8000 FORDELE VED AT CYKLE

CYKELHANDLINGSPLAN 2017



AARHUS KOMMUNE





INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING Side 4
2. STATUS PÅ CYKELTRAFIKKEN Side 6
3. MÅLSÆTNINGER Side 8
4. INDSATSOMRÅDER Side 10
5. HANDLINGSPLAN Side 48

KOLOFON
Udarbejdet af Aarhus Kommune, Teknik & Miljø, Center for Byudvikling og Mobilitet
Grafisk opsætning og fotos: Aarhus Kommune
Aarhus Kommune 2017

AARHUS – PÅ VEJ TIL AT BLIVE EN RIGTIG CYKELKOMMUNE

De klassiske danske cykelstier er kendt verden over som en afgørende forudsætning for at få store dele af befolkningen til at cykle. I dag er der 675 km cykelstier i Aarhus Kommune, og byens første cykelsti blev etableret helt tilbage i 1894 (Risskovstien).

Aarhus Byråd vedtog i 2007 en storstilet cykelhandlingsplan med helt nye ambitioner for cykeltrafikken. Handlingsplanen indeholdt samlet set projekter for en kvart milliard, og bød på en lang række spændende og innovative projekter. Projekter, der allerede nu har sat Aarhus på landkortet over de mest cykelvenlige kommuner i Danmark – og i verdenen.

Der er sket meget siden 2007, og samlet set har Aarhus Byråd – sammen med bl.a. støtte fra de statslige puljer til cykeltrafik – investeret knap 225 mio. kroner i fremme af cykeltrafik for perioden fra 2007 og frem til i dag.

I den forholdsvis korte periode er Aarhus bl.a. blevet udbygget med mere end 3.500 atrraktive cykelparkeringspladser, nye højklassede cykelruter og cykelstianlæg, ny skiltning, cykelbarometre og luftpumper. Og på den mere innovative side er aarhusianerne nu så småt begyndt at vænne sig til ord som Cykelgader og Parker og Cykl terminaler.

Aarhus Kommune er gået forrest med en lang række innovative projekter, utraditionelle kampagner og på mange områder udfordret vanetænkning i bestræbelserne på at få flere til at cykle – og alt tyder på at indsatsen har båret frugt.

Alene siden 2011 er antallet af cyklister i Aarhus er steget med 18 %.

Det er en ganske imponerende stigning på så kort tid, og det vidner om, at Aarhus har haft igangsat tiltag med høj effekt. Kombinationen af fysiske tiltag, kampagner og sammenhængen med den øvrige mobilitetsplanlægning i kommunen har således efter alt at dømme virket efter hensigten.

Det forventes, at cykeltrafikken fortsat vil stige de kommende år som følge af både den generelle befolkningstilvækst og de vedtagne politiske målsætninger om at få endnu flere til at cykle. Det er derfor fortsat relevant at fremtidssikre kommunens cykelinfrastruktur med henblik på at skabe et sammenhængende og attraktivt cykelstinet.

Trygge og fremkommelige forhold er afgørende både for at fastholde de nuværende cyklister og for at få flere til at benytte cyklen som transportmiddel.

Byen og antallet af cyklister har fået vokseværk

Aarhus Kommune er de seneste år vokset med ca. 4.000 nye indbyggere hvert år. Aarhus nærmer sig hastigt en status som storby med de afledte trængselsproblemer, som også ses i andre metropoler. Det samme gør sig gældende for cyklisterne i Aarhus. Aarhus er gået fra at være en kommune med et moderat antal cyklister til en kommune, hvor cyklen efterhånden er begyndt at dominere bybilledet mange steder.

Med de seneste års satsning på cykeltrafikken og promovering af fordelene ved at cykle, er borgernes forventning til en top-trimmet kommune med gode, jævne, sikre og fremkommelige cykelstiforbindelser øget i en sådan grad, at det indenfor de nuværende rammer afsat til fremme af cykeltrafik, er meget van-

skeligt at få opfyldt de mange ønsker til forbedringer på vej- og stinettet. Udover de konkrete cykelstianlæg halter kommunen efter med især etablering af gode og sikre cykelparkeringsforhold samt en forbedret drift- og vedligeholdesstandard på cykelstierne.

Ikke kun en cykelby – men også en cykelkommune

I Aarhus Kommune er der store afstande fra Aarhus til en række af oplandsbyerne. Der er sjældent cykelfaciliteter, der forbinder oplandsbyerne med Aarhus og med hinanden, og i takt med at flere aarhusianere gerne vil cykle de lidt længere afstande dagligt, er der opstået et særligt behov for at få etableret gode og sikre stifaciliteter eller vejsaneringer, der kan udgøre attraktive korridorer for cykeltrafikken i det åbne land.

Smilets By – også på cykelstierne

Med det øgede antal cyklister i trafikken og på cykelstierne øges de indbyrdes konflikter trafikanterne imellem helt naturligt.

I Aarhus har vi en skøn blanding af hverdagscyklister, børn og ældre på cykel. Og så har vi superpendlere, der tilbagelægger større afstande dagligt mellem hjem og arbejde, og ind i mellem alt det har vi motionscyklisterne, der i høj fart træner formen til det næste cykelløb.

Med den seneste tids voldsomme stigning i antallet af cyklister er antallet af konflikter imellem trafikanter – og cyklister – steget til et niveau, hvor der er et presserende behov for at sætte fokus på cyklisternes adfærd på cykelstierne og i bygaderne. Aarhus skal være en behagelig cykelby for alle, hvor man naturligt tager hensyn til sine medtrafikanter.

Mere plads på cykelstierne

Andelen af cyklister i især Midtbyen er steget meget kraftigt de seneste år. Mejlgade, Frederiks Allé og andre centrale forbindelser har hver dag en cykeltrafik, der svarer til biltrafikken på en større indfaldsvej.

Den store andel af aktiv transport er med til at udnytte pladsen optimalt i de centrale bydele, og er dermed også med til at styrke de attraktive byrum. Åbningen af Aarhus Å, etableringen af Strøget og fredeliggørelsen af Lille Torv, Store Torv og Bispetorvet er alle eksempler på tiltag, som kun har kunnet lade sig gøre ved at erstatte biltrafik med aktiv transport og kollektiv transport.

Der er også flere og flere ladcykler i gadebilledet, som kræver mere plads. De tilhører især børnefamilier, der har valgt at undvære en bil eller nøjes med kun én bil i stedet for to.

Hvis den positive udvikling skal fortsætte, er det nødvendigt at prioritere forholdene for cyklister i de områder, hvor de er utrygge.

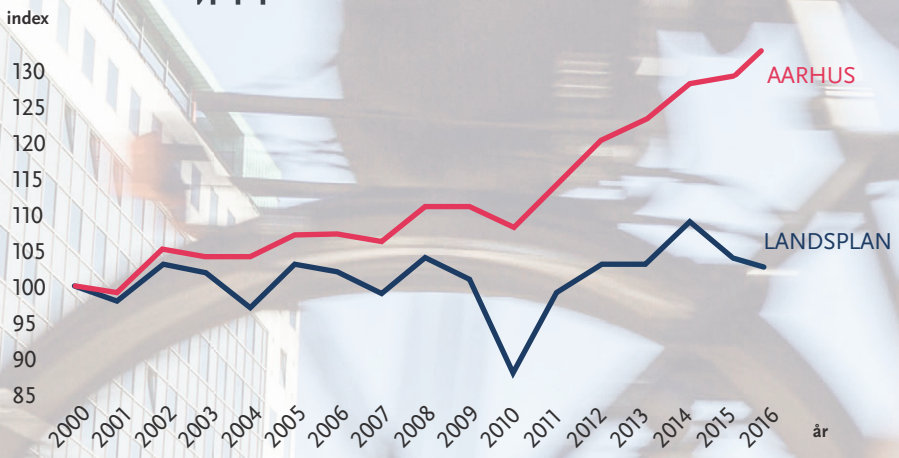
Cykelstinettet skal udvikles, så der bliver flere sikre ruter at vælge på turen ind til og igennem Midtbyen. Samtidig skal kapaciteten udvides på nogle af de cykelstier, der allerede i dag er for smalle til den mængde cyklister, der passerer dagligt, og så skal rejsehastigheden for cykeltrafikken øges ved at prioritere den højere i signalregulerede kryds.

STATUS PÅ CYKELTRAFIKKEN I AARHUS

CYKELTRAFIKKEN STIGER

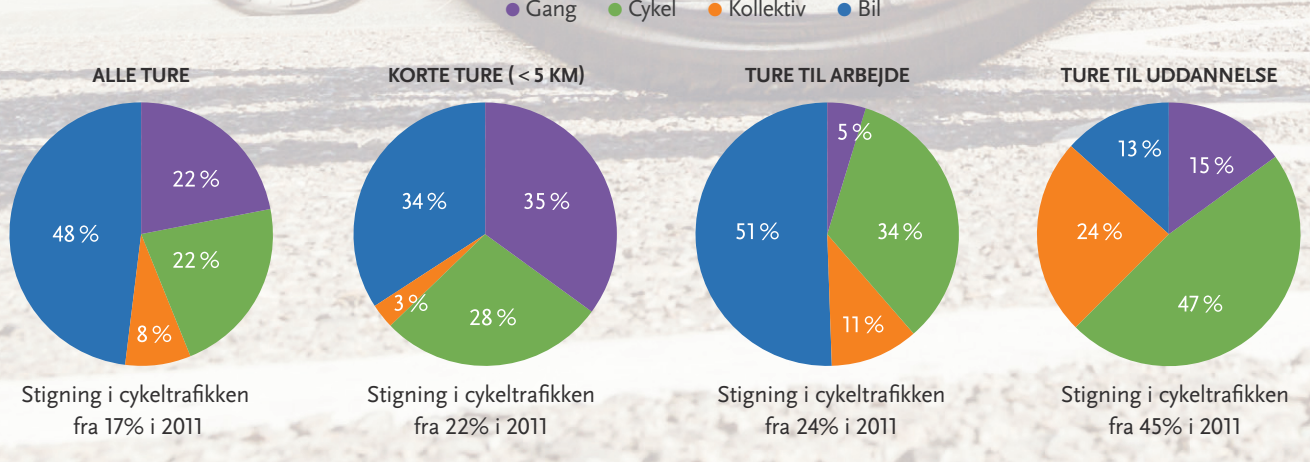
Cykeltrafikken i Aarhus er samlet set steget med 32 % siden 2000 – en del mere end stigningen på landsplan. Siden 2011 er cykeltrafikken steget med 18 %, mens den på landsplan til sammenligning kun er steget med 2 %.

Vejret har stor indflydelse på cykeltrafikken. Et eksempel på dette var den usædvanlig kolde vinter i 2010 med fem hårde vintermåneder og en meget regnfuld september – som satte et tydeligt præg på cykeltrafikken i 2010.



CYKLENS ANDEL AF TURE I AARHUS

Kilde: DTU TU-data 2015



Stigning i cykeltrafikken fra 17% i 2011

Stigning i cykeltrafikken fra 22% i 2011

Stigning i cykeltrafikken fra 24% i 2011

Stigning i cykeltrafikken fra 45% i 2011



HVEM ER DE AARHUSIANSKE CYKLISTER?

Mænd **51 %** Kvinder **49 %**
18-29 år **41 %** 30-39 år **17 %** 40-49 år **14 %** 50-59 år **14 %** 60-69 år **14 %**
I arbejde **51 %** Studerende, elever, lærlinge **30 %** Ledige, pensionister, sygemeldte og på orlov **19 %**

Kilde: Borgerundersøgelse gennemført af YouGov 2016

HVOR TIT BRUGER AARHUSIANERNE CYKEL, BUS, TOG OG BIL?

	Cykel	Kollektiv	Bil
Dagligt	**29 %**	**12 %**	**40 %**
Et par gange om ugen	**19 %**	**18 %**	**23 %**
Et par gange om måneden	**14 %**	**29 %**	**21 %**
Sjældent	**24 %**	**35 %**	**14 %**
Aldrig	**15 %**	**6 %**	**3 %**

37% af de aarhusianere, der cykler sjældent eller aldrig har ikke en cykel.

Kilde: Borgerundersøgelse gennemført af YouGov 2016

HJELM

51% af cyklisterne siger, at de brugte hjelm på deres sidste cykeltur.

LYS

90% af cyklisterne siger, at de havde lys på cyklen på sidste tur i mørke.

Kilde: Borgerundersøgelse gennemført af YouGov.

ANTAL CYKLISTER PÅ HVERDAGE

Ringgadebroen: **4.100**
Vestre Ringgade ved Viborgvej: **4.900**
Risskovstien ved Skovvejen: **2.900**
Brabrandstien: **2.000**
Silkeborgvej ved Ringgaden: **3.100**
Randersvej ved Ringvejen: **3.600**
Strandvejen ved Marselis Boulevard: **2.000**
Frederiks Allé: **8.000**
Langelandsgade ved Ringgaden: **5.000**
Carl Blochs Gade: **3.200**
Mejlgade: **10.000**
Paludan Müllers Vej ved Langelandsgade: **3.800**
Frederiksgade: **4.000**

Kilde: Aarhus Kommunes trafiktællinger 2015. Tallene er angivet i hverdagsdøgntrafik.



