandstien ultimative eksempler på fredelige cykelruter, med både trafikale og rekreative værdier. Cykelhandlingsplanen indeholder 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 har alle udgangspunkt i Cykelringen i City. Enkelte ruter er helt nye, mens andre i begrænset omfang eksisterer i dag. Ruters forløb tager højde for de kommende års byudviklingsplaner.

Vejlby-Lystrup ruten

Ny cykelrute med stort potentiale som pendlerrute og med markante, rekreative kvaliteter. Ruten, der er 10 km lang, forløber mellem City og Lystrup. Undervejs passerer ruten Vejlbj og den nye Egå Eng sø.

Den sydlige del forløber ad veje gennem ældre boligområder, der kræver nogen regulering. Ved City tilsluttes ruten både Mejlgade (ved Østbanetorvet) og Nørregade/Nørreport. I de nyere boligområder gennem Vejlbj omfatter ruten et allerede veludbygget og sammenhængende stisystem, der passerer grønne, rolige og bilfrie områder.

Mellem Vejlbj og Lystrup har ruten et rekreativt tilsnit der kan måle sig med Brabrandstien. Ruten forløber langs Mollerup Skov, gennem Egå Enge, langs Egåen under Grenåbanen og rundt om Egå Eng sø. Fra Egå Eng sø vil ruten blive forbundet til de overordnede stier i Lystrup.

Indsats

På den sydlige del: Nye stianlæg på Østboulevarden, Peter Sabroes Gade, Bethesdavej, Kirkegårdsvej og Nørrebrogade samt krydsforbedringer blandt andet ved Nørre Boulevard, Trøjborgvej og Nordre Ringgade.

På den nordlige del: Nye stianlæg og opgraderinger af eksisterende ved Mollerup og i tilknytning til Egå Eng sø - samt krydsforbedringer/niveaufri krydsninger ved Skejbyvej, Skejbygårdsvej og Skejby Nordlandsvej. Ved den nye motorvejs-tilslutning syd for Lystrup etableres en Parkér og Cykel terminal, som tilbyder den bilrejsende pendlertrafik mulighed for at parkere bilen og tilbagelægge den sidste del af turen på cykel direkte ind til Århus City.

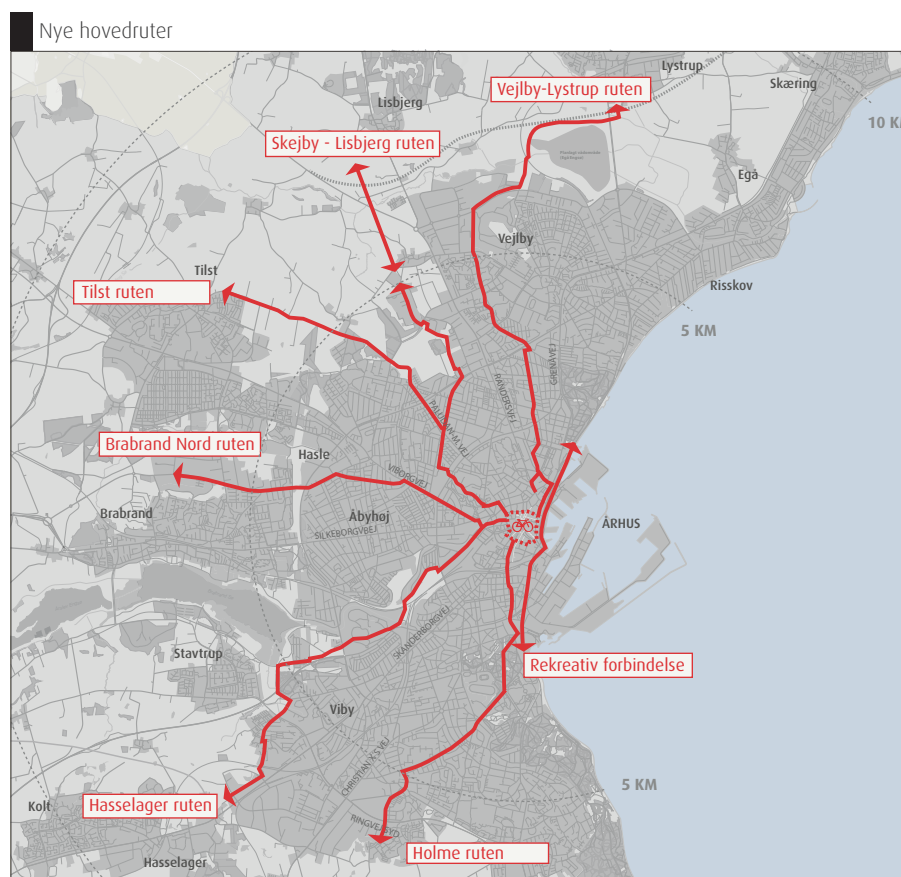
Stianlæg i tilknytning til den nye Egå Eng sø udgør en del af indsatsen.

Skejby-Lisbjerg ruten

Ny cykelrute mellem City og boligområder i Skejby-Lisbjerg. Ruten starter ved Cykelringen og forløber via Grønnegade og Sejrgade, og videre gennem Botanisk Have frem til Vestre Ringgade. Fra tunnelen under Ringgaden fortsættes ad Møllevangs Allé frem til Hasle Ringvej og en eksisterende tunnel. Herfra forløber ruten mod Lisbjerg via et nyt stiforløb gennem Vestereng og Skejby. Det nordlige forløb fastlægges nøjere i tilknytning til planerne for et nyt Skejby Sygehus og det nye byområde i Lisbjerg, herunder i sammenhæng med et letbanetracé på tværs af Egå-dalen.

Indsats

Nye stianlæg på Sejrgade, Møllevangs Allé og dobbelttettet stianlæg gennem Vestereng - samt krydsforbedringer ved Langelandsgade, Paludan Müllers Vej, Katrinebjergvej og Brendstrupgårdsvej.





Søskovvej

Indsatsen - nye stianlæg og krydssikringer - mellem Skejby og Lisbjerg afklares i forbindelse med planlægningen af det nye byområde i Lisbjerg samt en planlagt forlægning af Herredsvej, og forudsættes realiseret som en del af anlægs- og byggeomodningsaktiviteterne i disse områder.

Tilst ruten

Ny cykelrute til Tilst - som en forgrening på Skejby-Lisbjerg ruten. Fra Cykelringen følger Tilst-ruten den foran nævnte Skejby-Lisbjerg rute frem til krydset Paludan Müllers Vej/Møllevangs Allé. Herfra fortsætter ruten ad Paludan Müllers Vej, Marienlystvej og videre med forbindelse til boligområderne og det eksisterende stinet i Tilst.

Indsats

Cykelstianlæg på dele af Paludan Müllers Vej og Marienlystvej, foruden stianlæg nævnt under Skejby-Lisbjerg ruten - samt niveaufri krydsning ved Ringvejen.

En del af indsatsen forudsættes realiseret som en del af et projekt for forlægning af Herredsvej, herunder krydsning af denne.

Brabrand Nord ruten

Ny rute mellem City og Brabrand Nord. Ruten forløber fra Cykelringen ad Thorvaldsensgade, Viborgvej, Præstevangsvej, Ryhavevej og videre ad Edwin Rahrs Vej med tilslutning til området omkring Brabrand Nord.

Indsats

Cykelstianlæg på Thorvaldsensgade og regulering af dele af Ryhavevej og eksisterende stianlæg i Hasle - samt forbedringer af krydsningerne ved Silkeborgvej, Viborgvej/Præstevangsvej og Ringvejen (niveaufri krydsning).

Hasselager ruten

Ny cykelrute med forbindelse til Hasselager og byvækstområderne her. Fra Cykelringen forløber ruten via Vestergade, Carl Blochs Gade og P. Hiort-Lorentzens Vej under Ringgadebroen. Herfra via stiforbindelse langs Havesforeningen Åbrinken og videre ad Åbrinkvej og ad Brabrandstien nord for Åhavevej - med fortsæt-

telse ad Rugholmvej/Norringsholmsvej og Brabrandstien, under motorvejen ved Høskoven og frem til Ormslevvej.

Herfra fortsætter ruten via Bøgeskov Høvej mod Hasselager (Kolt Skovvej) via et ikke fuldstændigt fastlagt forløb gennem erhvervsområdet ved Hasselager Centervej. Udover Ringgaden krydser ruten Viby Ringvej, Motorvejen, Ravnsbjergvej, Genvejen samt hovedbanen.

Indsats

Ny stiforbindelse ad P. Hiort Lorentzens Vej under Ringgadebroen, som kobler sig på Brabrandstien samt nyt stianlæg på Bøgeskov Høvej og forbedringer af eksisterende stier ved Høskoven. Hertil kommer niveaufri krydsninger ved Ravnsbjergvej, Genvejen og hovedbanen øst for Hasselager.

Nye stianlæg i erhvervsområdet i Hasselager afklares i forbindelse med planlægningen af dette og forudsættes realiseret som en del af byggemodningen. Niveaufri krydsning af Viby Ringvej forudsættes

etableret i tilknytning til udbygning af Åhavevej.

Holme ruten

Ny cykelrute mellem City og Holme. Cykelruten forløber ad Park Allé, M. P. Bruuns Gade, Hans Broges Gade, Dalgas Avenue, Kongevejen, Carl Nielsens Vej, Holmevej, Holme Byvej og frem til Bjødstrupvej.

Indsats

Forskellige reguleringer på Park Allé og Hans Broges Gade, stianlæg på Holmevej og dele af Holme Byvej og Bjødstrupvej - samt krydsforbedringer ved Chr. Filtenborgs Plads, Holmevej/Holme Byvej og Ringvej Syd.

Den rekreative forbindelse

Udover de 6 nye cykelruter anlægges der i forbindelse med omdannelsen af De Bynære Havnearealer en ny, rekreativ forbindelse fra Tangkrogen i syd til Riis Skov i nord. Denne vil også udgøre en vigtig cykelforbindelse i det samlede hovedrutenet.

Samlet strategi og indsats

Århus Kommune vil arbejde for på sigt at udbygge hovedrutenettet ved anlæg af seks nye primære trafikruter.

Indsatsen omfatter generelt både nye stianlæg og forbedringer af ruternes krydsning med den øvrige trafik - ligesom ruterne skal synliggøres gennem skiltning og stikort.

De enkelte ruter skal nøjere afklares og projekteres - og realiseres over en årrække. De enkelte projekter forelægges Byrådet til særskilt godkendelse.

Midler til indsatsen

Overslagsmæssigt vil de 6 nye ruter koste i alt ca. 100 mio. kr. (excl. allerede planlagte investeringer i tilknytning til andre anlæg og anlæg som indgår i byggemodninger) - fordelt på følgende måde:

| | |
|-------------------------|-----------------|
| • Vejlbj-Lystrup ruten | ca. 32 mio. kr. |
| • Skejby-Lisbjerg ruten | ca. 20 mio. kr. |
| • Tilst ruten | ca. 13 mio. kr. |
| • Brabrand Nord ruten | ca. 8 mio. kr. |
| • Hasselager ruten | ca. 13 mio. kr. |
| • Holme ruten | ca. 14 mio. kr. |

Et sammenhængende cykelrutenet

Forbedringer på eksisterende hovedrutenet

Udover anlæg af nye primære cykelruter er det vigtigt, at det eksisterende hovedrutenet forbedres - herunder især at det er sammenhængende og uden "missing links".

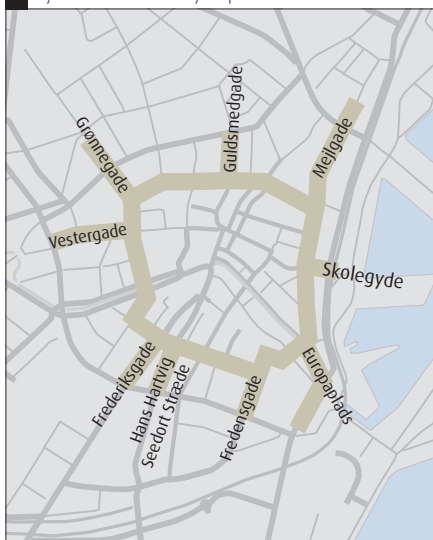
På de følgende sider gennemgås det eksisterende rutenet - opdelt på forskellige dele af kommunen - og der udpeges strækninger, hvor der er størst behov for forbedringer.

Gennemgangen af det eksisterende rutenet omfatter kun de primære- og sekundære trafikruter. For oplandsruter og rekreative ruter er der alene foretaget en vurdering af overordnede problemstillinger. Efterfølgende planlægning skal sikre at udbygninger på netop disse strækninger vurderes i lokalplaner og øvrige vej- og trafikplaner i Århus Kommune.

Forbedringer - Cykelringen

Det overordnede cykelrutenet tager udgangspunkt i Cykelringen i City, som forløber ad Østergade, Grønnegade, Klostergade, Graven, Mejlgade og Skolegade. Cykelringen er tænkt som cyklisterens "ringrute", hvor der kan cykles i begge retninger og med begrænset biltrafik. Til Cykelringen er knyttet en række "porte", der forbinder Cykelringen med det øvrige cykelrutenet.

Udbygget cykelring med dobbeltrettet cykeltrafik i alle "cykelporte"



Indsatser

Forbedring af adgangen til og fremkommeligheden på Cykelringen, herunder:

- undersøgelse af mulighed for dobbeltrettet cykeltrafik ad Frederiksvej
- undersøgelse af mulighed for ændrede vigepligtsforhold ved Skolegade/Skolegyde
- forbedret skiltning på Cykelringen

Forbedringer - mellem Cykelringen og Ringvejen

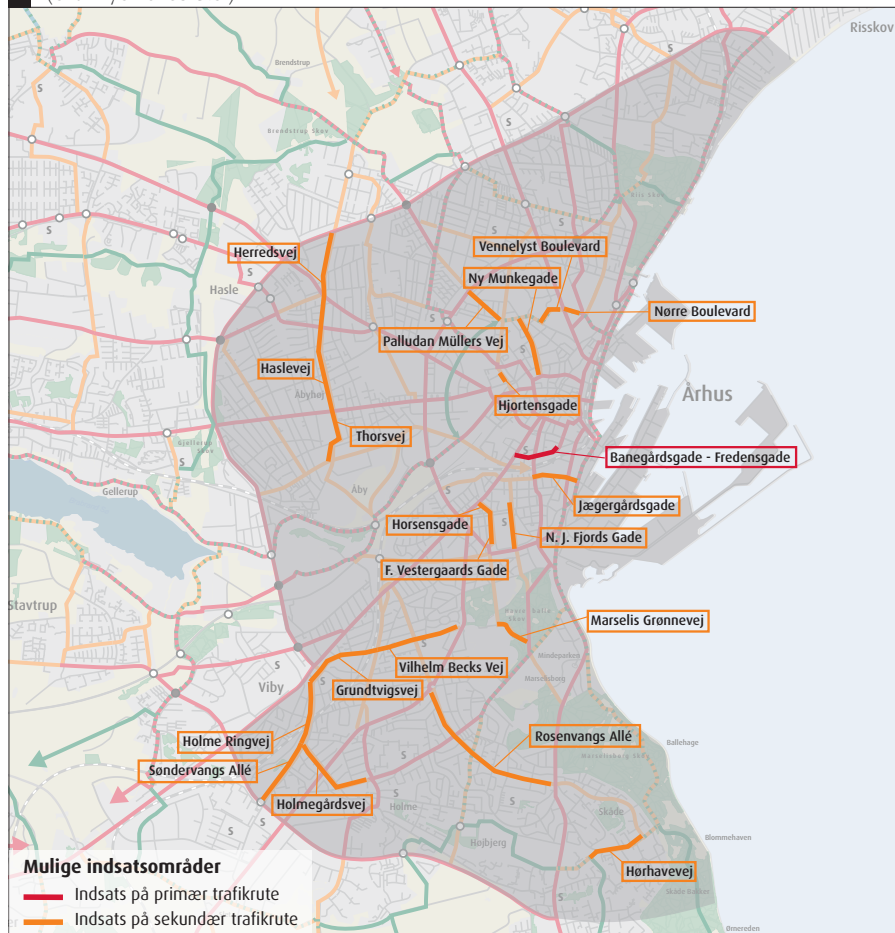
Vej- og stinettet mellem Cykelringen og Ringvejen betjener langt hovedparten af cykeltrafikken i Århus Kommune. I dette område er cykelstinet generelt veludbygget - ikke mindst på de meget benyttede ruter langs de større indfaldsveje og langs Ringvejen og Ringgaden.

Indsatser

På de primære trafikruter omfatter indsatsen hovedsagelig anlæg af nye ruter, beskrevet s. 10-11. En undtagelse er strækningen Banegårdsgade-Ny Banegårdsgade-Fredensgade, som er en vigtig adgang til Banegården. Biltrafikken på Banegårdspladsen planlægges på sigt omlagt, hvilket kan give andre betingelser for cykeltrafikken. En anden vigtig og befærdet rute er Frederiks Allé. Denne ombygges i 2007 - bl.a. med cykelstier.

På de sekundære trafikruter er der udpeget en del strækninger, hvor der er behov for bedre cykelforhold. Nogle af strækningerne indgår allerede i gældende investeringsplaner (Paludan Müllers Vej, Vilhelm Becks Vej, N. J. Fjords Gade og Jægergårdsgade).