MÅLSÆTNINGER

Aarhus Kommune har et erklæret mål om, at en større del af trafikken i kommunen skal foregå på cykel, og at især de kortere bilture i højere grad erstattes af cykelture.

Målgruppen af potentielle cyklister er således især bilister, der bruger bilen på de kortere ture, men også pendlere, der rejser over længere afstande. Cykeltrafikken i Aarhus er steget markant de seneste fem år og stigningen kommer bl.a. fra langturspendlere fra omegnsbyerne i kommunen.

Målsætning 1: 20 % flere cyklister i Aarhus i 2021

Cyklisme er godt for Aarhus og for den enkelte cyklist. At flere vælger cyklen fremfor andre transportmidler gavner fællesskabet i form af bedre fremkommelighed, mindre belastning på miljøet samt bedre sundhed.

For den enkelte trafikant er cyklen også et attraktivt transportmiddel. På mange ture i Aarhus er det den hurtigste måde at komme rundt på. Cyklen er et økonomisk attraktivt transportmiddel med lave udgifter for den enkelte. Cyklister kan desuden glæde sig over, at de generelt lever længere end "ikke cyklister", og de har flere sunde leveår.

Med de mange positive effekter for Aarhus og den enkelte borger, vil Aarhus Kommune fortsætte med at investere i fremme af cyklisme.

Cykelhandlingsplanen skal medvirke til at få endnu flere til at cykle, og målet er, at cykeltrafikken skal stige med yderligere 20 % i perioden 2017-2021.

Målsætning 2: Endnu flere tilfredse cyklister

Det skal være nemt og attraktivt at cykle i Aarhus, og cykling skal være for alle. Om det er cykelentusiasten, skoleeleven eller borgeren, der sjældent anvender cyklen, så skal de alle opleve, at cyklen er attraktiv for dem.

Cyklisternes tilfredshed med Aarhus som cykelby stiger og det er et mål, at tilfredsheden fortsat skal stige.

Aarhus Cykelby måler cyklisternes tilfredshed på 14 forskellige parametre, og det er et mål, at tilfredsheden stiger på samtlige parametre.

Målopfyldelsen monitoreres gennem udarbejdelse af cykelregnskaber hvert andet år frem til 2021.

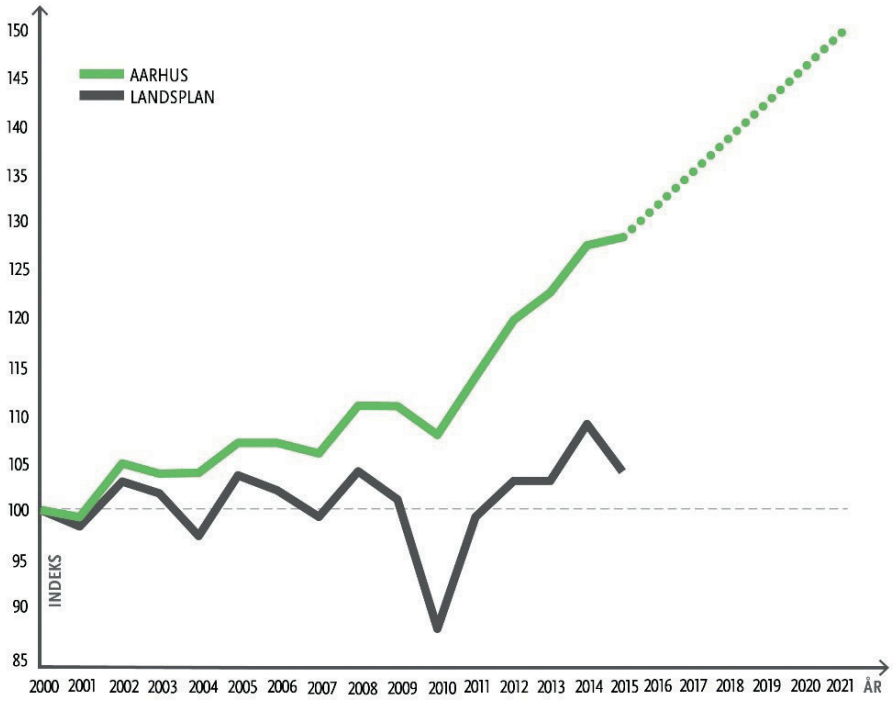
Målsætning 3: Færre uheld med cyklister

At sikre en høj grad af sikkerhed for cyklister er et vigtigt parameter for at få flere til at cykle – herunder især i forhold til børn og ældre.

Udviklingen i antallet af ulykker har de seneste år været faldende, og det er et mål, at antallet af uheld med cyklister skal reduceres yderligere med 25 % frem mod 2021 med udgangspunkt i 2015-tal.

MÅLSÆTNING # 1

Cykeltrafikken er steget kraftigt de seneste fem år i Aarhus Kommune, og det er et mål, at cykeltrafikken i kommunen skal stige med yderligere 20 % frem til 2021.



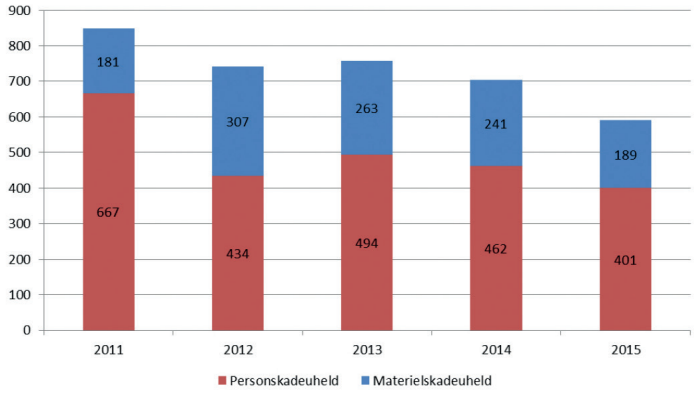
Cykeltrafikindeks for Aarhus Kommune sammenlignet med udviklingen på landsplan.



Tilfredshed med Aarhus som Cykelby - Cykelregnskab 2015/2016.
Hvert cykelhjul angiver at 10 procent er tilfredse.
Der kan maksimalt opnås en score på 10 cykelhjul.

MÅLSÆTNING # 2

70 % af cyklisterne er overordnet tilfredse med Aarhus som cykelby. I 2011 var dette tal 68 %. Tilfredsheden skal stige yderligere frem til 2021. Figuren viser et eksempel på én af de 14 parametre, der hvert andet år måles på i kommunens Cykelregnskab, hvor borgerne spørges til deres tilfredshed med Aarhus som cykelby.



Udvikling i antal uheld med cyklister i Aarhus Kommune 2011-2015.

MÅLSÆTNING # 3

Antallet af politi- og skadestueregistrerede uheld for cyklister har været faldende de seneste år. Det er et mål, at antallet af ulykker med cyklister skal reduceres med yderligere 25 % frem mod 2021.

INDSATSOMRÅDER

Cykelhandlingsplan 2017 skal gøre det endnu mere attraktivt at cykle ved at sikre de rette fysiske rammer og fremme en god cykelkultur.

For at forbedre forholdene for cyklisterne i Aarhus og for at nå de ambitiøse målsætninger er det nødvendigt at prioritere cyklisterne økonomisk samt at sikre plads i byrummene ved at prioritere cyklister over andre individuelle transportformer, hvor der er behov for det.

Cykelhandlingsplan 2017 indeholder ialt 11 indsatsområder, der skal fremme cyklismen og gøre Aarhus til en endnu bedre by at cykle i.

Den overordnede tankegang med udpegning af en række indsatsområder er at få flest mulige trafikanter på cyklen pr. investeret krone.

Hovedindsatsen i planen – et sammenhængende cykelrutenet
Som en hovedindsats i planen er ambitionen af få udbygget kommunen med et sammenhængende cykelrutenet. Et sammenhængende cykelrutenet er forudsætningen for at kunne tilbyde gode, sikre og fremkommelige korridorer for cykeltrafikken – uanset alder og erfaringsniveau.

Ti indsatsområder supplerer hovedindsatsen
Der er udpeget ti indsatsområder, der erfaringsvis har stor værdi for cyklisternes oplevede komfort, fremkommelighed og sikkerhed.

Gennnem øgede investeringer kan en realisering af projekterne indenfor de forskellige indsatsområder være med til at både fastholde og tiltrække nye cyklister.

De overordnede indsatsområder er ikke prioriteret indbyrdes, men indenfor hvert indsatsområde er der indikeret en prioritering af projekterne foreslået i planen.

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



INDSATSOMRÅDER

Cykelhandlingsplan 2017 indeholder 11 indsatsområder,
der skal fremme cyklismen og gøre Aarhus til en endnu bedre by at cykle i.

#1 Et sammenhængende cykelrutenet

Cyklisters mulighed for hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste cykelmål skal styrkes. Cykelhandlingsplanen fastlægger – som en hovedindsats – et samlet cykelrutenet bestående af eksisterende stiruter og nye stianlæg.

#2 Nye højklassede stiforbindelser

Der etableres otte nye højklassede stiforbindelser med henblik på at skabe et konkurrencedygtigt transportalternativ, så flere pendlere vælger cyklen frem for bilen.

#3 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.

#4 Cykelparkering

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

#5 Adfærd og kommunikation

Aarhus Cykelby er et vigtigt brand overfor byens cyklister og i forhold til branding af byen som bæredygtig, innovativ og en god turistdestination. Adfærdspåvirkning gennem målrettede kampagner skal få flere trafikanter til at vælge cyklen som et alternativ til privatbilen.

#6 Sammen om cykling i Aarhus

At skabe de rette rammer for cyklister samt promovering af cykling og cykelkultur er en fælles indsats på tværs af kommunen og skabes bedst gennem samarbejde med eksterne interessenter. Indsatsen skal konkretisere og understøtte, at vi i fælles flok løfter opgaven med at få flere til at cykle i Aarhus.

#7 Cykling året rundt

I Aarhus Kommune skal det være muligt at cykle året rundt. Det stiller særlige krav til bl.a. belysning, glatførebekæmpelse og snerydning på kommunens stier og veje.

#8 Trafiksikkerhed og tryghed

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

#9 Kombinationsrejser

Mulighederne for at foretage kombinationsrejser, hvor cyklen kan indgå som en del af rejsen, skal understøttes gennem sammentænkning af cykelrutenettet, de store indfaldsveje og de kollektive trafikknudepunkter.

#10 Way-finding

Cyklisternes infrastruktur skal indrettes, så det bliver nemmere og mere intuitivt at finde rundt som cyklist.

#11 Kvalitet i udførelsen

Løsningerne skal have en høj standard, der sikrer gode forhold for cyklister i de nye anlæg og under udførelsen af dem.

ET SAMMENHÆNGENDE CYKELRUTENET

Bedre fremkommelighed og attraktive cykelstier kan få flere til at cykle. Aarhus har et veludbygget stinet, men der er stadig behov for udbygning med nye stianlæg.

Nye stianlæg skal give nye og bedre forbindelser i by og i åbent land. Den langsigtede målsætning er at etablere et sammenhængende cykelrutenet i Aarhus Kommune.

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 vejområdet og i forbindelse med MOVE og anlægsmidler i øvrigt. Cykelhandlingsplanens indsats med hensyn til et sammenhængende cykelrutenet omfatter på den ene side anlæg af nye ruter – og på den anden side forbedringer af det eksisterende overordnede rutenet, hvor der mangler cykelfaciliteter ("missing links").

Cykelhandlingsplanen skal skabe:

- Plads til cyklister på strækninger i by og åbent land
- Flere højklassede stiruter (Velostradaer)
- Bedre forbindelser på tværs af og rundt om Midtbyen
- Bedre forbindelser fra forstæder og opland til Midtbyen
- Bedre forbindelser i og mellem forstæder og lokalsamfund
- Synliggøre og forbedre sammenhæng mellem eksisterende ruter



Udpegning og klassificering af hovedrutenet

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

- forbinder større boligområder med cykeltrafikkens 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 Aarhus. Længere ude forbinder hovedrutenettet oplandsbyerne med hinanden. Via radialer er der sikret adgang til Midtbyen 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 fire klasser, som afspejler ruternes relative vigtighed og overordnede funktion:

- Primære trafikruter
- Sekundære trafikruter
- Oplandsruter
- Grønne ruter

Klassificeringen er som sagt hovedgrundlaget for prioriteringen af den fremtidige indsats – således prioriteres primære ruter over sekundære ruter osv. 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 side 15.

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 Midtbyen.

"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"

"Fra flere større byområder uden for Aarhus skønnes der at være potentiale for længere pendlerture. For at betjene disse områder etableres som en overbygning til de primære ruter en række højklassede stiforbindelser (Velostradaer)"

De primære ruters udstrækning tager udgangspunkt i, at langt de fleste cykelture er under 5 km. Fra flere større byområder uden for Aarhus skønnes der dog at være potentiale for længere pendlerture. For at betjene disse områder etableres som en overbygning til de primære ruter en række højklassede stiforbindelser (Velostradaer). Velostradaerne beskrives som en særlig indsats på side 18.

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.

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.