Det samlede hovedrutenet indenfor Ringvejen med en markering af mulige indsatsområder (excl. nye hovedruter)





Mejlgade

Rekreative forbindelser

De rekreative ruter inden for Ringvejen skal primært understøtte de grønne kiler og give forbindelser til de bynære natur- og rekreative områder, kysten og det åbne land. Der er lagt vægt på at skabe sammenhæng i rutenettet, og at det rekreative formål er vigtigere end det direkte forløb. I strukturen indgår en ny ringforbindelse i området mellem Ringgaden og Cykelringen - bl.a. på tværs af Botanisk Have.

Forbedringer - nordlige dele af kommunen

Nord for Århus forgrener det eksisterende hovedrutenettet sig ud til de gamle forstæder og større oplandsbyer som Risskov, Egå, Skæring, Hjortshøj, Hårup, Mejlbj, og

Skødstrup, Løtten, Lystrup, Elev, Vejlbj, Skejby, Lisbjerg, Trige og Spørring.

Størstedelen af de primære ruter er udstyret med cykelstier. Dette er kun i mindre grad tilfældet for de sekundære ruter.

Vigtige cykelforbindelser

De vigtigste forbindelser finder man langs de større trafikveje. Ruter ad Randersvej, Lystrupvej, Mejlbjvej og Grenåvej udgør alle vigtige cykelforbindelser mellem oplandet og Århus.

Den nationale cykelrute 5 langs kysten er en vigtig rekreativ forbindelse, som tillige betjener mange cyklister i det daglige. Ruten har direkte forbindelse til Århus via Risskovstien og Mejlgade.

Indsats

Indsatsen på hovedrutenettet retter sig især mod de sekundære trafikruter. Undtagelser er f.eks. Mejlbjvej, hvor etablering af cykelstier mellem Egå og Hjortshøj indgår i den gældende investeringsplan.

På det sekundære rutenet er der flere forskellige behov for bedre cykelforhold. Forbedringer på Ådalsvej indgår i den gældende investeringsplan. Etablering af en sammenhængende cykelforbindelse mellem Lisbjerg, Lystrup, Hjortshøj og Skødstrup indgår som en vigtig indsats.

Udbygning af det sekundære stinet omkring Lisbjerg afventer den nærmere planlægning for det kommende byområde.

I forbindelse med Søften-Skødstrup motorvejen etableres separate stikrydsninger ved Skovlundvej, Egå Møllevej, Egåvej, Lystrupvej og Randersvej.

Oplandsruter og rekreative forbindelser

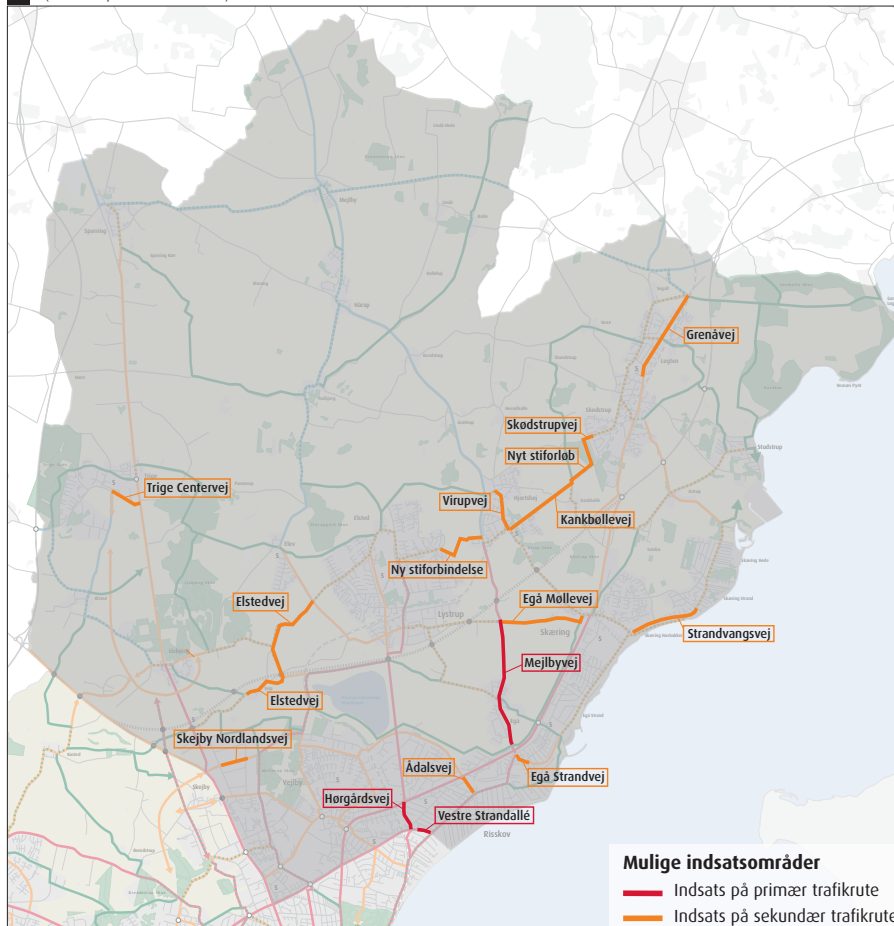
Oplandsruterne giver forbindelse til og forbinder de mindre bysamfund Spørring, Mejlbj, Hårup, Elev og Hjortshøj. Størstedelen af oplandsruterne er i dag ikke udstyret med særlige cyklistfaciliteter. Den fremtidige indsats fokuserer her på at sikre, at oplandsruterne fungerer som ruter, hvor der er plads og mulighed for at cykle trygt og sikkert - sammen med den øvrige trafik.

De rekreative forbindelser nord for Århus skaber adgang til områdets skov- og naturområder, heriblandt de nye skove ved Brendstrup, Lisbjerg Skov, Bærmose skoven ved Trige og skovene omkring Vosnæsgård - samt til kysten.

Der er ruter, der følger den grønne hovedstruktur og løber på tværs af de større radiale cykelruter, eksempelvis en forbindelse fra Tilst over Kasted gennem Egå dalen, forbi den nye engsø syd for Lystrup og videre ud til kysten.

En særlig problemstilling er at få forbedret forløbet af den nationale rute 5 mellem Studstrup og Åstrup Strandvej.

Det samlede hovedrutenettet nord for Århus med en markering af mulige indsatsområder (excl. nye hovedruter)



Et sammenhængende cykelrutenet

Forbedringer på eksisterende hovedrutenet

Forbedringer - vestlige dele af kommunen

Vest for Århus forgrener det eksisterende hovedrutenet sig ud til Brabrand og oplandsbyerne Sabro, Tilst, Harlev, Stavtrup og Ormslev.

Langt hovedparten af de eksisterende primære ruter er udstyret med cykelstier. Blandt de sekundære ruter er kun enkelte strækninger forsynet med egentlige cykelstianlæg.

Vigtige cykelforbindelser

Området domineres af tre vigtige hovedruter: De to store indfaldsveje Viborgvej og Silkeborgvej, som udgør vigtige pendlerruter for cykeltrafikken - samt Brabrandruten. Den nationale cykelrute 4, der forløber helt til Vestkysten, følger en del af Brabrandruten.

Indsatser

På det primære hovedrutenet mangler cykelsti på en del af Ormslevvej i Stavtrup. På det sekundære rutenet samler behovet sig om en eller flere strækninger i Brabrand, Tilst, Harlev og Sabro.

I forbindelse med en planlagt forlægning af Herredsvej vest om Skejby forventes der etableret cykelstier på denne strækning.

Oplandsruter og rekreative forbindelser

Størstedelen af oplandsruterne, der forbinder de mindre bysamfund (Kolt, Ormslev, Harlev, Borum, Mundelstrup og Sabro) med hinanden, er i dag ikke udstyret med cyklistfaciliteter. Den fremtidige indsats vil fokusere på at sikre, at oplandsruterne fungerer som ruter, hvor der er plads og mulighed for at cykle trygt og sikkert - sammen med den øvrige trafik.

De rekreative forbindelser er hovedsageligt bundet op på Brabrandstien og Skjoldhøjkilen. Brabrandstien følger Århus Å fra centrum, forløber langs Brabrand sø og Årsløv Engso og fortsætter mod Jeksen dalen. Den rekreative rute gennem Skjoldhøjkilen begynder først rigtig i Hasle ved det store ny bakkelandskab "Hasle bakker".

Herfra løber ruten gennem den grønne kile til nye skovområder ved True.

Udover de to rekreative hovedruter er der lagt op til flere rekreative forløb i det vestlige landskab, hvor bl.a. landskabet og udsigterne fra bronzealderhøjen Borum Eshøj nord for Borum er meget fine.

Forbedringer - sydlige dele af kommunen

Det eksisterende hovedrutenet forgrener sig ud til de gamle forstæder og større oplandsbyer som Viby, Holme, Skåde, Hasselager, Tranbjerg, Mårslet, Beder og Malling. Hovedrutenettet indeholder hovedforbindelserne til Århus og de større erhvervsområder.

Vigtige cykelforbindelser

De vigtigste cykelforbindelser følger de tre indfaldsveje til Århus: Oddervej, Chr. X's Vej - Landevejen samt Skanderborgvej.

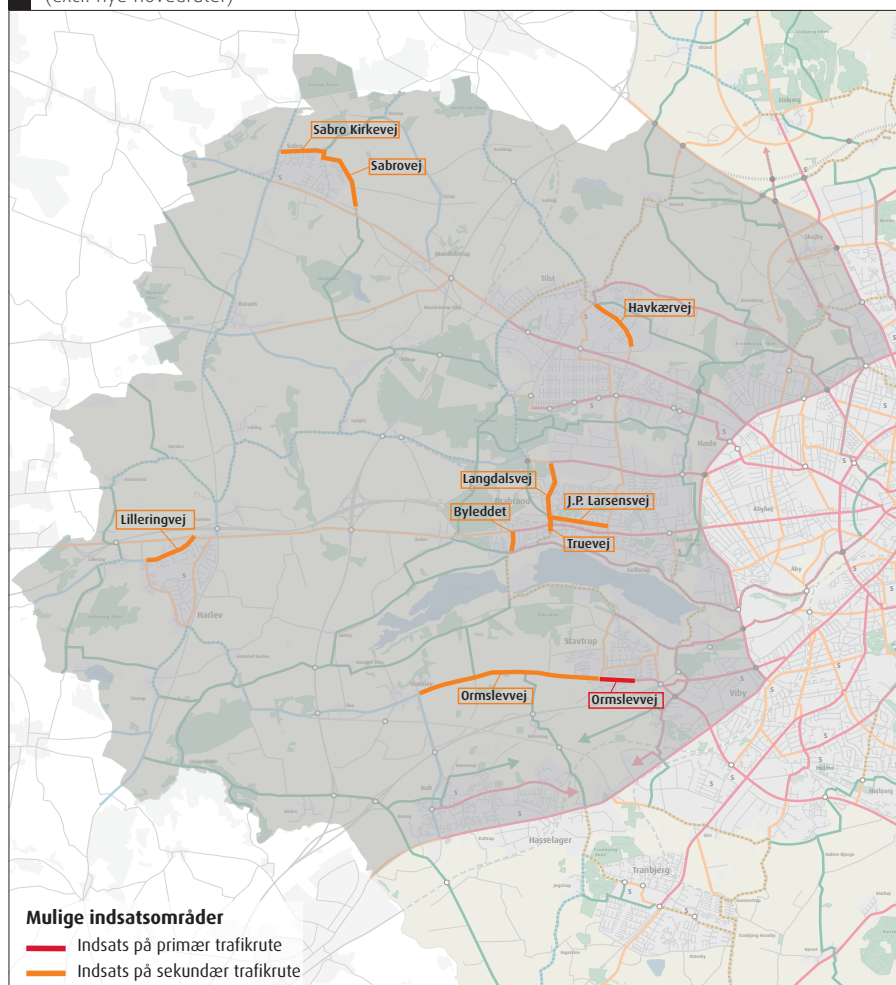
Den nationale cykelrute 5 byder med sit varierende forløb langs kysten på store naturmæssige oplevelser.

Indsatser

På de primære ruter er dele af Hørretvej udpeget som en strækning, hvor der er behov for forbedringer. Hørretvej udgør en hovedforbindelse mellem Mårslet og Oddervej.

På det sekundære hovedrutenet er der peget på behov for forbedring af to

Det samlede hovedrutenet vest for Århus med en markering af mulige indsatsområder (excl. nye hovedruter)





Ormslevvej

tværgående forbindelser, som skiller sig ud ved både at have trafikal og rekreativ betydning. Det drejer sig om Sletvej mellem Skanderborgvej og Chr. X's Vej og forbindelsen mellem Beder og Tranbjerg.

Oplandsruter og rekreative forbindelser

Der er udpeget en række oplandsruter, der forbinder Solbjerg, Malling, Beder, Ajstrup og Norsminde. På en del af Ajstrupvej er der etableret cykelsti, men ellers forløber oplandsruterne primært ad mindre trafikveje - sammen med den øvrige trafik. Som for de øvrige oplandsruter bør den fremtidige indsats fokusere på at sikre, at der er plads og mulighed for at cykle trygt og sikkert ad disse ruter - sammen med den øvrige trafik.

Oplandet syd for Århus er kendetegnet ved sine mange attraktive udflugtsmål. Skovene er både i sig selv og i kraft af beliggenheden ved kysten områder, der tiltrækker mange. Det rekreative rutenet skal skabe adgang til disse områder fra alle bysamfundene.

En del steder er fremkommeligheden ringe pga. dårlig belægning og omvejskørsel. Andre steder er ruterne så yndede rejsemål i sommermånederne, at det skaber problemer for de mange cykler og biler, der skal deles om vejarealet.

I relation til denne problemstilling planlægges der stianlæg på hele strækningen fra Malling til Ajstrup Strand.

Samlet strategi og indsats

Århus Kommune vil gøre en indsats for løbende at forbedre det eksisterende hovedrutenet.

Indsatsen omfatter generelt fjernelse af "missing links" og forbedringer af sammenhængen i rutenettet - i form af anlæg af manglende stier og forbedring af dårlige krydsninger - ligesom ruterne skal synliggøres gennem skiltning og stikort.

De enkelte anlæg - i tilknytning til de foran udpegede dele af primære og sekundære ruter med behov for forbedringer - skal nøjere afklares og projekteres.

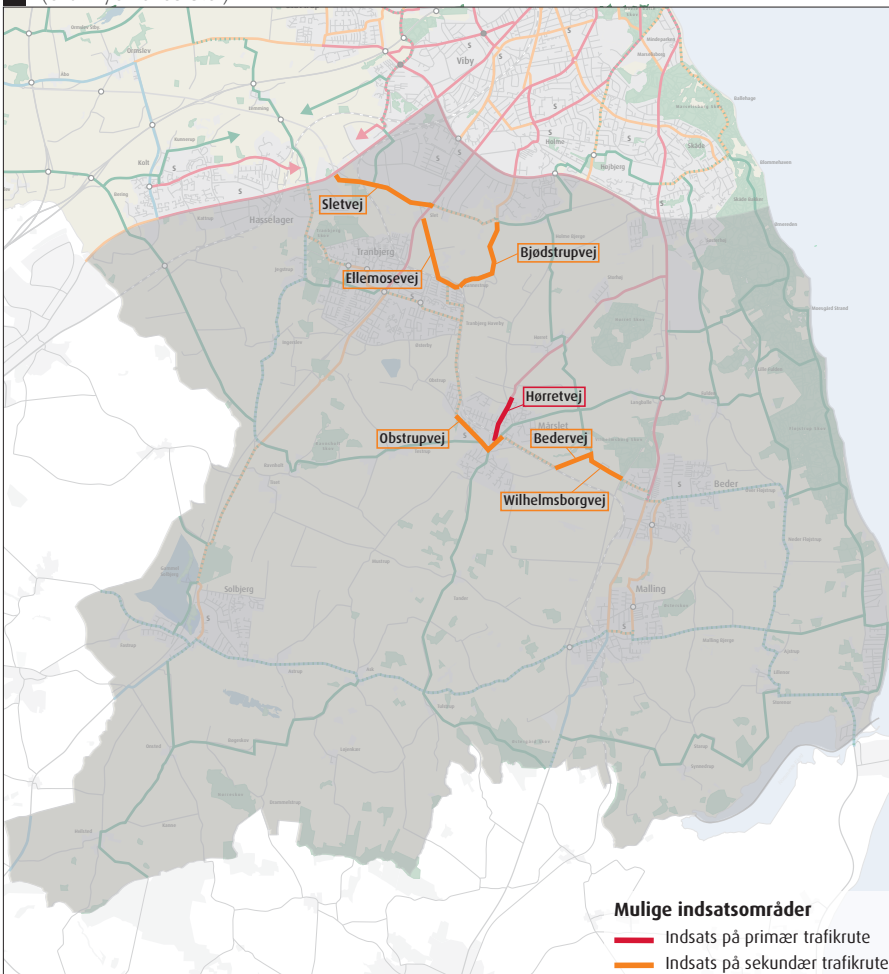
Projekterne vil løbende blive prioriteret i forbindelse med den årlige anlægsplan, og med baggrund i cykelhandlingsplanens klassificering af rutenettet.