I åbent land skal nye stianlæg skabe sammenhæng i rutenettet, så cyklister kan færdes sikkert ad stier og svagt trafikerede lokalveje. Udbredelsen af stier i åbent land begrænses af, at stier i åbent land ofte er en mindre god samfundsøkonomisk investering i forhold til investering af stier i byområder. Tiltag i åbent land vil derfor i højere grad indebære mindre omkostningstunge tiltag såsom etablering af eksempelvis 2 minus 1 veje samt trafik- og hastighedsdæmpning af veje.

Grønne ruter
De grønne 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. Et vigtigt parameter for de rekreative ruter er, at de har et sammenhængende og overskueligt forløb. En del af de grønne ruter er sammenfaldende med det øvrige cykelrutenet.



Foto: Mejlgade – Danmarks første Cykelgade.

Forbedringer på eksisterende hovedrutenet

Det eksisterende hovedrutenet skal forbedres, og der skal skabes sammenhæng i det overordnede cykelrutenet.

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 grønne ruter er der alene foretaget en vurdering af overordnede problemstillinger.

Den efterfølgende planlægning skal sikre, at udbygninger på netop disse strækninger vurderes i lokalplaner og øvrige vej- og trafikplaner i Aarhus Kommune.

ENHEDSPRISER PÅ STIANLÆG

- 2,5 meter bred cykelsti i åbent land – ca. 2,0 mio. kroner pr. kilometer
- 2,2 meter bred cykelsti i by i begge sider – ca. 6,0 mio. kroner pr. kilometer
- Cykelbaner i begge sider af eksisterende vej – ca. 250.000 kroner pr. kilometer
- Cykelgade (skiltning og afstribning) – ca. 50.000 kroner pr. kilometer
- 2 minus 1 vej i åbent land – ca. 500.000 kroner pr. kilometer
- Traditionel belysning langs sti – ca. 0,6 mio. kroner pr. kilometer

HOVEDRUTENETTET





Forbedringer – mellem Cykelringen og Ringvejen

Vej- og stinettet mellem Cykelringen og Ringvejen betjener langt hovedparten af cykeltrafikken i Aarhus Kommune. I dette område er cykelstinettet generelt veludbygget – ikke mindst på de meget benyttede ruter langs de større indfaldsveje og langs Ringvejen og Ringgaden. Dog mangler der i dag cyklistfaciliteter på en lang række gader i især indre by, hvor cykeltrafikken de seneste år er steget til et sådan niveau, at der er et presserende behov for en sikring af cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed.

Flere Cykelgader
I byen skal nye og bedre forbindelser betjene nye områder, øge fremkommeligheden samt fremme trafiksikkerheden og tryghe-den. I byområder kan det være vanskeligt at finde plads til cykel-faciliteter, og det vil mange steder være nødvendigt at deles om pladsen. Cykelgader er medvirkende til at øge fremkommelig-heden for cyklister samtidig med, at det fortsat er muligt at afvikle den øvrige trafik.

Cykling i gågader
Aarhus skal bruges så effektivt som muligt. Etablering af nye for-bindelser handler derfor også om, hvordan vi bruger byen mest effektivt. For at fremme cyklisters fremkommelighed i Midtbyen tillades cykeltrafik i udvalgte gågader i tidsrummet 21.00 – 9.00. Dette vil skabe genveje for cyklister i tidsrum, hvor der er få fod-gængere i gågaderne blandt andet i morgenspidstimerne og hvor der er et stort pres på det øvrige stinet i Midtbyen.

Nye smutveje
Flere steder foreslås etableret "nye" smutveje for cyklister som understøtter både eksisterende behov og en fremtidig bedre sam-menbinding af byen. Herunder en sammenbinding af Aarhus Ø med Trøjborg via en ny cykel og gangbro på tværs af lystbådehav-nens ind- og udsejlning samt en opgradering af tilslutningerne til den rekreative stiforbindelse langs med havnen.

INDSATSER

Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

- Knudrisgade/Nørregade/Nørre Allé
- Vesterbro Torv/Vesterbrogade
- Sønder Allé/Rådhuspladsen
- Banegårdsgade/Banegårdspladsen/Ny Banegårdsgade
- Nørre Boulevard/Vennelyst Boulevard
- Hjortensgade
- Åboulevarden fra Dokk1 til Mindebrogade
- Dynkarken med ny sti langs Dokk1
- Dagmar Petersens Gade
- Bernhard Jensens Boulevard
- Hjortholmsvej
- Sct. Annagade – N.j. Fjordsgade
- Tordenskjoldsgade
- Trøjborgvej
- Bruunsgade/Bruunsbro
- Rosenvangs Allé
- Haslevej/Herredsvej
- Hørhavevej
- Marselis Grønnevej
- Cykling tilladt på udvalgte gågader i tidsrummet fra 21.00 til 09.00
- Ny stibro fra Risskovstien til Aarhus Ø

Forbedringer – mellem Cykelringen og Ringvejen





Forbedringer – Nordlige del af kommunen

Nord for Aarhus forgrener det eksisterende hovedrutenet sig ud til de gamle forstæder og større oplandsbyer som Risskov, Egå, Skæring, Hjortshøj, Hårup, Mejlby, Skødstrup, Løgten, Lystrup, Elev, Vejlby, 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, Mejlbyvej og Grenåvej udgør alle vigtige cykelforbindelser mellem oplandet og Aarhus.

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

Denne cykelrute er udover at være en god og terrænmæssigt flad strækning også attraktiv fordi strækningen er kombineret med nogle helt særlige rekreative kvaliteter, hvor cyklisterne året igennem får nogle intense naturmæssige oplevelser og sansestimuli fra Risskov og Aarhusbugten, som cyklisterne kører lige på kanten af.

På strækninger som denne får cyklisterne i særlig høj grad mulighed for at få hverdagens travlhed og pulserende arbejdsliv kørt af og få styrket både den mentale og fysiske sundhed.

INDSATSER

Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

- Strandvangsvej
- Trige Centervej
- Egå Møllevej
- Egå Strandvej
- Kankbøllevej
- Grenåvej
- Skødstrupvej
- Skejby Nordlandsvej
- Hørgårdsvej
- Vestre Strand Allé
- Elstedvej

Forbedringer – Nordlige del af kommunen

Signatur:

- EKSISTERERENDE PRIMÆR TRAFIKRUTE
- EKSISTERENDE SEKUNDÆR TRAFIKRUTE
- EKSISTERENDE GRØN RUTE
- EKSISTERENDE OPLANDSRUTE
- FORSLAG TIL PRIMÆR TRAFIK RUTE
- FORSLAG TIL SEKUNDÆR TRAFIKRUTE
- FORSLAG TIL GRØN TRAFIKRUTE
- FORSLAG TIL OPLANDSRUTE





Forbedringer – Vestlige dele af kommunen

Vest for Aarhus 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.

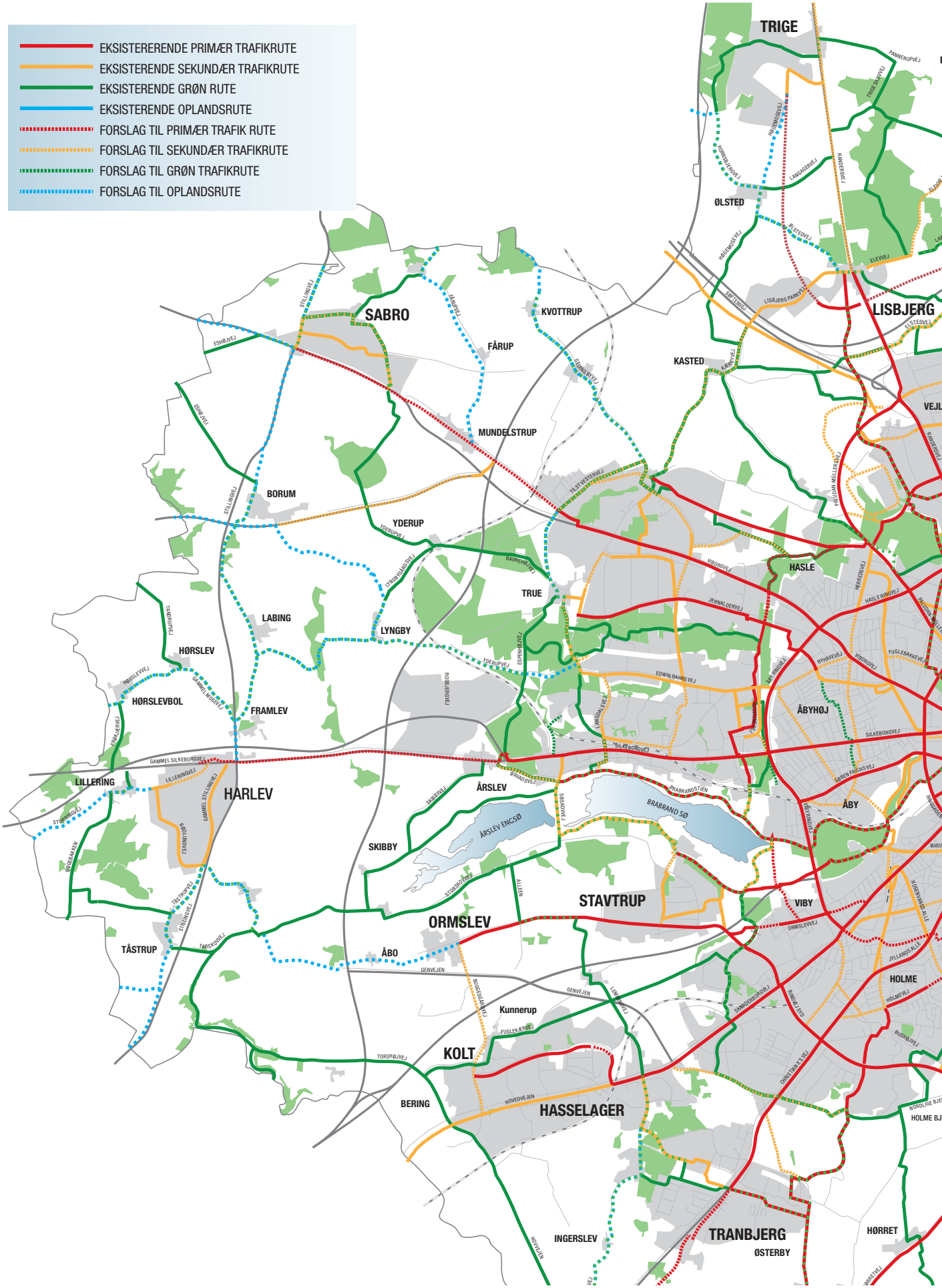
INDSATSER

Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

- Sabro Kirkevej
- Sabrovej
- Havkærvej
- Lilleringvej
- Langdalsvej
- Byleddet
- J. P. Larsensvej
- Kærbyvej
- Borumvej

Forbedringer – Vestlige del af kommunen

Signatur:





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 Aarhus: Oddervej, Chr. X´s Vej – Landevejen samt Skanderborgvej.

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

INDSATSER – SYD

Følgende strækninger skal bl.a. forbedres med forskellige cykeltiltag:

- Sletvej
- Kolt Skovvej
- Ellemosevej
- Bjødstrupvej
- Obstrupvej
- Hørretvej
- Bedervej
- Wilhelmsborgvej

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER – ET SAMMENHÆNGENDE CYKELRUTENET

Aarhus 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.

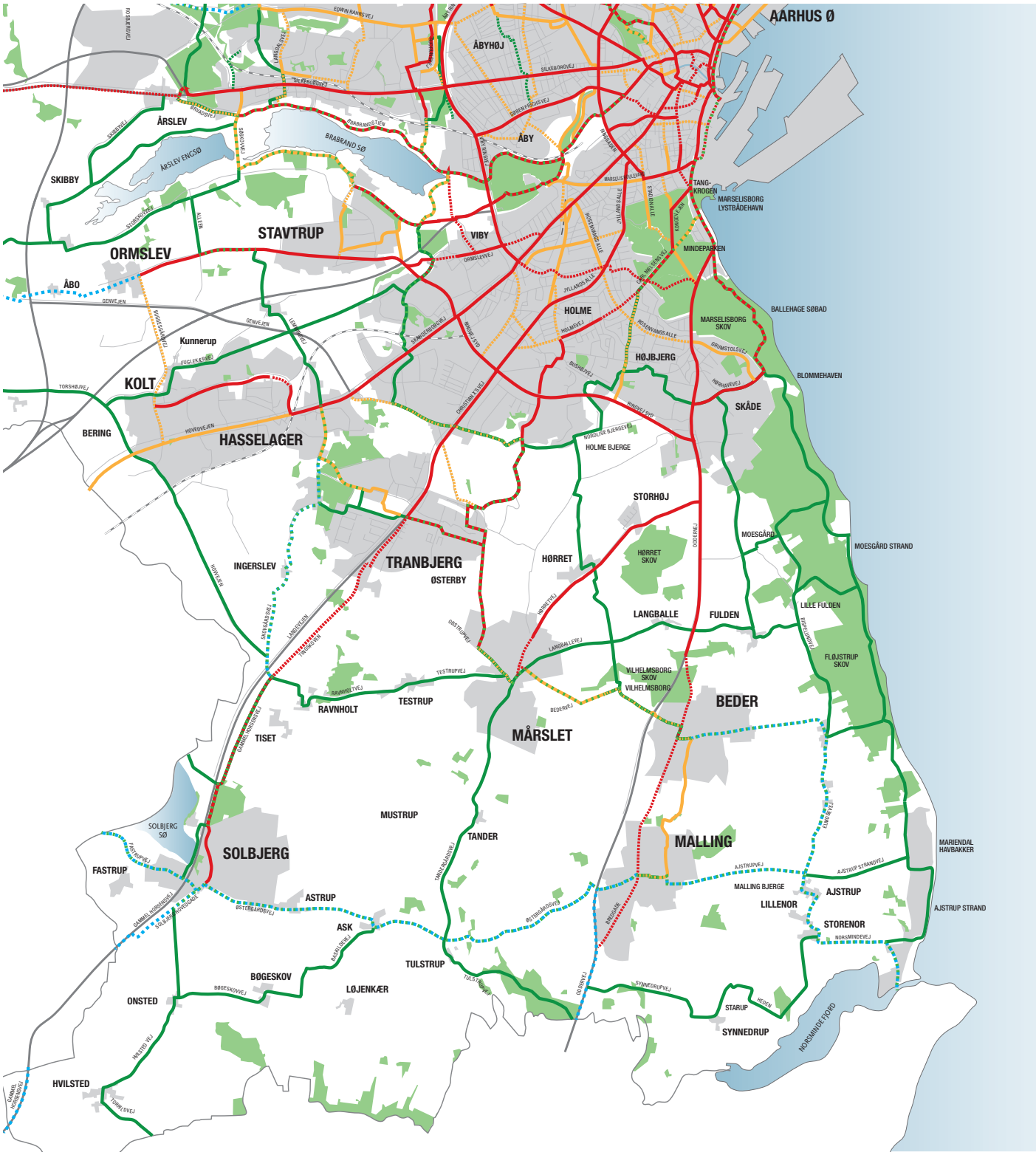
Projekterne vil løbende blive prioriteret i forbindelse med den årlige anlægsplan, og med baggrund i cykelhandlingsplanens klassificering af rutenettet.

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 150 mio. kr. – eksklusiv anlæg som allerede indgår i anlægsplanen. Med en finansiering indenfor de gældende økonomiske rammer vil en forbedring af de påpegede forhold forventeligt strække sig over en betragtelig årrække.

Forbedringer – Sydlige del af kommunen

Signatur:

- EKSISTERERENDE PRIMÆR TRAFIKRUTE
- EKSISTERENDE SEKUNDÆR TRAFIKRUTE
- EKSISTERENDE GRØN RUTE
- EKSISTERENDE OPLANDSRUTE
- FORSLAG TIL PRIMÆR TRAFIK RUTE
- FORSLAG TIL SEKUNDÆR TRAFIKRUTE
- FORSLAG TIL GRØN TRAFIKRUTE
- FORSLAG TIL OPLANDSRUTE



NYE HØJKLASSEDE STIFORBINDELSER



Fremtidens infrastruktur – Velostradaer

Fremtidens infrastruktur skal demonstreres i Aarhus – med en så kraftig vækst i cykeltrafikken og med især udbredelsen af el-cyklen kan man forvente, at mængden af cyklister i fremtiden vil skabe nogle udfordringer i forhold til den måde, som mange af kommunens stiforløb og faciliteter er designet de seneste 40 år. Derfor gøres der med introduktionen af en række nye højklassede stiforbindelser grundlæggende op med måden at indrette cykelinfrastuktur på.

Med henblik på at inspirere arhusianerne og resten af verdenen etableres der et sammenhængende net af højklassede stiforbindelser, der sikrer at kommunens centrale boligområder og erhvervs- og byfunktioner sammenbindes i et ultra-atraktivt cykelnet, hvor både jævn asfalt, flora, fauna, sø og hav udgør en naturlig del af de sanselige indtryk på ruterne samtidigt med at behovet for at komme hurtigt og sikkert fra A til B opprioriteres.

Ruternes konkrete udformning vil i høj grad blive inspireret af den måde, man etablerer infrastruktur for cyklister i Holland, hvor cyklistens fremkommelighed og sikkerhed prioriteres langt højere end den øvrige trafik på strækningerne.

Tanken med de højklassede ruter er at skabe alternativer til at færdes langs de mere trafikkerede veje og i stedet tilbyde strækninger med plads til også at sanse og opleve på cykelturen og få ladet batterierne op i en travl hverdag.

Formålet med de højklassede stiforbindelser er at skabe et konkurrencedygtigt transportalternativ til især privatbilen.

Ruterne forløber i kilerne mellem de store indfaldsveje, så cyklisterne så vidt muligt undgår de store trafikveje. Ruterne har alle udgangspunkt i Cykelringen i Aarhus Midtby.

Enkelte ruter er helt nye, mens andre i begrænset omfang eksisterer i dag. Ruternes forløb tager højde for de kommende års byudviklingsplaner.

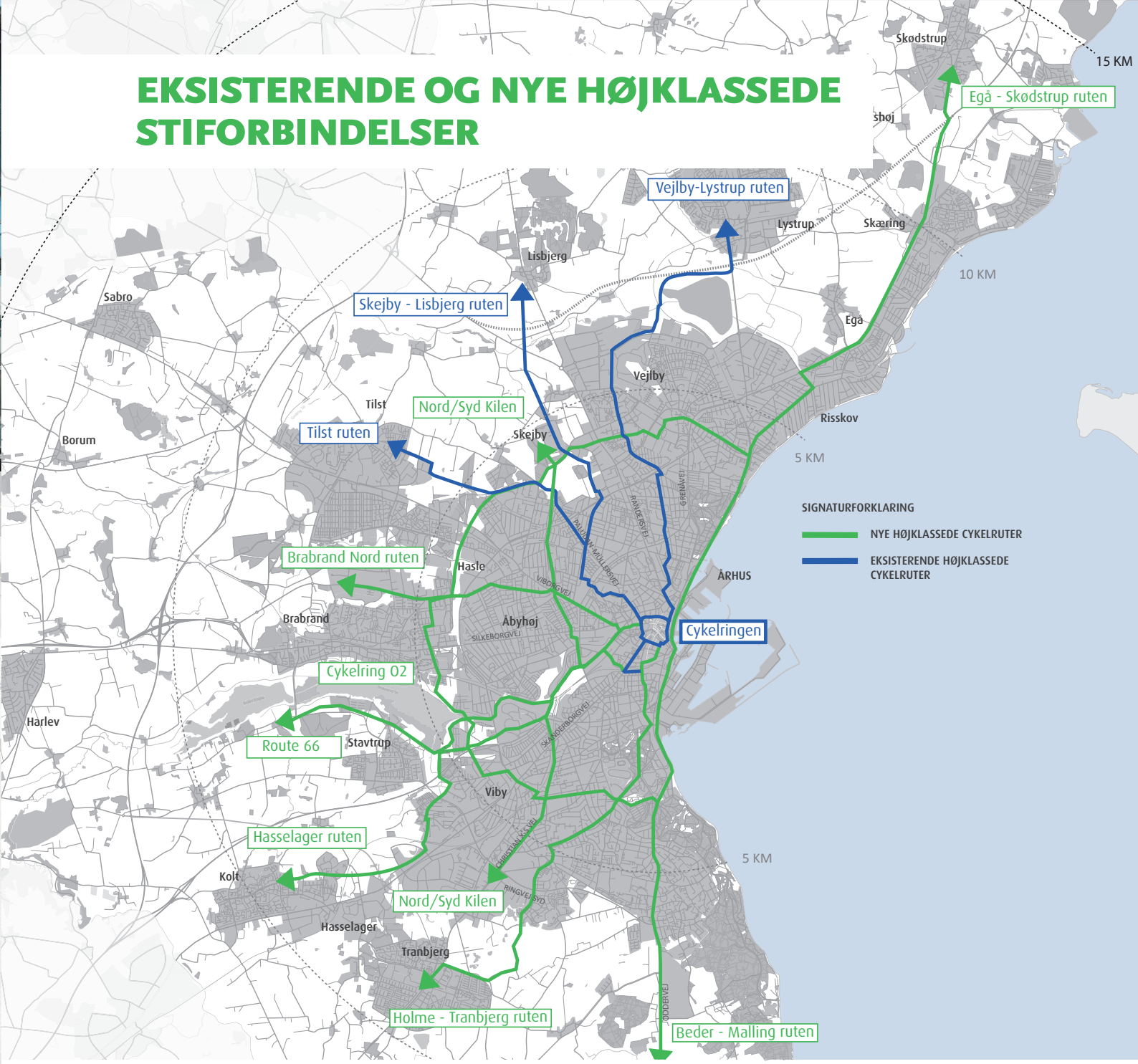
I Aarhus er følgende tre højklassede stiruter allerede etableret eller besluttet:

- Vejlby – Lystrup ruten fra Aarhus via Vejlby til Lystrup
- Skejby – Lisbjerg ruten fra Aarhus via Skejby til Lisbjerg
- Tilst ruten fra Aarhus via Christiansbjerg til Tilst

I det følgende gennemgås de væsentligste indsatser på de nye højklassede cykelruter.



EKSISTERENDE OG NYE HØJKLASSEDE STIFORBINDELSER





Den svævende rundkørsel fra Eindhoven i Holland som sikrer optimal fremkommelighed og sikkerhed for cyklister samtidigt med at bilernes fremkommelighed forbedres markant – et eksempel på fremtidens infrastruktur for cyklister.



Brabrand Nord-ruten

Ny rute mellem Aarhus Midtby 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.

Indsatser

Regulering af dele af Ryhavevej og eksisterende stianlæg i Hasle – samt forbedringer af krydsningerne ved Silkeborgvej, Viborgvej/Præstevangsvej og Ringvejen (niveaufri krydsning).
Hele ruten belyses.

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 Haveforeningen Åbrinken og videre ad Åbrinkvej og ad Brabrandstien nord for Åhavevej – med fortsættelse ad Rugholmvej/Norringholmsvej 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.

Indsatser

Forbedringer af eksisterende stier ved Høskoven. Hertil kommer niveaufri krydsninger ved Ravnsbjergvej, Genvejen og hovedbanen øst for Hasselager. Hele ruten belyses.

Holme-Tranbjerg-ruten

Ny cykelrute mellem Aarhus Midtby, Holme og Tranbjerg. Cykelruten forløber ad Fredensgade, Ny Banegårdsgade, Banegårdspladsen, M. P. Bruuns Gade, Hans Broges Gade, Dalgas Avenue, Kongevejen, Carl Nielsens Vej, Holmevej, Holme Byvej og frem til Bjødstrupvej med forbindelse til Tranbjerg.

Indsatser

Forskellige reguleringer på Banegårdspladsen, stianlæg på Fredensgade, Ny Banegårdsgade,Holmevej og dele af Holme Byvej og Bjødstrupvej – samt krydsforbedringer ved Holmevej/Holme Byvej og Ringvej Syd og belysning langs hele ruten.

Cykelring 02

Aarhus har etableret flere nye højklassede ruter med det formål at sikre attraktive og sikre korridorer for pendlertrafikken i kilerne mellem de trafikerede indfaldsveje. Med dette projekt etableres en ny Cykelring 02, som forbinder boligområderne Skåde, Viby, Stautrup, Gellerup, Skejby, Vejlby og Risskov med de mange erhvervsområder langs ringforbindelsen.

Cykelringen skal primært betjene den store vækst i cykelture på de lange distancer, som har fundet sted de seneste år. Det er især bolig-arbejdsstedsrejser udenfor Aarhus, hvor el-cyklen har vist sig at være en reel konkurrent til bilen. Dette har skabt længere pendlingsmønstre på cykel end tidligere og behov for bedre infrastruktur.

Indsatser

Store dele af ruten forløber ad eksisterende stier og veje og projektet omfatter blandt andet nye stianlæg langs Rosenvangs Allé, Kirkevej, Ormslevvej, Vejlby Centervej samt Skolevangs Allé. Derudover skal der gennemføres en række mindre forbedringer på eksisterende lokalveje ligesom der skal etableres en ny tunnel under Viborgvej ved Hjortemosevej. Projektet og linjeføring skal nærmere afklares.

Route 66

Route 66 var i USA den første hovedvej på tværs af landet, der kom til at definere amerikanernes mobilitet og vækst. På samme måde skal cykelruten "Route 66" i Aarhus være cykelruten på tværs af kommunen, der definerer måden man fremadrettet indretter den gode infrastruktur for cyklister med et minimum af sammenblanding med øvrig trafik og med et sansebombardement af rekreative oplevelser.

Route 66 er en opgradering af den eksisterende rute mellem Stautrup og Aarhus Midtby. Ruten forløber fra Stautrup via Brabrandstien med forbindelse til Vestergade og Cykelringen. Ruten mobiliserer allerede i dag en meget stor andel af byens pendlere på cykel og dens rekreative karakter omkranset af skov og sø gør den til én af kommunens mest attraktive stiforbindelser for både pendlere og fritidsbrugere. Ruten mangler dog en del forbedringer før, den kan bruges sikkert og fremkommeligt på hele strækningen – særligt på strækningen fra Ringgaden til Midtbyen.