Midler til indsatsen

Med baggrund i et meget groft overslag - og med forbehold for en mere præcis afklaring af de enkelte anlæg - skønnes udgifterne til forbedringer på det primære og sekundære rutenet at være i størrelsesordenen 120 mio. kr. - eksklusiv anlæg som allerede indgår i investeringsplanen.

Med en finansiering indenfor de gældende økonomiske rammer vil en forbedring af de påpegede forhold forventeligt strække sig over en betragtelig årrække.

Det samlede hovedrutenet syd for Århus med en markering af mulige indsatsområder (excl. nye hovedruter)



Fremkommelighed



Brabrandstien

En cyklist vil have god fremkommelighed

God fremkommelighed prioriteres højt blandt cyklister. Et veludbygget stinet er med til at sikre god fremkommelighed, men på hovedrutenettet skal der desuden sættes særligt fokus på kryds.

Niveaufrie krydsninger

Større, trafikerede kryds mindsker ikke kun fremkommeligheden for cyklister, men udgør tilmed et væsentligt utrygheds- og sikkerhedsproblem. Ved de vigtigste kryds på det primære rutenet er der særlige behov for niveaufrie krydsninger.

Ved anlæg af større rundkørsler i det åbne land skal det overvejes at anlægge niveaufrie krydsninger for cykeltrafikken. Endvidere kan nogle eksisterende niveaufri krydsninger forbedres og tilpasses cyklisternes krav.

Kryds i niveau

Vigepligtsforholdene har stor betydning for cyklisternes fremkommelighed. Der gennemføres en række tiltag, der forbedrer fremkommeligheden på hovedrutenettet. Tiltagene kan f.eks. være:

- Før-grønt for cyklister i signalanlæg
- Cykellommer foran bilerne
- Højresvingsbaner udenom signalanlæg
- Vende vigepligten i kryds
- Cykelstier udenom busholdepladser og T-kryds
- Koordineret bus- og cykelprioritering
- Anmelderknap for cyklister

Bump i stedet for bomme

Bomme, trapper eller stejle ramper bør ikke forekomme på hovedrutenettet.

I Odense er der eksperimenteret med bump som alternativ til stibomme, og udfaldet har været positivt. Stibomme anvendes traditionelt som en sikkerhedsforanstaltning, men kan være til stor gene for mange cyklister.

Cykling imod ensretningen

I City er det i dag muligt at cykle i begge retninger i mange af de ensrettede gader. Denne mulighed skal overvejes i flere ensrettede gader i Midtbyen.

Læhegn og beplantning

Vinden kan være en hård modstander, som læhegn kan være med til at reducere. Læhegn kan samtidig bruges til visuelt at adskille cykeltrafikken fra biltrafikken og

give mere varierede stiforløb. Ved eksisterende nordlige og sydlige hovedruter skal der på udsatte strækninger (vestenvind) eksperimenteres med etablering af læhegn.

Strategi og indsatser

Århus Kommune vil gøre en indsats for at sikre god fremkommelighed for cyklister.

Kryds

Det tilstræbes, at kryds, der indgår i det primære cykelrutenet, er udformet niveaufrit for cyklister. Nye niveaufri kryds prioriteres højest på nye hovedruter.

Mulige indsatssteder er bl.a. de nye ruters krydsninger af særligt trafikerede veje:

- Ormslevvej/Ravnbjergvej
- Ryhavevej/Åby Ringvej/Edwin Rahrs Vej
- Paludan-Müllers Vej/Hasle Ringvej
- Brabrandstien/Viby Ringvej

På hovedrutenettet skal der i traditionelle kryds afprøves foranstaltninger, som kan forbedre cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.

Mulige indsatser er bl.a.:

- Ændrede vigepligtsforhold (f.eks. på Cykelringen i krydset Skolegade/Skolegyde)
- Signalprioritering (f.eks. på Frederiks Allé)
- Anmelderknap for cyklister (f.eks. ved venstresving fra Dynkarken mod Åboulevarden)

Færre forhindringer og ensretninger for cyklister

Forhindringer i form af bomme, trapper eller stejle ramper bør ikke forekomme på det primære hovedrutenet, ligesom forbud mod at cykle imod biltrafikken i ensrettede gader bør ophæves.

Indsatser:

- Muligheden for at erstatte bomme med bump skal undersøges nærmere.
- Muligheden for at tillade cykling imod ensretningen i ensrettede gader i Midtbyen skal undersøges nærmere, under hensyntagen til trafikikkerhed

Læhegn og beplantning

På særligt udsatte strækninger skal det overvejes at anvende læhegn og beplantning som vindafskærmning

Mulige indsatssteder er bl.a.:

- Oddervej
- Skanderborgvej
- Vejlbjby-Lystrup rutens forløb i Egå dalen

Midler til indsatsen

En del af indsatsen til forbedring af fremkommeligheden vil ske i tilknytning til anlæg af nye cykelruter og forbedringer af eksisterende ruter.

Omkostninger til de nævnte niveaufri krydsninger er medregnet i den tidligere nævnte pris for 6 nye primære ruter.

Omkostninger til indsatsen i øvrigt (særlige prioriteringer af cyklister i kryds og regulering af stikrydsninger, ensretninger, læhegn, m.m.) vil skønsmæssigt beløbe sig til 10 mio. kr.

Trafiksikkerhed



Skanderborgvej/Rosenvangs Allé

Cyklister er en udsat trafikantgruppe

Tryghed og sikkerhed i trafikken er vigtige parametre for at få flere til at cykle – især børn og ældre.

Århus Kommune har igennem en årrække arbejdet på at forbedre trafiksikkerheden for cyklister, men trods en generel gunstig udvikling siden starten af 1990'erne er der stadig mange cyklister, der kommer til skade i trafikken.

Indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden er fastlagt i handlingsplaner for trafiksikkerhed, som jævnligt følges op af en statusredegørelse og revisioner. Cykelhandlingsplanen tager udgangspunkt i denne indsats.

Den hidtidige indsats har indeholdt generelle kampagner og systematisk uhedsbekæmpelse.

Der er foretaget forbedringer af særligt uhedsbelastede lokaliteter, ligesom der er anlagt nye veje og stier, og den øvrige trafik er blevet reguleret.

Uhedsbelastede kryds

70% af alle personskader med cyklister sker i kryds. I perioden 1999-2003 var følgende kryds de mest uhedsbelastede (antal tilskadekomne cyklister i parentes):

1. Åby Ringvej/Jernaldervej (8)
2. Hasle Ringvej/Herredsvej (8)
3. Skanderborgvej/Rosenvangs Allé (7)
4. Silkeborgvej/Vestre Ringgade (6)
5. Paludan-Müllers Vej/Vestre Ringgade (6)
6. Paludan-Müllers Vej/Møllevangs Allé (5)



Ulykkerne sker i krydsene inden for Ringvejen

Uhedsstatistikken viser, at langt de fleste personskadeuheld med cyklister sker på eller inden for Ringvejen, og at uheldene typisk sker i kryds.

Samtidig viser statistikken, at unge i alderen 21-30 år er gruppen med den største uhedsrisiko. Derfor skal indsatsen især koncentreres her.

Uhedsstatistikken er mangelfuld

Uhedsstatistikken bygger på politiets registreringer, men undersøgelser på blandt andet Odense Universitetshospital har vist, at mange cyklistulykker ikke kommer til politiets kendskab. For at få et bedre overblik over det reelle uhedsbillede arbejdes der bl.a. i Århus med at inddrage sygehuse/skadestuerne i registreringerne.

Strategi og indsatser

Århus Kommune vil - i sammenhæng med generelle trafiksikkerhedshandlingsplaner - arbejde målrettet på at forbedre trafiksikkerheden for cyklister.

Forbedret datagrundlag

Uhedsstatistikken skal forbedres som grundlag for den samlede indsats

Indsats:

- Århus Kommune vil fortsat bidrage til udvikling af samarbejdet med sygehusene om en systematisk skadestuer registrering af trafikuheld

Planlægning og anlæg

Trafiksikkerhed skal løbende indtænkes i al planlægning og i nye anlægsprojekter.

Indsatser:

- Trafiksikre løsninger indtænkes i den fysiske planlægning i forbindelse med lokalplanlægning og bebyggelsesplaner
- Trafiksikkerheds- og utryghedsmæssige konsekvenser for cyklister indtænkes i alle anlægsprojekter
- Der foretages analyser af særligt utrygge og cyklist-uhedsbelastede kryds og strækninger, med henblik på at forstærke indsatsen for sikkerhedsmæssige forbedringer.

Kampagner og information

Århus Kommune vil målrettet informere særligt udsatte trafikantgrupper om trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger

Indsatsområde:

- Cyklistkampagner målrettet unge

Midler til indsatsen

Omkostninger til en øget indsats overfor lokaliteter belastet af uheld med cyklister - og til særlige kampagner - skønnes årligt at beløbe sig til 0,5 mio. kr.