Indsatser

Etablering af niveaufri krydsning enten som en tunnel eller en stibro ved Søren Frichsvej krydset, der som det væsentligste skal udgøre en smuk, sikker og fremkommelig løsning til at krydse det stærkt befærdede og uheldsbelastede kryds. Udover at udgøre en attraktiv forbindelse for cyklister muliggør løsningen en langt højere afviklingskapacitet for bilerne i krydset da alle cyklister bliver fjernet fra krydset. Fra krydset forgrenes ruten til to forløb.

Dels forlænges Brabrandstien fra Skovgårdsgade frem til Thorvaldsensgade, og der etableres en niveaufri krydsning af Thorvaldsensgade med forbindelse til Vestergade og Cykelringen.

Dels etableres der en niveaufrikrydsning af Søren Frichs Vej ved godsbanen med forbindelse til Sonnesgade og Morten Børupsgade med forbindelse til Frederiks Allé og det kommende cykelparkeringshus langs med Hall Sti. Hele ruten skal projektmodnes.

Nord/Syd kilen

Etablering af en ny, hurtig og attraktiv cykelrute fra den sydlige del af byen til den nordlige del, hvor der i begge ender er en stor koncentration af både boliger og store erhvervsområder. På store dele af ruten udnyttes eksisterende gode cykelstiforbindelser som i dag ikke helt eller delvist er forbundet. Cykelstien forbindes i Skejby Erhvervspark med både supercykelstierne til henholdsvis Tilst, Lisbjerg og Lystrup.

Indsatser

Projektet omfatter etablering af diverse forbedringer langs Øster Allé, Brabrandstien, Åbrinkvej, Finderupvej og Fuglebakkevej samt opgradering af eksisterende sti gennem Vestre Kirkegård. Desuden etableres en ny dobbeltrettet sti fra Paludan Müllers Vej til Brendstrupvej.

Forbindelsen omfatter desuden etablering af en niveaufri krydsning ved Søren Frichsvej krydset (indgår også som en del af Route 66)
Projektet omfatter etablering af yderligere tre nye niveaufrie krydsninger for cykeltrafikken ved henholdsvis Skanderborgvej, Marselis Boulevard og Silkeborgvej. Hele ruten skal projektmodnes.



Fremtidens infrastruktur for cyklister – den eksisterende Velostrada mellem Aarhus og Lisbjerg på strækningen langs Vestereng.



Egå-Skødstrup-ruten

Opgradering af eksisterende rute, der forløber fra Cykelringen via den rekreative forbindelse forbi Dokk1 og videre langs kysten forbi Risskov, Egå og Skæring med forbindelse til Skødstrup.

Indsatser

Ny stiforbindelse på tværs af Europlads og Dokk1 samt en udvidelse af eksisterende tunnel mellem Lystbådehavnen og Risskovstien. Derudover gennemføres en række mindre reguleringer af strækninger samt kryds for at optimere fremkommeligheden og sikkerheden for cyklister. Der etableres sammenhængende belysning langs hele ruten.

Beder-Malling-ruten

Opgradering af eksisterende rute, der forløber fra Cykelringen via Strandvejen, Oddervej, Beder Landevej til Bredgade.

Der arbejdes aktuelt på en realisering af den rekreative forbindelse gennem Sydhavnskvarteret fra DOKK1 til Svendborgrampen. Denne forbindelse vil udgøre et fint og rekreativt alternativ til at færdes fra Midtbyen mod syd, og projektet er fuldt finansieret. Dog ender den rekreative forbindelse gennem Sydhavnskvartet ved Svendborgrampen, hvor man ledes op på de eksisterende enkeltrettede cykelstier langs Strandvejen. Her kan man cykle langs Strandvejen helt ud til Varna, hvor der igen er gode og sikre interne stiforbindelser helt ud til Moesgaard.

Strækningen langs de enkeltrettede cykelstier på Strandvejen kan være utryg at cykle på grundet de mange krydsninger med andre veje og den til tider massive cykeltrafik.

For at sikre et rekreativt alternativ til at færdes langs Strandvejen foreslås etableret en dobbeltrettet stiforbindelse fra Svendborgrampen gennem den grønne kile frem til Marselis Boulevard og videre ad Sankt Nicolaus Kildepark. Her kan stien føres videre ad de grønne arealer ved Marselis Lystbådehavn og langs det grønne græsareal mellem Strandvejen og bugten frem til Varna, hvor stien kan kobles på de eksisterende stier igennem skoven frem til Moesgaard og kobles på ruten til Beder og Malling.

Stien føres i en tunnel under Marselis Boulevard for at sikre en høj grad af sikkerhed og fremkommelighed på strækningen.

En færdigudbygget strækning som foreslået ovenfor vil kunne måle sig med den kvalitet, vi kender fra de rekreative stier mod både nord og vest og tilføre byen en attraktiv sammenbinding mellem by og skov ad trafikfredelige og smukke stiforløb.

Indsatser

Forskellige reguleringer langs de signalregulerede kryds, diverse stiudvidelser, stianlæg på Bredgade samt belysning langs hele ruten. Den rekreative forbindelse langs Strandvejen opgraderes med en ny selvstændig dobbeltrettet cykelsti på strækningen fra Svendborgrampen frem til Varna.

SAMLET STRATEGI OG INDSATS – NYE HØJKLASSEDE STIFORBINDELSER

Aarhus Kommune vil arbejde for på sigt at udbygge hovedrutenettet ved anlæg af i alt syv nye højklassede stiforbindelser som en del af det primære trafikrutenet.

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 Aarhus Byråd til særskilt godkendelse.

Midler til indsatsen
Overslagsmæssigt vil de otte nye ruter koste i alt ca. 215 mio. kr. (excl. allerede planlagte investeringer i tilknytning til andre anlæg og anlæg som indgår i byggemodninger) – fordelt på følgende måde i prioriteret rækkefølge:

1. Nord/Syd kilen	ca. 35 mio. kr.
2. Cykelring O2	ca. 30 mio. kr.
3. Route 66	ca. 35 mio. kr.
4. Egå – Skødstrup ruten	ca. 25 mio. kr.
5. Holme – Tranbjerg ruten	ca. 20 mio. kr.
6. Beder – Malling ruten	ca. 35 mio. kr.
7. Brabrand Nord ruten	ca. 15 mio. kr.
8. Hasselager ruten	ca. 20 mio. kr.



Trebroer (Fiskerhusbroen) ved Brabrandstien er noget af kommunens mest optimale stianlæg og indgår som en del at Route 66.

FREMKOMMELIGHED

Cyklen er allerede i dag det hurtigste transportmiddel for mange trafikanter. Ved af skabe nye forbindelser med få forsinkelser for cyklister, og ved at prioritere cykler i al planlægning fra bydelsniveau til ændringer i signalanlæg kan cyklister opretholde og få forbedret fremkommeligheden.





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.

Signalprioritering
Detektorspoler for cyklisterne i asfalten ved lyskrydsende skal synliggøres, og der skal kommunikeres bedre til cyklisterne, hvor de skal placere sig, og hvordan det virker. Desuden skal cyklister prioriteres i højere grad på særligt de højklassede cykelruteforbindelser. Der gennemføres forsøg med etablering af regnsensorer på udvalgte signalanlæg, hvor cyklisterne gives prioritet såfremt det regner.

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.

Højresving for rødt
Det anbefales generelt ikke at tillade højresving for rødt i Aarhus, men istedet søges der på hovedrutenettet etableret såkaldte "højresvingsshunts" som er cykelstiforløb, der går udenom signalanlægget, hvilket betyder at cyklisterne ikke skal stoppe for rødt ved højresving.

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

Aarhus Kommune vil arbejde for at forbedre fremkommeligheden for cyklister.

Cyklisternes fremkommelighed skal forbedres ved at tillade cykling mod ensretningen som princip og forbud som en undtagelse.

Cyklister skal opleve så få forhindringer på turen som muligt. Der gennemføres en indsats for at erstatte stibomme med andre tiltag såsom bump, hvor det trafiksikkerhedsmæssigt er forsvarligt.

I kryds skal cyklisters fremkommelighed prioriteres. Dette kan gøres med flere tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Prioritering af cyklister i signalanlæg
2. Bedre registrering og anmeldelse for cyklister i kryds
3. Etablering af cykelbokse i signalanlæg
4. Vende vigepligt til fordel for cyklister i kryds
5. Før-grønt for cyklister i signalanlæg
6. Fremføre cykelstier eller cykelbaner i signalanlæg
7. Højresvingsbaner udenom signalanlæg (shunts)
8. Cykelstier udenom busholdepladser og T-kryds
9. Etablering af niveaufrie krydsninger

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 syv nye højklassede stiforbindelser.

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. kroner.

CYKELPARKERING

Enhver cykeltur ender med en parkeret cykel. I Aarhus skal det være nemt og bekvemt at komme af med sin cykel. Og så skal man være rimelig sikker på, at den også står der, når man kommer tilbage.

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.

Den store vækst i cykeltrafikken har medført udfordringer med tilstrækkelig cykelparkering i blandt andet midtbyen og ved uddannelsesinstitutioner.

Der er allerede afsat midler til store cykelparkeringsanlæg i Midtbyen og cykelfaciliteter langs Letbanen, men der er et akut behov for at sikre yderligere cykelparkering til at dække eksisterende behov samt til at dække den forventede vækst i cykeltrafik.

Cykelparkeringsplan
En ny plan skal udpege og prioritere lokaliteter for cykelparkering i forhold til eksisterende og fremtidigt behov.

Som et nyt tiltag udpeges der cykelparkering til korttidsparkering på særligt attraktive steder, hvilket fx kan være til gavn for kunder i Midtbyen. Derudover skal der ses på mulighederne for omdannelse af eksisterende erhvervslejemål til cykkelparkeringshuse – en løsning som ses i mange hollandske og tyske byer.

Flere tyverisikrede cykelparkeringsanlæg
Gode cykler er medvirkende til at give cyklister en bedre oplevelse på turen. Antallet af cyklister, som ønsker at investere i en god cykel er stigende og de skal have bedre mulighed for at fastlåse deres cykler eller anvende aflåst cykelparkering for at modvirke cykeltyverier. Der vil blive arbejdet hen i mod at få etableret flere tyveri- og hærværkssikrede parkeringsanlæg.

Der udarbejdes en ny cykelparkeringsnorm for Aarhus
Flere projekter bør inkludere cykelparkering såsom omdannelser og nyanlæg af veje og pladser ligesom den eksisterende parkeringsnorm bør udvides, så den også omfatter fx sportsanlæg, kulturinstitutioner, børneinstitutioner, skoler, universiteter, hospitaler ol.

Der skal stilles øgede krav til standarden af cykelparkering ved byudvikling, så der sikres overdækket cykelparkering i flere projekter. En forbedret standard kan være at indarbejde krav til mulighed for opladning af elcykler.

Mange efterladte cykler optager pladserne
Visse steder forringes udnyttelsen af de eksisterende parkeringspladser af cykler, der ikke længere er i brug. Derfor har der siden 2010 været 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.

Cykelparkering ved karrébebyggelser
Ved karrébebyggelser står beboernes cykler ofte henslængt op ad facaden på bygninger. Dette udgør bl.a. et problem for fodgængernes fremkommelighed. Der skal i fremtiden arbejdes med at etablere gode overdækkede cykelparkeringsfaciliteter ved karrébebyggelser – eksempelvis på bekostning af eksisterende bilparkering.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus 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 Midtbyen søges der etableret flere kommunale cykelparkeringsanlæg i tilknytning til gågaderne, Cykelringen og langs karrébebyggelserne.

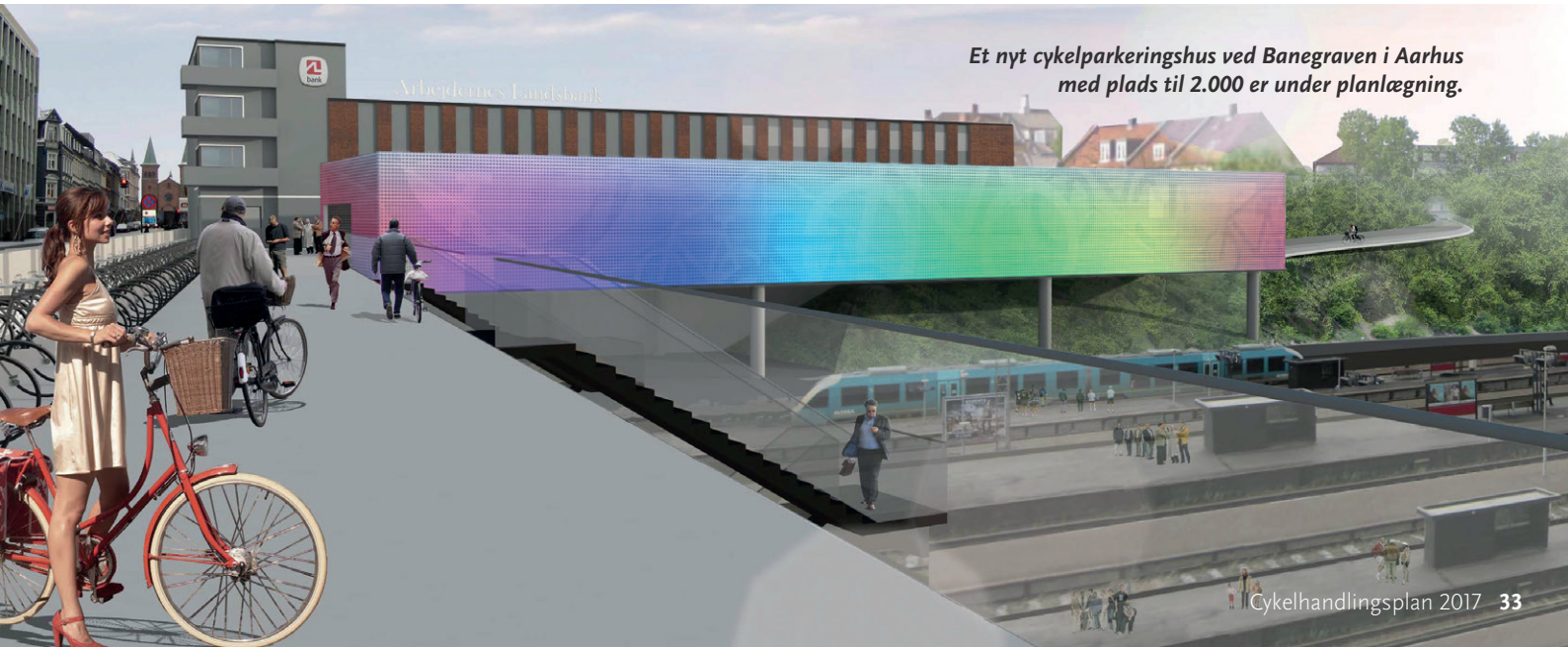
Indsatsen styrkes over for større private virksomheder i Midtbyen med henblik på at etablere cykelparkeringspladser for kunder/ansatte.

Indsatser
Cyklisternes parkeringsmuligheder skal prioriteres. Dette kan gøres med flere tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Udarbejdelse af ny Cykelparkeringsplan
2. Fortsat indsats for at fjerne herreløse parkerede cykler
3. I tilknytning til Cykelringen, gågader og karrébebyggelser i Midtbyen etableres i størrelsesordenen 500 nye cykelparkeringer – i form af enkle stativer.

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, gågader og karrégader i øvrigt vil skønsmæssigt beløbe sig til 5 mio. kr.



Et nyt cykelparkeringshus ved Banegraven i Aarhus med plads til 2.000 er under planlægning.

ADFÆRD OG KOMMUNIKATION



Når Aarhus bliver fremhævet som rejsedestination af udenlandske medier som CNN, så indgår cykling i beskrivelsen af Aarhus. Cykelkulturen i Aarhus viser, at Aarhus er en by med tanke på bæredygtighed, sundhed og livsglade indbyggere.

Aarhus som cykelby er et stærkt brand, som cykelhandlingsplanen skal medvirke til at fremhæve yderligere. Et stærkt brand kan få flere op på cyklen i Aarhus.

Erfaringen viser, at anlæg af flere cykelstier ikke alene får flere til at cykle. Information, dialog og adfærdskampagner er mindst lige så vigtigt i arbejdet med at ændre folks transportvaner – så de eksempelvis lader bilen stå og i stedet tager cyklen.

Vores valg af transport er ikke altid resultatet af et rationelt valg, men bestemt af faktorer som opdragelse, image, økonomi, ærinder, terræn, tid,familiesituation, fordomme og ikke mindst ubevidste vaner. Flere af disse forhold kan påvirkes, men det forudsætter, at vi i arbejdet med adfærd og kommunikation tænker differenteret kommunikation til forskellige målgrupper samt lokalt forankret samarbejde og samskabelse med borgere. Vi skal fokusere på brugerdrevet innovation med det mål at få en bedre forståelse af borgernes hverdagsbehov og forbedre deres livskvalitet blandt andet igennem fremme af aktiv transport.

Flere af disse forhold kan påvirkes, men det forudsætter, at vi arbejder koncentreret med kampagner, kommunikation og inddragelse af aarhusianerne i konkrete vanebrudsprojekter. Projekter, der kan skabe grobund for etablering af lokale ambassadører, refleksion hos den enkelte og blivende adfærdsændringer på sigt. Vi skal arbejde lokalt med adfærd i mindre skala for på sigt at skabe de store forandringer i byen.

Brandet Aarhus Cykelby skal være med til at fremme cyklisme. Ved at være synlig i bybilledet med cykelværksteder og ved events har Aarhus Cykelby synliggjort Aarhus som cykelby.

Aarhus Cykelby skal fortsat være synlige i bybilledet ved byens arrangementer ligesom Aarhus Cykelby skal være synlig i børnehaver, skoler og overfor tilflyttere.

Cykelbibliotek og Cykelservice
Aarhus Kommune har igennem en årrække drevet et Cykelbibliotek med udlån af specialcykler og information om korrekt indstilling af cykler. En indsats der fortsættes. Samarbejdsmuligheder med lokale interessenter indenfor cykelbranchen undersøges og udbygges.

Aarhus Cykelby – også for turister
Det skal være nemt for turister og besøgende at tilgå en cykel i forbindelse med besøg i Aarhus. Bycykelordningen forbedres ved at fremme udbuddet af pendlercykler og udbygge systemet til kortere lejemål.

Designmanual for Aarhus Cykelby
Cykling i Aarhus kan brandes overfor borgere og gæster, hvis cykelfaciliteter er mere synlige i byrummet. At gøre cykelfaciliteter synlige er også medvirkende til at gøre dem tilgængelige. Cykelfaciliteter skal indpasses i de enkelte projekter, som en forudsætning og ikke som et inventar, der kan tilvælges.

For at styrke brandet Aarhus Cykelby udarbejdes en designmanual for Aarhus Cykelby. Herved opnås en genkendelighed, som vil fremme bevidstheden om Aarhus Cykelby blandt borgere og gæster.

Cykelhandlingsplanen vil påvirke designet af cykelfaciliteter for at bevise, at cykelfaciliteter kan indpasses i historiske og nye bymiljøer med forskellige udtryk. Cykelfaciliteter kan være spektakulære små værker i byen.

Cykeladfærd
Det stigende antal cyklister skal tilpasse deres kørsel efter byens rytme, så deres adfærd tilpasses tid og sted, da antallet af medtrafikanter og byens aktiviteter varierer i en by som Aarhus.

Cykelhandlingsplanens tiltag vil fremme god opførsel på cykel med nye innovative tiltag. Eksempelvis med tiltag der skal påvirke cyklisters hastighed efter forholdene. Dette vil ske igennem indretning af gaderummet samt forsøg med hastighedsgrænser for cyklister.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus Kommune vil gøre en indsats for fortsat markedsføring af borgernes kendskab til cykelforholdene i kommunen.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Udarbedelse af cykestikort
2. Udarbejdelse af informationsmateriale om Aarhus Cykelby på flere sprog
3. Kampagner rettet mod bedre adfærd i trafiikken
4. Adfærdsprojekter med fokus på test og indsamling af viden omkring drivere og barrerier i forbindelse med at cykle
5. Kampagner til fremme af cykling og cykelkultur blandt børn
6. Kampagner til fremme af cykling hos borgergrupper der cykler mindre end andre (lighed i sundhed)
7. Udlån af specialcykler via Cykelbiblioteket
8. Fremme cykling som en attraktiv transportform for alle (fx fremme af elcykler)
9. Udarbejdelse af designmanual for Aarhus Cykelby

Midler til indsatsen
Omkostninger til genemførelse af ovenstående indsatser vil skønsmæssigt kunne gennemføres over en årrække for en årlig udgift på 1,5 mio. kroner.

Pedalkraft som forandringsmotor
Aarhus har mange mindre forstæder, hvor store træk af pendlere kører alene i bil ind mod byen i myldretiden. For mange er terrænet med de mange bakker, frygten for at bruge for meget tid på transport og tanken om at møde svedige på arbejde en stor barriere for at køre på cykel til og fra arbejde.

Erfaringer fra Innovationsprojektet Smart Mobilitet viser, at man med fokus på afprøvning og dialog med de enkelte borgere kan medvirke til at borgerne kan få øjnene op for el-cyklen som et reelt og ikke mindst realistisk alternativ til bilen. Ved at få muligheden for at afprøve nye transportformer kan borgerne begynde at reflektere over deres daglige transport, og kommunikere med hinanden omkring vanebrud i hverdagen. El-cyklen bliver af de borgere, der lader bilen stå beskrevet som noget, der ud over fleksibilitet giver dem oplevelser i den lokale natur, ro i hovedet, mindre stress og muligheden for at bevæge sig mere. På sigt udskiftes el-cyklen måske med en almindelig cykel når man har ændret vane og er kommet i bedre form.

Ved at arbejde med mindre tests lokalt kan man arbejde med borgerne og den måde de tænker transport på. Ved at promovere el-cykler og cargo-bikes kan vi adressere langdistancependlerne, der også må anses som en central brugergruppe til de højklassede stiforbindelser.

Mange langdistancependlere er oftest også børnefamilier, der er presset på tid, har mange ærinder og børn, der skal transporteres, derfor vil det være en oplagt mulighed at få nye cyklister i Aarhus ved at få langdistancependlerene i tale, ud af bil nr. 2 og op på en cykel.

SAMMEN OM CYKLING



At skabe de rette rammer for cyklister samt promovering af cykling og cykelkultur er en fælles indsats på tværs af kommunen, men kan også ske gennem samarbejde med eksterne interessenter.

Aarhus Cykelby har de seneste 10 år indhentet værdifulde erfaringer og dannet et godt netværk på tværs af byens mange aktører. Dette netværk vil udgøre platformen for en fremtidig indsats, hvor de "øvrige" aktører motiveres og aktiveres til at fremme cyklismen i Aarhus.

Erhvervslivet skal medvirke til at fremme cyklisme
Erhvervslivet kan bidrage til at fremme cyklisme ved at sikre cykelvenlige arbejdspladser med gode forhold for cyklister på arbejdspladsen såsom cykelparkering, omklædningsmuligheder, firmacykel eller firmabil til anvendelse ved aktiviteter ud af huset.

Der er rigtig meget bilkørsel, hvor der kan være penge, tid og besvær at spare hvis der var gode alternative praktiske cykelløsninger. Det er her Aarhus Cykelby møder byens cyklister med empati og svensknøgle. En udvikling, der er godt igang, og som dette tema skal forstærke med nye løsninger.

Udgangspunktet er, at der rundt i Aarhus er mange små varebiler som kører rundt med varer der vejer mindre end 5 kg med masser af unødig bilkørsel og håbløse parkeringer i Midtbyen til følge. Projektet skal servere god rådgivning, der blandt andet møder virksomhederne med økonomiske nøgletal og/eller fleksible kommercielle cykeltransportløsninger ude i byen. Man skal ikke undervurdere cyklens bidrag til at styrke konkurrenceevnen, når leverancer af varer og tjenesteydelser effektiviseres.

Samarbejde med hoteller
Hoteller kan medvirke til at brande Aarhus som en cykelby ved at udlåne cykler til deres gæster. Gæster opnår herved en bedre oplevelse af byen, ligesom cyklen giver større frihed på ture i de centrale dele af Aarhus.

Aarhus Kommune skal gå forrest for at fremme cyklisme
Aarhus Cykelby vil bidrage med input til kommunens transportpolitik for at fremme medarbejdernes brug af cykel til og fra arbejde samt brug af cykel i det daglige. Arbejdspladserne



Gode erfaringer med udlån af Cykelbiblioteket til stor tømrervirksomhed
Hustømrerne og Aarhus Kommune samarbejder om et udviklingsprojekt for i fællesskab at løse nogle af de trængsels- og parkeringsudfordringer håndværkerne på byggepladser oplever i Midtbyen.

Hustømrerne lånte i efteråret 2016 Cykelbiblioteket og dets 30 el- og specialcykler for at afprøve om nogle af de mange køreture håndværkerne normalvis tager i varebiler kan erstattes af el-cykler eller ladcykler.

Ud over de trængsels- og parkeringsmæssige fordele der er ved omstillingen fra bil til cykel, er der også nogle sundhedsmæssige gevinster, som virksomheden også betragtede som en ikke uvæsentlig motivation for at udskifte nogle af bilturene med cykelture.

Projektet var en succes og viste gode perspektiver. Derfor skal det gentages og opskaleres til andre lignende virksomheder i løbet af de kommende år.

bør have attraktive faciliteter såsom omklædning, bad, sikker cykelparkering samt cykler og el-cykler, som medarbejdere kan låne i det daglige.

Aarhus Kommune skal indarbejde cykling i hverdagen i kommunens forvaltninger. Cykling i institutioner og skoler er medvirkende til at sikre den rette cykelkultur blandt kommunens yngste borgere. Ligeledes bør cyklen indarbejdes i dagligdagen i funktioner blandt ansatte, hvor det giver mening.

CYKLO
Aarhus har etableret landets skønneste cykelfestival CYKLO. Her omdannes Frederiks Allé og Musikhusparken til et mekka for dem, der har lyst til at glæde sig over byens festlige cykelkultur.