Parkeringsforhold

For få pladser i City

Parkeringspladser er vigtige ved cyklisteres endemål. Det skal være bekvemt at komme af med sin cykel.

Ønsket om at få flere til at cykle øger behovet for et større udbud af strategisk placerede parkeringspladser til cykler. Cykelhandlingsplanen lægger derfor op til en bred indsats, der skal skabe mulighed for flere cykelparkeringsanlæg med den rigtige placering og udformning.

Mange efterladte cykler optager pladserne

Visse steder forringes udnyttelsen af de eksisterende parkeringspladser af cykler, der ikke længere er i brug. Der er derfor taget initiativ til en intensiveret oprydning og fjernelse af disse cykler. Oprydningen gentages med passende mellemrum - ikke mindst i området omkring Banegården og på Strøget.

Behov for flere P-pladser i City

I de senere år er der etableret flere nye parkeringsanlæg, blandt andet i forbindelse med nyrenoveringer og omlægninger af gadestrækninger - f.eks. Ryesgade og i forbindelse med nybyggeri af Bruuns Galleri.

Problemet er størst på strøggaderne og ved de store cykelparkeringspladser i den mest centrale del af City. Her er der et stort behov for flere pladser. Det skal overvejes at inddrage flere kantstensparkeringspladser til cykelparkering, som det er gjort på Ny Banegårdsgade.

Som ét skridt i retning af mere cykelparkering er der ved en revision af kommunens parkeringspolitik i 2005 indarbejdet normer for cykelparkering ved nybyggeri.

Nye typer P-pladser afprøves

Rundt omkring i City afprøves der nye typer af cykelparkeringspladser. Udformningen af pladserne har stor betydning for, hvem og hvor mange der bruger dem. I dag er cykelparkeringspladser sjældent overdækkede og der er ikke i alle tilfælde mulighed for at låse cyklen.



Aflåst cykelparkering på Ny Banegårdsgade



Lille Torv

Strategi og indsats

Århus kommune vil øge antallet af cykelparkeringsmuligheder med en god udformning og placering.

Nye og bedre parkeringsanlæg

Nye parkeringsmuligheder placeres så vidt muligt i tilknytning til vigtige rejsemål for cyklister, herunder kollektive trafikknudepunkter.

Øget fokus på sikkerhed ved etablering af nyanlæg. Afhængigt af placering omfatter det bl.a. beskyttelse af cykler mod hærværk og tyveri, tryghed ved ophold på parkeringspladserne samt gode adgangsforhold til cykelparkeringspladserne.

Især i City søges der etableret flere kommunale cykelparkeringsanlæg i tilknytning til gågaderne og Cykelringen (f.eks. Klostergade, Bispetorvet og Telefontorvet).

Ved en ombygning af Banegårdspladsen - jvf. Trafikplan for Århus Midtby - er det forudsat, at cykelparkeringen forbedres og udvides på pladsen og ved Bruuns Bro.

Indsatsen styrkes over for større private virksomheder i City med henblik på at etablere cykelparkeringspladser for kunder/ansatte.

Rundt i City afprøves nye typer af cykelparkeringer og nye løsninger indarbejdes i kommunens Design Manual

Indsats:

- Information og skiltning forbedres i relation til de eksisterende større cykelparkeringsanlæg i City.
- I tilknytning til Cykelringen og gågader i City etableres i størrelsesordenen 500 nye cykelparkeringer - i form af enkle stativer.
- Fortsat indsats for at fjerne ubrugte eller ulovligt parkerede cykler

Midler til indsatsen

En del af indsatsen til forbedring af cykelparkeringen vil ske i tilknytning til ombygninger og renoveringer af gader og torve i de centrale bydele, herunder Banegårdspladsen.

Omkostninger til ny cykelparkering ved cykelringen og gågader i øvrigt vil skønsmæssigt beløbe sig til 2 mio. kr.

Udvidelse af cykelparkering med 500 pladser ved Bruuns Bro skønnes at koste ca. 10 mio. kr.

Kombinationsrejser

Bedre samspil øger cyklens potentiale



Mårslet Station

Cyklens potentiale dækker i hovedtræk kun ture på op til 8-12 km. Længere ture er for langt hovedparten af befolkningen uoverskuelige.

Initiativer, der skal fremme kombinationsrejser skal ses i sammenhæng med Byrådets mål om at begrænse bilvæksten i Århus. Det kræver blandt andet, at bilisterne tilbydes bedre muligheder for at stille bilen uden for Århus (byområdet) for at cykle eller eventuelt benytte kollektiv transport resten af vejen.

Pendlertrafikken i bil fra omegnskommuner og yderligt beliggende bysamfund i Århus Kommune tilbydes i dag kun få muligheder for at benytte cyklen som en del af deres tur til og fra arbejde.

Overflytning af bilture til mere miljøvenlige kombinationsrejser - hvor cyklen indgår som en del af turen - kan i princippet opdeles i 2 typer:

- Bilture, der kombineres med en cykeltur (Parkér og Cykel)
- Bilture, der erstattes af en kombination af kollektiv transport og cykelture

Bil og Cykel (Parkér og Cykel)

Muligheden for at kombinere bilture med cykelture kræver gode, velplacerede parkeringsanlæg tæt på det overordnede vejnet og i direkte tilknytning til hovedstinet, så den sidste del af turen kan tilbagelægges på cykel. Sådanne anlæg kan etableres tæt ved de større indfaldsveje til Århus indenfor en radius af 5-10 kilometer fra City.

Et eksempel på placeringen af en Parkér og Cykel terminal er ved Egå Engsø, i tilknytning til den kommende Søften-Skødstrup motorvej.

Efter at have parkeret sin bil vil man her kunne tilbagelægge den sidste del af turen ind til City ad en trafikfredelig rute (Vejlby-Lystrup ruten) og i øvrigt nyde dagens motion.

Cykel og kollektiv trafik

Kombinationsrejser mellem kollektiv trafik og cykel er den hyppigst forekommende type af kombinationsrejse.

Denne form for kombinationsrejser kan blandt andet styrkes ved at etablere gode cykelparkeringspladser ved kollektive trafikterminaler samt ved at øge mulighederne for at medbringe cykel i bus og tog (typisk i morgen- og eftermiddagstimerne).

Herved kan ulemperne ved bus og tog - manglende dør til dør transport - elimineres og tilskynde flere til at kombinere cykel og kollektiv trafik.

Strategi og indsatser

Århus Kommunes vil forbedre mulighederne for kombinationsrejser, hvor cykel kan indgå som en del af rejsen.

Parkér og Cykel

Der etableres og markedsføres et antal Parkér og Cykel terminaler.

Indsats:

- Mulige placeringer af Parker og Cykel terminaler undersøges nærmere.
- En første Parker og Cykel terminal søges etableret i tilknytning til Søften-Skødstrup motorvejen ved Egå Engsø.

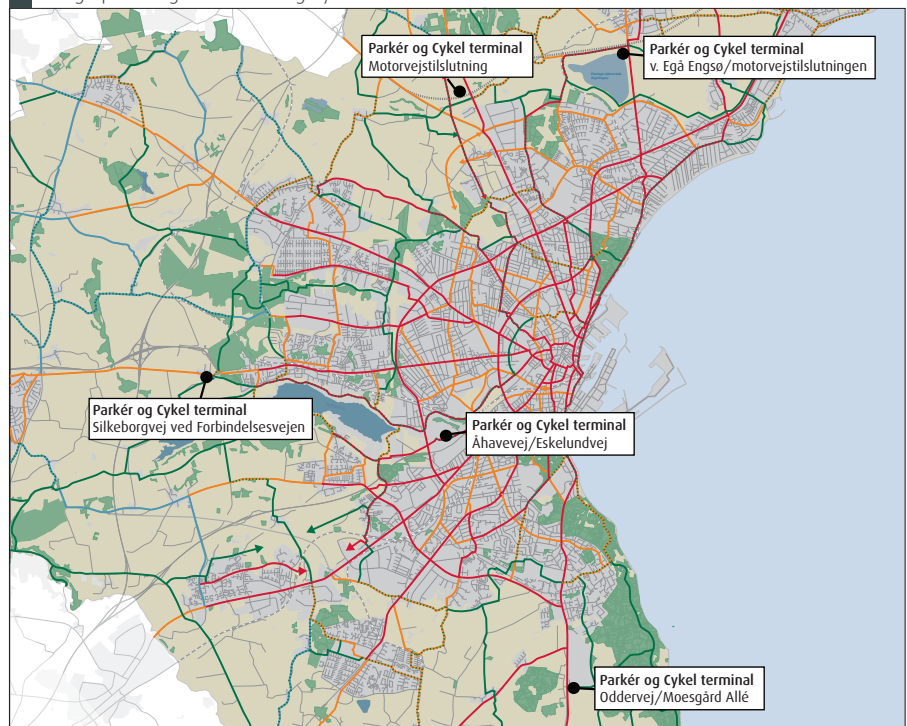
Cykel og kollektiv trafik

Mulighederne for cykelmedtagning i den kollektive trafik undersøges nærmere.