Området bliver fyldt med bimlende ringeklokker, jubelråb, hvinende bremser og festivalstemning. Festivallen har stor folkelig bredde. Det indeholder både Aarhus City Cykelmarathon, som er et motionscykelløb på 84 km. med plads til alle, uanset om du kører på 'jernhest' eller carbonracer. Der er også fokus på æstetik og pedalkraft, når paraden af lysende cykler flyder gennem byen og ud i Marselisskovens mørke. Lydcykler med inciterende loungemusik fører an, og påmonterede LED-lys på cyklerne maler natten i alle regnbuens farver. Festen fortsætter med afterbike, DJ og lækre drinks på CYKLO festivalpladsen.

Cykelfestivallen er udviklet og arrangeret af Muskelsvindfonden, der har investeret massivt i eventen. Festivalen er støttet af Aarhus Kommune, Aarhus Event og Aarhus Cykelby. Cykelfestivallen skal videreudvikles som et af de største og vigtigste aktiver for at aktivere byens cykelkultur og sprede mangfoldighed på de Aarhusianske cykelstier.

INDSATSER

Aarhus Kommune vil fremme samarbejdet med eksterne aktører med henblik på at få flere til at cykle i Aarhus.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Fremme brug af cyklen som transportmiddel internt blandt Aarhus Kommunes medarbejdere
2. Fortsat samarbejde og støtte til CYKLO festivalen
3. Promovering af cyklen som transportmiddel ved udvalgte arrangementer (Northside, Sailing World Championships m.fl)
4. Samarbejde med virksomheder, hoteller og foreninger omkring cykelfremme

Midler til indsatsen
Omkostninger til genemførelse af ovenstående indsatser vil skønsmæssigt kunne gennemføres over en årrække for en årlig udgift på 2,5 mio. kroner.

Cykling til festivaller og arrangementer i Aarhus
Antallet af arrangementer i Aarhus er stigende – arrangementer som presser både vejnet og parkering i de områder hvor de afholdes. Aarhus Cykelby skal være synlige til udvalgte arrangementer ved at fremme cykelparkering og ved at gøre cyklen til et mere oplagt valg af transportmiddel til arrangementerne.



Aarhus Kommunes mobile cykelbibliotek og cykelservice på besøg hos Skejby Business Park.

CYKLING ÅRET RUNDT

Cykelhandlingsplanen skal understøtte muligheden for at anvende sin cykel hele året i Aarhus. I Danmark cykler pendlere og skolebørn i mørke i ca. tre måneder om året. Det stiller bl.a. krav til god belysning langs cykelruterne – og især på de længere afstande.

Med dette indsatsområde er det målet at sikre en god stand og en daglig drift af stierne, som skal gøre det attraktivt at cykle hele året. Herunder med særlig fokus på fejning, glatførebekæmpelse og snerydning.



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 punkteringer og i værste fald uheld.

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
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.

Grønne ruter er undtaget
De grønne 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.

Belysning
Belysning er medvirkende til at fremme sikkerhed og tryghed for cyklister. Offentlige stier i byområder skal generelt være belyste. I åbent land kan der overvejes ledelys eller andre løsninger

Servicefaciliteter
Cyklister i Aarhus skal tilbydes servicefaciliteter såsom luftpumper og ved særlige knudepunkter et udbud af cykelværktøj.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus 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.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Der udarbejdes nye retningslinier for hver af de 3 stiklasser, der skal forholde sig til kvantitative og kvalitative normer for:

   - tidsterminer for fornyelse af slidlag
   - renholdelse - herunder beredskab vedr. særlige strækninger i Midtbyen
   - 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

2. Gennemførelse af en årligt tilbagevendende Cykelstiinspektion

3. Hovedrutenettet gennemgås med henblik på at lokalisere strækninger med dårlig eller mangelfuld belysning

Midler til indsatsen
Omkostninger til en forbedret drift og vedligeholdelse af cykelrutenettet skønnes årligt at beløbe sig til 2,5 mio. kr.

Omkostninger til forbedring af belysningen langs hovedrutenettet skønnes årligt at beløbe sig til 5 mio. kroner.



Miljøvenlig LED markering med lysdioder langs cykelsti på Oddervej mellem Beder og Aarhus.

TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

Det skal være sikkert og trygt at være cyklist i Aarhus. Det bør være et grundvilkår for alle trafikanter at komme sikkert frem. Cykelhandlingsplanen vil forbedre trafiksikkerheden for cyklisterne igennem flere tiltag.

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

Aarhus 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 uheldsbekæmpelse.

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

Ulykkerne sker i krydsene inden for Ringvejen
Uheldsstatistikken 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 uheldsrisiko. Derfor skal indsatsen især koncentreres her.

Fokus på cyklisterne selv
Den enkelte cyklist har også et ansvar for egen sikkerhed. Analyse af skadestueuheld fra cykeluheld i Aarhus Kommune viser, at høj fart, dårlig vedligehold af cykler, alkohol samt manglende koncentration er nogle af de årsager, hvor den enkelte cyklist kan medvirke til at påvirke sin egen sikkerhed.

Aarhus Cykelby vil gennemføre oplysingskampagner om hvordan cyklister kan øge deres egen sikkerhed.

For høj fart
I uheld med bilister har bilernes hastighed en stor betydning for ulykkens alvorlighed. Høj hastighed øger generelt risikoen for uheld.

For at forbedre trafiksikkerheden for cyklister vil cykelhandlingsplanen udpege veje eller områder, hvor en reduktion af hastigheden vil forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister.

Afprøvning af nye tiltag
Som en af de mest innovative byer på cykelområdet i Europa, vil Aarhus Kommune medvirke til at finde nye, innovative tiltag, som kan forbedre sikkerheden for cyklister.

Dette vil blandt andet inkludere forsøg med at reducere cyklisters hastighed krydsområder i en kuperet by som Aarhus og etablering af særlig belysning i kryds, der oplyser cyklister i de mørke natte, og morgentimer.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus Kommune vil – i sammenhæng med generelle trafiksikkerhedsplaner – arbejde målrettet på at forbedre trafiksikkerheden for cyklister.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Forbedring af trafiksikkerheden i de 10 mest uheldsbelastede kryds for cyklister
2. Forbedring af cyklisternes adfærd ud fra øget forståelse af uheldsrisici
3. Reduktion af bilisters hastighed på strækninger og i kryds, hvor dette kan forbedre trafiksikkerheden for cyklister
4. Forsøg med nye tiltag til reduktion af uheldsrisikoen for cyklister

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 3 mio. kr.

Derudover vil der blive arbejdet med at introducere decideredede "Skolegadezoner" på vejnettet omkring udvalgte skoler som indrettes med prioritet for skolebørn.

Arbejdet skal resultere i en landsdækkende introduktion af en ny "Skolegade" færdselstavle på samme måde som Aarhus har fået introduceret "Cykelgaden" i Danmark.

Kort over uheldsbelastede lokaliteter i Aarhus Midtby (Politi- og skadestueregsitrerede uheld for perioden 2012-2016).



KOMBINATIONS-REJSER

Cykelhandlingsplanen skal understøtte kommunens vision og målsætning for fremme af kombinationsrejser. Overordnet set er visionen for anlæg til kombinationsrejser, at sådanne skal bidrage til at sikre en samlet set god mobilitet, ved at understøtte brugen af kollektiv trafik og cykeltrafik og dermed reducere trængsel på vejnettet – og fremme en miljømæssigt mere bæredygtig transport.

Mere konkret er målet at muliggøre en fleksibel og effektiv kombination af transportmidler i den daglige transport – gennem etablering af fysiske faciliteter og udbud af højklasset kollektiv trafik i velplacerede knudepunkter.



Cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter
Der er et stort behov for etablering af gode cykelparkeringsforhold i tilknytning til den kollektive trafik.

Der gennemføres en udpegning og prioritering af behovet for cykelparkering i tilknytning til kollektive transportknudepunkter udenfor Ringgaden.

Flere Parkér og Cykl anlæg
Parkér og Cykl anlæg giver mulighed for at kombinere bil og cykel på rejsen og forlænger cyklens aktionsradius. Sådanne anlæg vil typisk være placeret i tilknytning til større indfaldsveje og cykelhovedruter – og i cykelafstand af centrale mål.

Ved at anvende anlæggene kan trafikanter fx cykle det sidste stykke ind til Aarhus Midtby, hvorved de undgår trængsel, sparer penge til parkering og samtidigt får dagens motion. Overordnet set reducerer anlæggene den generelle trængsel på vejnettet og parkeringskapaciteten i især Midtbyen.

Flere pendlercykler
Pendlercykelordningen er et attraktivt tilbud, hvor alle kan leje en cykel i en periode fra en uge til tre måneder. Ordningen bruges af mange forskellige brugere med behov for en cykel i både korte og længere perioder. Ordningen har været en succes, hvorfor ordningen udbygges.

Der etableres pendlercykler i tilknytning til letbanen ved Aarhus Universitetshospital og Agro Food Park, ved andre kollektive transportknudepunkter og ved store parkeringsanlæg ol.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

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

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Udbrede og forbedre konceptet for pendlercykler i tilknytning til kollektive trafikknudepunkter samt store parkeringshuse – herunder især i forhold til Skejby Sygehus
2. Forbedre ordningen med bycykler med nyt udstyr og større udbredelse
3. Udbygge med cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter
4. Etablering af fem nye Parkér og Cykl terminaler

Midler til indsatsen
Omkostninger til forbedring af kombinationsrejseanlæg og – tiltag skønnes årligt at beløbe sig til 10 mio. kroner.

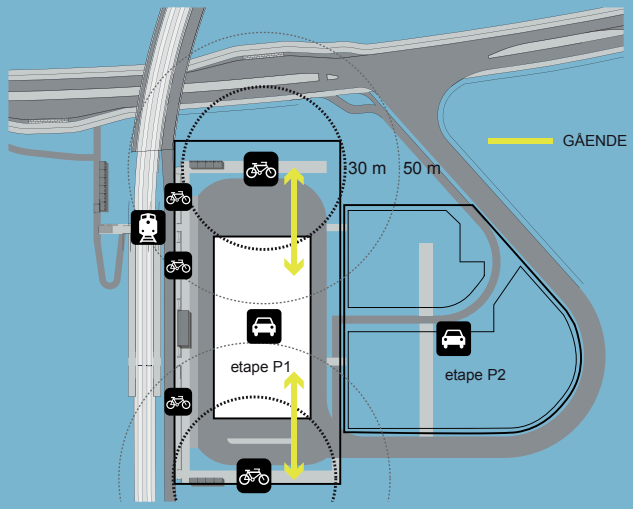
Flere bycykler
Bycyklen har siden 2005 været en fast del af infrastrukturen i Aarhus Midtby. Ordningen er løbende blevet udbygget og forbedret. Bycyklen er et stort aktiv for de daglige brugere, og de er medvirkende til at synliggøre Aarhus Cykelby i bybilledet. Cykelhandlingsplanen vil udbygge bycykelordningen, så den også omfatter områder udenfor Midtbyen, hvor der er en høj koncentration af arbejdspladser, studiepladser mv.

Verdens første bycykeltrailer system
I 2017 sendte Aarhus Cykelby og projekt Smart mobilitet 25 bycykeltrailere på gaden som et supplement til bycykelsystemet. Bycykeltrailerne kan gratis benyttes i kombination med en bycykel eller borgernes egne cykler.

Med bycykeltrailerne tilbydes borgere og besøgende en helt ny mobilitetsservice til fragt af eksempelvis større indkøb eller ting, som man normalvis ikke ville kunne klare på cykel.

Aarhus er den første by i verden, som har introduceret en sådan mobilitetsservice.





Nyt kombinationsrejseanlæg ved Klokhøjen
I 2017 åbnes et stort, nyt kombinationsrejseanlæg ved letbanestoppestedet Klokhøjen tæt på E45 i Lisbjerg. Her bliver det muligt og let at kombinere bil, letbane og cykel fordi E45, Letbanen og den højklassede stiforbindelse mellem Aarhus og Lisbjerg forenes i et samlet knudepunkt.

Målsætningen er at mange af de billister, som kommer fra E45 og skal videre til Midtbyen eller Skejby-området let og hurtigt kan parkere bilen og fortsætte på cykel ad Velostradaen eller springe på Letbanen – eller omvendt tage cyklen eller Letbanen til Klokhøjen og samkøre med andre i bil derfra.

Der etableres flere forskellige cykelparkeringstilbud, som imødekommer forskellige ønsker og behov. Fx pendlercykler og overdækket og aflåst cykelparkering med mulighed for opladning af el-cykler.

WAY-FINDING



Byen skal indrettes, så det bliver nemmere og mere intuitivt at finde rundt som cyklist. Den selvforklarende cykelby skal fremmes ved, at gader og stier udformes, så de tydeligt signalerer den ønskede hastighed og adfærd til alle trafikanter.

Med introduktionen af nye farver, piktogrammer, skiltning og cykelspecifikke belægninger vil det for fremtiden blive meget nemmere at færdes og orientere sig som cyklist i byen og på landet.

Cyklens farve i Aarhus
Som cyklist kan det være vanskeligt at vide, hvor man må færdes, og hvordan man skal placere sig korrekt i fx kryds. Især i Midtbyen kan udfordringen være særlig stor, idet cyklisternes arealer ofte er markeret med forskellige belægningstyper samtidigt med at færdselstavler kan være svære at afkode.