Midler til indsatsen

Anlæg af et Parker og Cykel terminal vil - afhængig af standard - kunne koste 0,5-1,5 mio. kr. (p-anlæg med 100 pladser). Anlæg tænkes at ske som en del af nye primære ruter eller forbedringer af eksisterende.

Mulige placeringer af Parkér og Cykel terminal



Drift- og vedligeholdelse

Vedligeholdelsen skal forbedres

Brugerundersøgelser dokumenterer, at cyklister prioriterer kørekomforten meget højt. Det er ikke rart at cykle på ujævne stier, og dårligt vedligeholdte stier øger desuden risikoen for punktering og i værste fald ulykker.

En indsats for at sikre en god drift- og vedligeholdelse af hovedrutenettet er derfor vigtig i bestræbelserne på at få flere til at cykle. På hovedrutenettet skal cyklisterne tilgodeses med jævne og velplejede belægninger, der renholdes hele året.

Vedligeholdelsen afstemmes med det nye hovedrutenet og forbedres

De kommunale stier er i dag inddelt i tre vedligeholdelsesklasser. Cykelhandlingsplanens klassifikation af hovedrutenettet lægges til grund for vedligeholdelsen. Det betyder, at primære trafikruter omfattes af eksisterende regler for klasse 1 stier, sekundære trafikruter omfattes af reglerne for klasse 2 stier, o.s.v. Vedligeholdelseskravene skærpes i alle 3 klasser.

Rekreative ruter er undtaget

De rekreative ruteforløb udenfor byområderne går typisk igennem det åbne land eller skov- og naturområder, som reguleres af Naturbeskyttelsesloven og i princippet foregår færdslen på eget ansvar. Der udføres ikke systematisk glatførebekæmpelse eller fejning af blade på skovveje og stier, der som regel heller ikke er udstyret med belysning, idet naturarealerne henligger som natmørke områder af hensyn til dyrelivet.



Cykelsti ved Nørreport



Paludan Müllers Vej

Strategi og indsatser

Århus Kommune vil arbejde for at få afstemt vedligeholdelsen af hovedrutenettet med de eksisterende stiklasser, og generelt at få forbedret såvel tilsyn som drift og vedligeholdelse.

Vedligeholdelse og tilsyn

- Drift og vedligeholdelse af cykelstier afstemmes med klassificeringen af hovedrutenettet.
- Der udarbejdes nye retningslinjer for drift, vedligeholdelse og tilsyn med stier, herunder vintervedligehold og renholdelse
- Kørekomforten på primære og sekundære trafikruter skal forbedres
- Der sikres bedre mulighed for at borgere kan indrapportere problemer vedrørende drift og vedligehold

Indsatser:

- Nye retningslinier udarbejdes i 2007/08, og skal for hver af de 3 klasser forholde sig til kvantitative og kvalitative normer for:
 - tidsterminer for fornyelse af slidlag
 - renholdelse, herunder beredskab vedr. særlige strækninger i City
 - vintervedligehold, herunder normer for hvornår og hvor stier skal være farbare
 - tidsterminer for besigtigelser og prioritering af vedligeholdelse
 - tilsyn med reetableringer efter ledningsarbejder m.m.
 - afmærkning af vejarbejder på stier
- Der gennemføres i 2007/08 komfortmålinger på Kommunens stianet
- På Kommunens hjemmeside etableres mulighed for at anmelde dårlige strækninger. Dansk Cyklist Forbund inddrages i relation til at overvåge drift og vedligeholdelse

Midler til indsatsen

Omkostninger til en forbedret drift og vedligeholdelse af cykelrutenettet skønnes årligt at beløbe sig til 1,5 mio. kr.

Information og dialog

Det er vigtigt at kende til cykelfaciliteterne

Erfaringen viser, at anlæg af flere cykelstier ikke alene får flere til at cykle. Information og dialog er mindst lige så vigtigt i arbejdet med at ændre folk transportvaner – for eksempel at lade bilen stå og istedet tage cyklen.

Vores valg af transport er ikke altid resultatet af et rationelt valg, men bestemt af faktorer som opdragelse, image, økonomi, fordomme og ikke mindst vaner. Flere af disse forhold kan påvirkes, men det forudsætter, at cyklen i højere grad profileres. Her er der både behov for information og mere overordnede kampagner.

Transportvaner kan ændres

Århus Kommune har gennemført flere undersøgelser af transportvaner. I 1998 blev der med Projekt JobTure sat fokus på transporten til og fra arbejde samt internt i arbejdstiden hos Kommunens ca. 28.000 medarbejdere. Undersøgelsen viste et stort potentiale for at få flere til at cykle, og at tiltag som bl.a. information er et effektivt virkemiddel.

I 1995-96 blev projektet CykelBus'ter gennemført i et samarbejde med Miljøstyrelsen. Projektet skulle belyse muligheden for at få inkarnerede bilister til at lade bilen stå og i stedet at tage cyklen eller bussen, ved bl.a. at tilbyde gratis cykel og buskort.

Projektet viste, at indsatsen for at forbedre cyklens konkurrenceevne først og fremmest bør rumme livsstilsappelerende elementer (mere motion, større velvære m.m.). Resultaterne af undersøgelsen viste også, at motivation og evnen til at overflytte ture fra bil til cykel og bus er uafhængig af forhold som køn, alder, indkomst og boligtype.

Århus Kommune har derfor løbende afviklet kampagner, der sætter fokus på transportvaner, og dette arbejde skal fortsættes.

Nuværende cyklister skal også informeres

Med konkret information skal det sikres, at nuværende og potentielle cyklister får kendskab til de gode cyklistforhold, som

Århus Kommune allerede tilbyder i dag, men også sikre kendskab til nye tiltag.

Også øget skiltning indgår som en del af strategien. Det skal være lettere at orientere sig på det overordnede cykelrutenet.

Der skal fortsat skabes en god dialog med borgerne om cykeltrafik og forholdene for cyklister i kommunen. De mange dag-

lige cykelbrugere har et stort kendskab til cykelforholdene. Det er vigtigt, at der er mulighed for at formidle denne viden videre til Kommunen.

Information og dialog skal gå hånd i hånd med fysiske forbedringer. Alt sammen handler det om at få flere til at cykle og benytte de tilbud, der stilles til rådighed.

Strategi og indsatser

Århus Kommune vil gøre en indsats for at markedsføre cykeltrafik og øge borgernes kendskab til cykelforholdene i kommunen.

Information

Der skal informeres mere og bedre om eksisterende og nye cykelfaciliteter - samt relevante forhold i øvrigt (planer, kort, m.m.)

Indsatser:

- Etablering af kommunal hjemmeside for cykeltrafik i Århus Kommune, hvor dialog er mulig, og hvor alle relevante oplysninger om cykelforhold er samlet og let tilgængelige.
- Udgivelse af cykelkort med information om cykelruter og andre relevante forhold (parkeringsmuligheder m.m.)
- Udarbejdelse af webbaseret cykelruteplanlægger for hele kommunen
- Forbedret skiltning af cykelruter med længdeangivelser til vigtige rejsemål og navngivning af ruter samt af cykelparkering

Kampagner og events

Kampagner og events skal bruges aktivt til at få flere til at cykle

Indsatser:

- Anbefaling af deltagelse i kampagner som: "Vi cykler til arbejde" og "Alle Børn Cykler"
- Kampagne målrettet pendlere
- Informations- og imagekampagne med fokus på livsstil og cykling

Særlige tiltag

Etablering af mobilitetskontor, som ved hjælp af kampagner, rådgivning og information skal påvirke trafikantvaner og -adfærd. Indgår også som initiativ i Trafikplan for Århus Midtby.

Midler til indsatsen

En del af indsatsen til forbedret information vil ske i tilknytning til etablering af konkrete cykelstianlæg m.m. Omkostninger til indsatser i øvrigt (hjemmeside, kampagner, cykelrutekort og ruteplanlægger) vil skønsmæssigt kunne gennemføres over en årrække for en årlig udgift på 0,5 mio. kr.

Handlingsplan

Prioritering og investering

Cykelhandlingsplanen - og initiativerne heri - vil i de kommende år udgøre det overordnede grundlag for at fremme cykeltrafikken i Århus Kommune.

Initiativer, der i anden planlægning berører cykelhandlingsplanens indsatsområder, koordineres med cykelhandlingsplanen. Det gælder f. eks. større trafikplaner og mindre vej- og stiplaner for bysamfund og bykvarterer, hvor planer for mere lokale stianlæg skal sammentænkes med det overordnede cykelrutenet og initiativer på dette net.

Cykelhandlingsplanens fysiske indsatsområder vil konkret danne grundlag for de årlige prioriteringer af stianlæg i anlægsplanerne for vej- og naturområdet.

Overordnet strategi for realisering af planen

Cykelhandlingsplanen er en langsigtet rammeplan. Der er udpeget syv overordnede indsatsområder, der efterfølgende skal følges op af konkrete projekter. Planen udpeger de vigtigste problem- og indsatsområder, men fastlægger ingen detaljerede løsninger.

De syv indsatsområder er alle vigtige, men investeringsbehovet varierer. Den anlægsmæssige indsats i relation til at forbedre og udbygge det overordnede cykelrutenet udgør en betydelig del af den ressourcemæssige indsats.

Når det gælder den generelle prioritering, vil der dog især være behov på øget fokus på indsatser vedrørende en bedre drift og vedligeholdelse af cykelstianlæg - samt mere information om eksisterende cykelfaciliteter og fordele ved at cykle. En sådan prioritering understøttes ikke mindst af mange af de synspunkter, der er fremkommet i forbindelse med den offentlige debat om planen.

Når det gælder den fysiske indsats vil cykelhandlingsplanens udpegning af et hovedrutenet - og dets klassificering - generelt være styrende for prioriteringen af indsatsen.

Oversigt – indsatser og prioriteringer

I skemaet er cykelhandlingsplanens indsatser opsummeret, og der er taget stilling til en grov prioritering af disse samt tidspunkter for realisering af dele af planens indhold.

Væsentlige dele af indsatsen vil ske løbende - ligesom flere elementer under de forskellige indsatsområder (sikkerhed, fremkommelighed, information, m.m.) delvis vil kunne realiseres i tilknytning til f.eks. anlæg af nye hovedruter

Tidspunkter for realisering af større dele af initiativerne vil især være afhængig af de økonomiske muligheder.

Planen lægger op til væsentlige investeringer

En realisering af handlingsplanen inden for en overskuelig årrække vil kræve betydelige investeringer – uanset at dele af den løbende indsats finansieres inden for gældende bevillinger til stianlæg.

Udgifter til udbygning af hovedrutenettet – i form af seks nye ruter – skønnes at koste 100 mio. kr., og forbedret indsats med hensyn til sikkerhed, kampagner samt drift og vedligeholdelse vil årligt koste i alt ca. 2,5 mio. kr.

Udgifter til forbedringer af det eksisterende primære og sekundære rutenet vil med baggrund i et meget groft skøn koste i størrelsesordenen 120 mio. kr. Med en finansiering heraf inden for gældende faste bevillinger til stianlæg vil indsatsen strække sig over en betydelig årrække.

Det videre arbejde

For de fleste af de fysiske initiativer - og ændringer af driftsforhold - i handlingsplanen skal der efterfølgende udarbejdes egentlige projekter og beslutningsgrundlag, som forelægges Byrådet. Først når Byrådet har vedtaget projekterne og bevilget de nødvendige midler kan initiativerne føres ud i livet.



Frederiks Allé



Østergade



Park Allé



Guldsmedgade

Oversigt - indsatser og prioriteringer

| Indsats | Projekter | Prioritering | Realisering | Overslag |
|-----------------------------------|--|--|--|------------------------------------|
| 1. Et sammenhængende cykelrutenet | 6 nye primære cykelruter | | Nye ruter realiseres over en årrække | I alt ca. 100 mio. kr. |
| | Forbedringer på eksisterende hovedrutenet - nye stianlæg og bedre krydsninger | Prioriteres med baggrund i klassificering af hovedrutenet | Realiseres løbende - forventelig over en lang årrække | I størrelsesordenen 120 mio. kr. |
| 2. Fremkommelighed | Niveaufri krydsninger | Prioriteres højt på nye cykelruter | Realiseres især i tilknytning til nye primære ruter | - |
| | Niveaufri krydsninger, særlige prioriteringer i kryds, forbedrede stikrydsninger, færre forhindringer, læhegn, m.m. | Prioriteres med baggrund i klassificering af hovedrutenet | Realiseres løbende - herunder i tilknytning til nye ruter og forbedringer af eksisterende. | Ca. 10 mio. kr. til særlige tiltag |
| | Undersøgelse af forhindringer (bomme, ramper, m.m.) og ensretninger | | 2008 | - |
| 3. Trafiksikkerhed | Forstærket indsats omkring særligt cyklist uheldsbelastede lokaliteter | Prioriteres med baggrund i særlig uheldsanalyse | Årligt | 0,5 mio. kr. pr. år |
| | Cyklistkampagner vedr. sikkerhed | | Løbende - i tilknytning til Trafiksikkerhedsudvalgets aktiviteter | - |
| | Fortsat samarbejde med sygehuse om bedre uheldsregistrering | | Løbende | - |
| 4. Parkeringsforhold | Information og skiltning af større cykelparkeringsanlæg | | Løbende i tilknytning til ibrugtagning af nye større anlæg - og som en del af projekt for skiltning af ruter | - |
| | Anlæg af cykelparkeringer i tilknytning til gågader og Cykelringen, samt udvikelse af cykelparkering ved Bruuns Bro | Prioriteres med baggrund i det eksisterende udbud af parkering | Løbende i tilknytning til ombygning af gader og torve | 12 mio. kr. |
| | Fortsat indsats for at fjerne ubrugte og ulovligt parkerede cykler | | Løbende | - |
| 5. Kombinationsrejser | Anlæg af Parker og Cykel terminal ved Egå Engso | | Cykel og Parker terminaler etableres primært som en del af nye primære ruter | - |
| | Undersøgelse af muligheder for medtagning af cykel i kollektiv trafik | | 2008 | - |
| 6. Drift og vedligeholdelse | Udarbejdelse af nye retningslinier for drift og vedligehold af cykelstier - med baggrund i klassificering af hovedrutenet | | 2007/08 | - |
| | Komfortmålinger af stier | | 2007/08 | - |
| | Anmeldelse af dårlig vedligehold på kommunal hjemmeside | | Indgår som en del af projekt for en ny og særlig hjemmeside vedr. cyklistforhold | - |
| | Forbedret drift og vedligehold af cykelstier | Prioriteres med baggrund i klassificering af hovedrutenet | Årligt | 1,5 mio. kr. pr. år |
| 7. Information og dialog | Etablering af kommunal hjemmeside for cyklister og cykeltrafik, herunder web-baseret cykelruteplanlægger Udarbejdelse af cykelrutekort Kampagner | Prioriteres generelt højt | 2008 - kampagner løbende | 0,5 mio. kr. pr. år |
| | Skiltning af cykelruter og cykelparkering | | Sker primært i tilknytning til nye cykelruter og p-anlæg | - |



● Baggrund

Cykelhandlingsplanen tager sit udspring i »Handlingsplan 2002-2005 for Århus Kommune i det 21. århundrede«, hvor cykelhandlingsplanen er udpeget som et konkret initiativ.

● Cykelhandlingsplanen er udarbejdet i samarbejde mellem Trafik og Veje og Natur og Miljø under Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø. Hensigten har været at samle såvel de trafikale som rekreative interesser, der er knyttet til cykeltrafikken, så en udbygning af stinetet kan ske ud fra fælles mål.

● Cykelhandlingsplanen tager endvidere udgangspunkt i målsætninger, der allerede er fastlagt i Kommuneplan 2001 samt i handlingsplaner indenfor trafik- og miljøområdet.

● Sådan er cykelhandlingsplanen blevet til

Cykelhandlingsplanens hovedrutenet er blevet udpeget i et samarbejde mellem repræsentanter for kommunen, lokale fællesråd og Dansk Cyklistforbund - med inddragelse af en betydelig mængde lokalkendskab.

● Dansk Cyklistforbund har desuden bidraget til udpegningen af planens temaer.

● Det indledende baggrundsarbejde blev samlet i rapporten: "Forslag til cykelhandlingsplan - en plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune", som Byrådet udsendte i februar 2006, som udgangspunkt for en offentlig debat.

● Den offentlige debat om forslaget til cykelhandlingsplan forløb i foråret 2006. Undervejs blev der blandt andet uddelt informationsfoldere om planen og afholdt et debatmøde på Rådhuset med deltagelse af politikere, embedsmænd, eksperter samt borgere og interessegrupper. Resultaterne fra offentlighedsfasen har indgået i arbejdet med den endelige plan.

● Cykelhandlingsplanen er vedtaget af Århus Byråd i september 2007 - og kan ses på www.aarhuskommune.dk.

● Yderligere oplysninger

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til:

Civilingeniør Pablo Celis
Trafik og Veje
Tlf: 89 40 44 79
e-mail: pc@vej.aarhus.dk