For at gøre det nemmere og mere intuitivt at færdes som cyklist indtroduceres en særlig sandfarvet belægningsfarve for cyklisterne i Aarhus. Farven skal være med til at sikre et mere ensartet design for cyklister i Aarhus, samtidigt med at den visuelt er medvirkende til, at indsnævre kørebaneforløb så gader, veje og byrum fremstår mere rolige.

Udover at give cyklisterne mere autoritet på kørebanen er de farvede cykelbaner med til visuelt at indsnævre kørebanen for de øvrige trafikanter. Den visuelle indsnævring resulterer erfaringsmæssigt i en reduceret hastighed på vejen.

Skiltning af smutveje
Cyklister færdes primært langs indfaldsveje og ringforbindelser. Disse ruter er oftest de korteste, men de er ikke nødvendigvis de hurtigste, og de er bestemt ikke de mest trafiksikre. Der skal etableres mere og bedre skiltning af cykelruter, hvor cyklisterne kan færdes med færre stop, større sikkerhed og med en bedre oplevelse end langs de trafikerede veje.

God skiltning kan desuden være medvirkende til at fremme cyklisme, da vej- og gaderum i dag primært er udstyret med inventar til bilister.

Cykling mod ensretningen
Der skal være færre ensrettede gader, hvor cykling mod ensretningen er forbudt. Der gennemføres en kortlægning af hvor det er muligt at tillade cykling mod ensretningen, hvorefter projekter udføres, så det kan tillades.







Desire lines
Trods en meget stor andel af cyklister i Aarhus er trafiklogikken stadig baseret på den måde, man etablerer infrastuktur for biler. Men hvis man forsøger at regulere cyklister efter en billogik, så ignorerer man det menneskelige aspekt og den måde man bevæger sig på cykel. Og heraf opstår ofte de store misforståelser og beskyldninger om, at cyklister er lovløse.

Cyklister bevæger sig efter det, man kalder "desire lines"? Altså de naturlige ruter, som mennesker og cyklister følger i byen og den måde, de bevæger sig på. Vi kender det fra parkerne, hvor man ser stier opstå naturligt, når et stort antal mennesker skyder genvej, fordi det er det mest naturlige.

Mange steder i Aarhus er infrastrukturen designet med for lidt fokus på cyklisternes naturlige bevægemønstre og der vil med denne Cykelhandlingsplan blive sat fokus på en kortlægning af cyklisternes desire lines og hvordan man kan sikre dem bedre forhold langs de naturlige og logiske veje ind gennem byen, kryds og andre steder på vej- og stinettet.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus Kommune vil arbejde for at gøre det nemmere og mere intuitivt at bevæge sig rundt i kommunen som cyklist.

Der gennemføres følgende tiltag i prioriteret rækkefølge:

1. Der etableres tydelig stivejvisning
2. Cyklisternes færdselsarealer markeres med sandfarvet belægningsfarve – som et forsøg.
3. Gader udformes efter ønsket hastighed
4. Omvejskørsel reduceres ved at tillade kørsel mod ensretningen i flere gader
5. Kortlægning af desire lines

Midler til indsatsen
Omkostninger til tydeliggørelse af cyklisternes færdselsarealer og bedre vejvisning i øvrigt vil skønsmæssigt beløbe sig til 8 mio. kr.

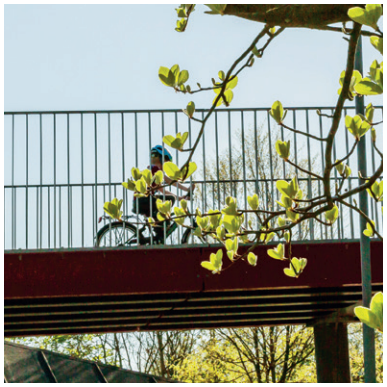
KVALITET I UDFORMNINGEN

Formålet med indsatsområdet er at bidrage til, at vejprojekter i Aarhus Kommune designes, så cykeltrafikken er indtænkt bedst muligt og på et niveau, der matcher de politiske mål, uanset om projektet har meget eller lidt cykelindhold. Desuden skal retningslinjerne sikre en ensartet linje i udformningen af vejarealerne. Herudover forventes retningslinjerne at bidrage til at effektivisere projekteringen af nye projekter eftersom eksterne rådgivere, der designer byens vejprojekter, hermed kan kende byens ambitionsniveau tidligt i processen.













Alle nye vejprojekter skal kvalitetssikres, således at cyklisterne får optimale løsninger i balance med de øvrige trafikanter.

Der skal udarbejdes en kvalitetsmanual for alle nye vejprojekter og byudviklingsområder i Aarhus Kommune, som alle interne og eksterne parter skal følge.

Der findes danske vejledende vejregler, men hensigten med kvalitetsmanualen er, at fastlægge et højere ambitionsniveau med vægt på cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.

Der vil blive stillet krav til både udformning af kryds, strækninger og hensyn til driften. Herunder krav til udformning af bl.a. cykelparkering ved daginstitutioner, skoler og lignende ved byudviklingsprojekter.

Prioriteringen af cyklisters fremkommelighed skal ske i balance med prioriteringen af andre trafikanter. Manualen fokuserer desuden på cyklisters forhold i anlægsfasen. Cyklister glemmes ofte i denne fase, hvilket er til gene eller fare for cyklisterne.

Kvalitetsmanualen vil også indeholde en evalueringsmetode, der sikrer, at nyanlæg sikrer god mobilitet for cyklister. Der kan med fordel tages udgangspunkt i Bylivsindex-metoden, der blev udarbejdet i efteråret 2016. Her vurderes et byrum både i forhold til hvilken aktivitet, der foregår i byrummet, og brugerudsagn. Det bør overvejes om der i anlægsprojekter skal afsættes dedikerede midler til evaluering af cyklistforhold og ændringer i forhold til evalueringen.

Aarhus Kommune skal have en målsætning om, at cyklister også skal prioriteres under anlægsfasen. Målsætningen indarbejdes i kvalitetsmanualen.

SAMLET STRATEGI OG INDSATSER

Aarhus Kommune vil arbejde på at sikre et højt kvalitetsniveau for cyklister ved alle fremtidige vej- og stiprojekter.

Der gennemføres følgende tiltag:

1. Udarbejdelse af en kvalitetsmanual for etablering af cyklistfacilieteter, der henvender sig til kolleger og rådgivere. Kvalitetsmanualen skal omsætte Aarhus Kommunes trafikpolitik til praktisk anvendelige retningslinjer på projektniveau.

Midler til indsatsen
Der afsættes 250.000 kroner til udarbejdelsen af kvalitetsmanualen og der er efterfølgende de enkelte projekter i kommunen der i princippet afholder udgifterne til at følge anbefalingerne i manualen.





HANDLINGSPLAN

Prioritering og investering
Cykelhandlingsplanen – og initiativerne heri – vil i de kommende år udgøre grundlaget for at fremme cykeltrafikken i Aarhus 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.

Cykelhandlinsplanens 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 11 overordnede indsatsområder, der efterfølgende skal følges op af konkrete projekter. Planen udpeger de vigtigste problem- og indsatsområder, men fastlægger ingen detaljerede løsninger.

De 11 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.

Når det gælder den fysiske indsats vil cykelhandlingsplanens udpegning af et klacificeret hovedrutenet generelt være styrende for prioriteringen af indsatsen.

Oversigt – indsatser og prioriteringer
I skemaet er cykelhandlingsplanens indsatser opsummeret, og der er lavet 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.) delvist vil kunne realiseres i tilknytning til f.eks. anlæg af nye hovedruter

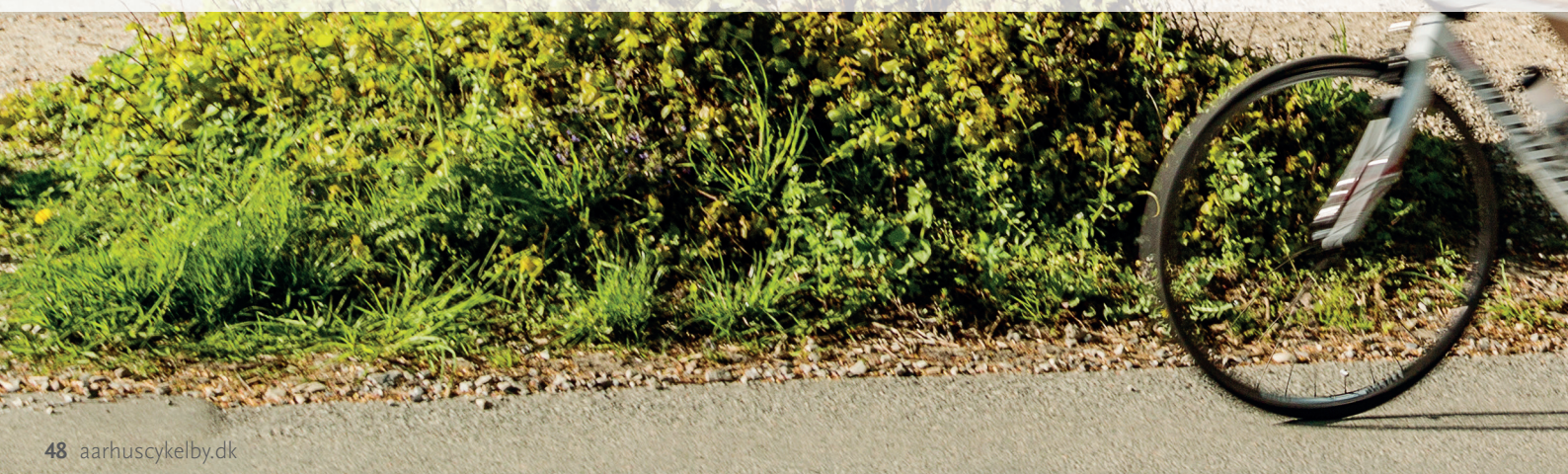
Tidspunkter for realisering af større dele af initiativerne vil især være afhængig af de økonomiske muligheder.

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 otte nye ruter – skønnes at koste 180 mio. kr., og forbedret indsats med hensyn til sikkerhed, kampagner samt drift, vedligeholdelse og bedre belysning vil årligt koste i alt ca. 7,5 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.



PRIORITERING AF INVESTERINGER (2018 - 2021)

Aarhus Byråd har i perioden 2018 - 2021 afsat 84,2 mio. kr. til realisering af dele af cykelhandlingsplanens aktiviteter – heraf er 2,5 mio. kroner allerede disponeret til en cykelforbindelse mellem Solbjerg og Beder. De ikke-disponerede midler på 81,7 mio. kroner skal sikre, at cykelhandlingsplanen kommer godt fra start.

Nedenstående tabel indeholder fordelingen af den overordnede ramme til projekter, der anbefales realiseret over de næste fire år.

Indsats	Projekter	Realisering	Beløb
1. Et sammenhængende cykelrutenet	Nye stianlæg i Midtbyen (højt prioriterede strækninger som Nørregade, Sønder Allé, Rådhuspladsen, Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade og Kongevejen).	2018 - 2021	21 mio. kr.
	Nye stianlæg i oplandet (højt prioriterede strækninger – mellem Solbjerg og Tranbjerg, mellem Beder og Malling, mellem Mårslet og Tranbjerg og stianlæg mellem Kasted og Lisbjerg Skole.	2018 - 2021	22 mio. kr.
2. Nye højklassede stiforbindelser	Ny hovedrute mellem Risskov og Marselisborg Skov via Dokk1.	2018 - 2021	19 mio. kr.
3. Fremkommelighed	Niveaufrie krydsninger, særlige prioriteringer i kryds, forbedrede stikrydsninger, færre forhindringer mm.	2018 - 2021	2,0 mio. kr.
4. Cykelparkering	Anlæg af cykelparkering i tilknytning til Midtbyen og ved Karrébebygelser. Fortsat oprydning af herreløse cykler.	2018 - 2021	4.0 mio. kr.
5. Adfærd og kommunikation	Gennemførelse af kampagner.	2018 - 2021	1,0 mio. kr.
6. Sammen om cykling	Understøtte en række events i 2018 samt videreførelse af Cykelbiblioteket.	2018 - 2021	1,0 mio. kr.
7. Cykling året rundt	Forbedret drift og vedligehold af cykelstier samt etablering af belysning på udvalgte hovedruter.	2018 - 2021	4,0 mio. kr.
8. Trafiksikkerhed og tryghed	Udbedring af ulykkesbelastede kryds og strækninger.	2018 - 2021	4,0 mio. kr.
9. Kombinationsrejser	Udbygning med flere nye Parker og Cykl terminaler og etablering af gode cykelparkeringsforhold ved stoppesteder. Udbygning af pendler- og bycykelordning.	2018 - 2021	1,5 mio. kr.
10. Way-finding	Etablering af farvede cykelbaner samt skiltning af cykelruter og cykelparkering.	2018 - 2021	2,0 mio. kr.
11. Kvalitet i udformningen	Udarbejdelse af kvalitetsmanual for anlæg af cykelfaciliteter.	2018	0,2 mio kr.
I alt			**81.7 mio. kr.**

NOTER



FIND OS ONLINE

Læs meget mere på aarhuscykelby.dk

Kontakt
Aarhus Kommune
Teknik & Miljø
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk