



Evaluering af Møllevangs Allé Syd som supercykelsti

Udarbejdet af Mobilitet, Aarhus Kommune

22. maj 2019
Side 1 af 26

TEKNIK OG MILJØ
Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Mobilitet
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

Direkte e-mail:
sloma@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sagsbehandler:
Martin Løv Simonsen



Indhold

22. maj 2019
Side 2 af 26

Rammesætning af pågældende evaluering	3
Møllevangs Allé syd som supercykelsti	3
Metodisk tilgang	3
Datagrundlag	4
Baggrundsoplysninger	5
Cyklistinterviews	6
Fodgængerinterviews	7
Beboerinterviews	9
Analyse af Møllevangs Allé syd som Supercykelsti	9
Baseret på observationer	10
Færdsel på vejen	10
Bemærkelsesværdig adfærd	11
Baseret på interviews med cyklister	11
Når Møllevangs Allé fungerer	11
Når bredden betyder noget	12
Forskel på op og ned	13
Et ønske om forandring	13
Baseret på interviews med fodgængere	14
At være fodgænger på Møllevangs Allé	14
Fodgængeres ide om at være cyklist	15
Forandringer på Møllevangs Allé	16
Baseret på interviews med beboere i lokalområdet	17
Gængse holdninger til det nye Møllevangs Allé syd	17
Baseret på erhvervslivet	20
Konklusion	20
Når det gode er det dårlige, og det dårlige er det gode	20
1) Følgevirkninger af ønsket om forskønnelse	21
2) Følgevirkninger af ønsket om prioritet	22
3) Følgevirkninger af ønsket om reduceret hastighed og trafik	23
Anbefalinger	23
Ønsker til udbedring	24
Refleksioner til fremadrettet arbejde med supercykelstier	25



22. maj 2019
Side 3 af 26

Rammesætning af pågældende evaluering

Møllevangs Allé syd som supercykelsti

Pågældende evaluering udføres for at sætte fokus på de bløde trafikanter, deres adfærd og holdninger til byens rum og forbindelser. Evalueringen er både et led i den demokratiske proces, idet den har til hensigt at formidle borgernes stemme og holdning til byens politikere, og fordi den fungerer som et internt arbejdsredskab, der kan bruges i forbindelse med udarbejdelse af nye planer samt i forbindelse med evalueringen af omdannede by- og gaderum.

Etablering af Supercykelstier gøres for at skabe attraktive forbindelser for byens cyklister - herunder pendlende cyklister. Møllevangs Allé er én af de to første supercykelstier i Aarhus, den fra Lisbjerg til Aarhus Midtby. Den sydlige del af Møllevangs Allé er tiltænkt en vigtig funktion i det nye, overordnede stinet, som skal medvirke til at transportere cykelpendlere ind og ud af Aarhus.

Efter tre forudgående løsningsforslag endte projektet, hvor det er i dag: Den sydlige del Møllevangs Allé fungerer som en 'cykelgade med kørsel tilladt', hvor cyklisterne altså har fortrinsret i hele vejens bredde. Det betyder, at biler gerne må færdes på strækningen, men at de skal gøre det under særlig hensyntagen til cyklisterne. Der er med passende mellemrum etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger (vejbump og hævede flader) med det formål at sænke bilernes hastighed til maksimalt 30 km/t. Desuden gælder, at biler ikke må presse cyklister ud til siden og overhale dem.

Hos Aarhus Kommune er vi opmærksomme på, at ikke alle retter sig efter intentionen med den nye udformning, og at der er opstået uintenderede følgevirkninger af den nye omlægning. Derfor har vi gennemført en evaluering af projektet, der har inkluderet borgere i området. På baggrund af denne evaluering besluttes det i Teknik og Miljø, om der er behov og mulighed for at foretage justeringer.

Metodisk tilgang

Pågældende evaluering baserer sig på flere metoder, der tilsammen kaster lys over og nuancerer vores viden om færdsel, anvendelse, adfærd og



oplevet kvalitet. Baseret på tidligere erfaringer og evalueringer kan vi konkludere, at triangulering af metoder gør det muligt at sætter fokus på, at god mobilitet ikke kun kan måles på rejsetider og antal men også behøver inkludere oplevelser, sanseindtryk, den oplevet tryghed og grundlæggende værdier.

Følgende metoder er blevet benyttet:

- Tællinger af antal fodgængere og cyklister.
- Observationer med fokus på flow, aktiviteter, ophold og konfliktsituationer.
- Stop-op interviews der bidrager med holdninger fra fodgængere og cyklister.
- Hjemmeinterviews med beboere i nærområdet
- Udtalelser fra erhvervslivet

Triangulering af metoder giver mulighed for at eksplicite de bløde trafikanters konkrete holdninger til omlægningen af Møllevangs Allé syd samt en indsigt i færdsel, anvendelse, adfærd og kvalitet af byrummet. Dette ved at dokumentere hvem, hvornår, hvordan og hvorfor Møllevangs Allé syd benyttes.

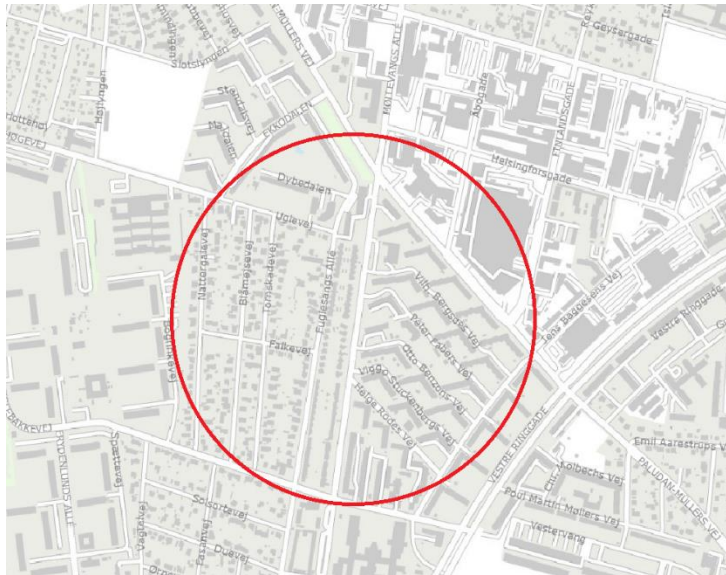
Datagrundlag

Dataindsamlingen til pågældende evaluering er blev gennemført i løbet af to uger i starten af april 2019. Den er gennemført af medarbejdere i Mobilitet og et studenterkorps bestående af 4 studentermedhjælpere fra Antropologi på Aarhus Universitet.

22. maj 2019
Side 4 af 26



I alt er der blevet gennemført 333 interviews bestående af 88 fodgængerinterviews, 95 cyklistinterviews og 150 beboerinterviews. Derudover knytter sig 16 timers tælling og observation fortaget på Møllevangs Allé syd. De 150 beboerinterviews er fortaget i nærområdet til Møllevangs Allé og fordeler sig over de 18 veje med lokation inden for den røde cirkel, på figur 1.



22. maj 2019
Side 5 af 26

Figur 1 Kort over området: Ambrosius vej, Frederik Barfoeds vej, Fuglebakke vej, Fuglesangs Allé, Helge Rodes vej, Jens Baggesens vej, Møllevangs Allé, Otto Benzons vej, Viggo Stuckenbergs vej, Peter Fabers vej, Vilh. Bergsøes vej, Morten Eskesens vej, Falkevej, Tornskadevej, Blåmejssevej, Nattergalevej, Uglevej, Dybedalen

Observationerne gjort i forbindelse med evalueringen på Møllevangs Allé syd tjener som supplement til respondenternes udtalelser omkring Møllevangs Allé. Gennem observationerne har vi iagttaget den faktiske adfærd i området. Observationerne er gjort sideløbende med de forskellige interviews og skal derfor ikke anses som analysens udgangspunkt eller som en metode til at anerkende eller godkende udtalelserne fra evalueringens interviews. Observationerne tjener som en supplerende metode og som en måde at erfare, hvad der er på spil i den konkrete lokation.

Baggrundsoplysninger

Pågældende afsnit i evalueringen indeholder diagrammer, der præsenterer analysens statistiske grundlag, heraf respondenternes baggrundsoplysninger. Disse oplysninger udmønter sig som køns- og aldersfordelingen blandt de adspurgte. Derudover præsenteres respondenternes



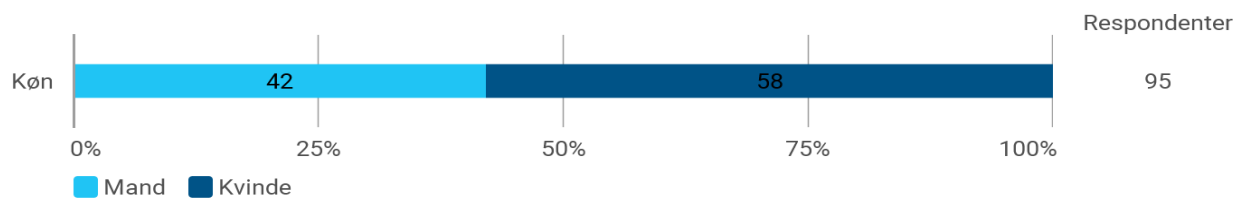
uddannelsesmæssige baggrund samt nuværende beskæftigelse. Hvor respondenterne bor ift. Møllevangs Allé syd samt årsagen til deres færden på gaden den pågældende dag udgør de sidste to tabeller.

22. maj 2019
Side 6 af 26

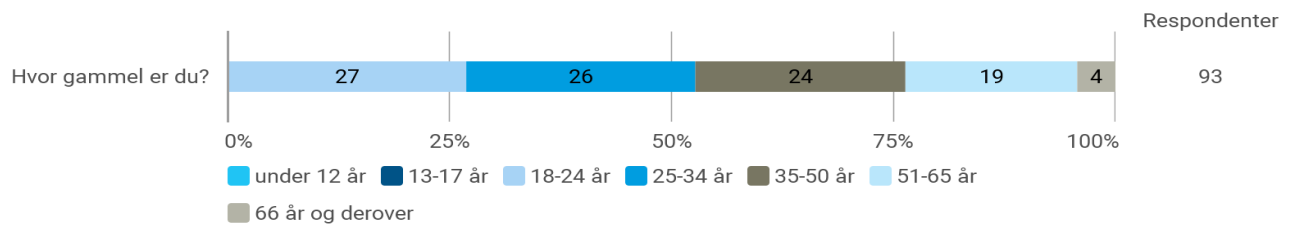
Cyklistinterviews

Samlet antal respondenter: 95 personer

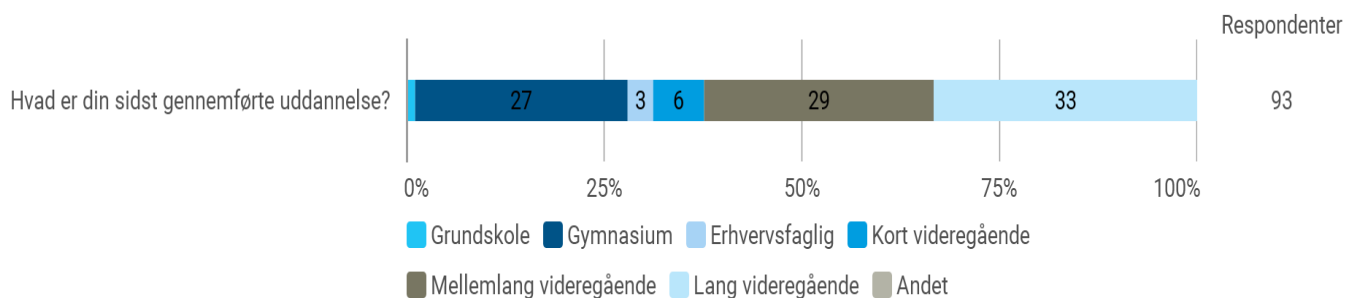
Kønsfordeling blandt respondenter:



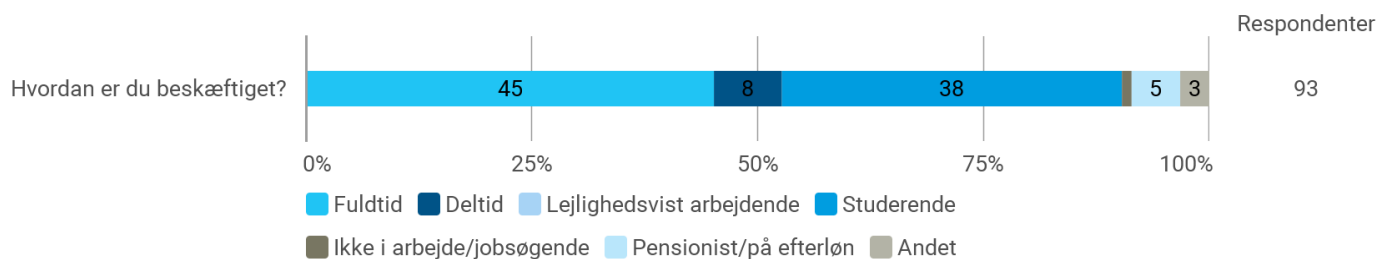
Aldersfordeling blandt respondenter:



Uddannelse blandt respondenter:



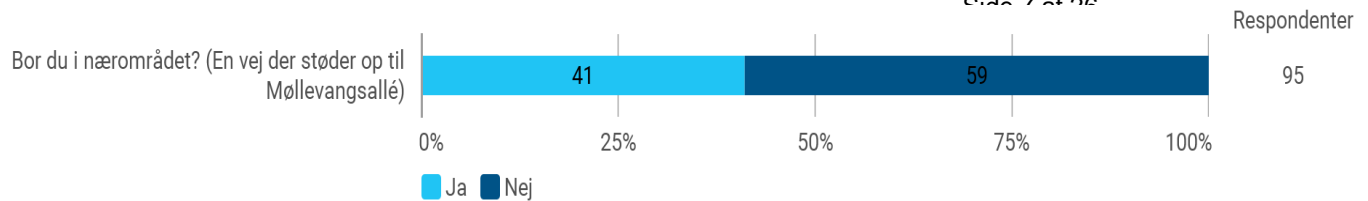
Beskæftigelse blandt respondenter:



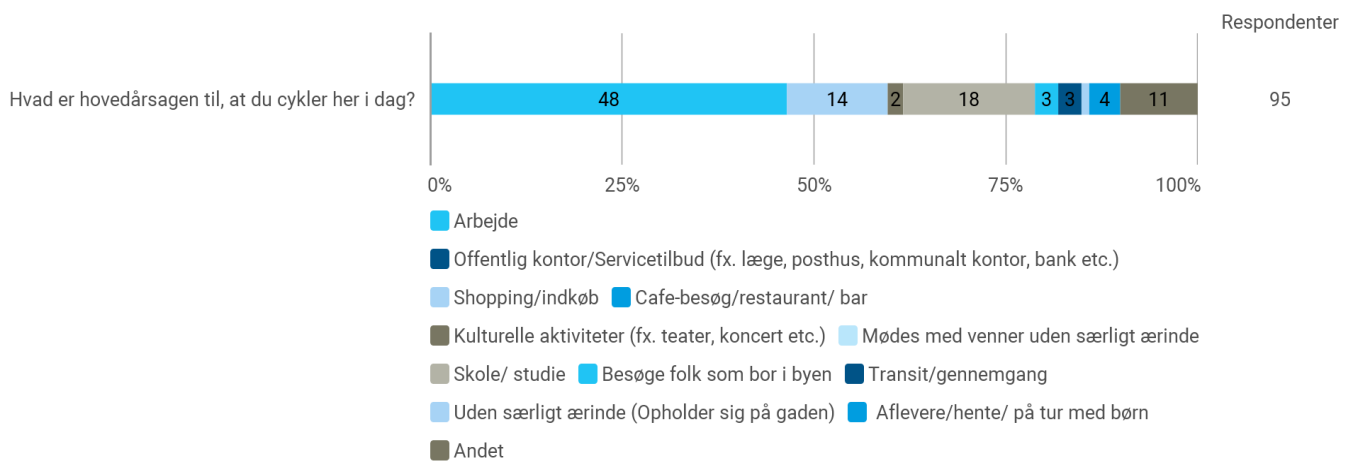


Respondenter ift. Nærområdet:

22. maj 2019
Side 7 af 26



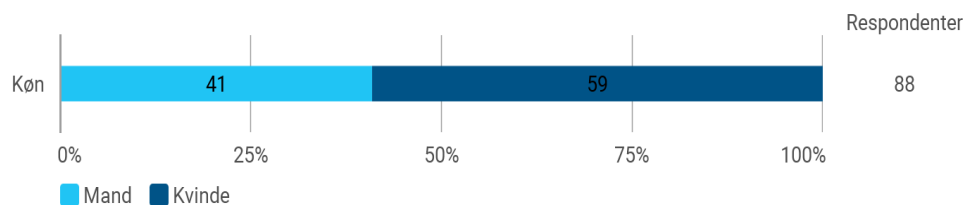
Årsag til respondenteres tilstedeværelse:



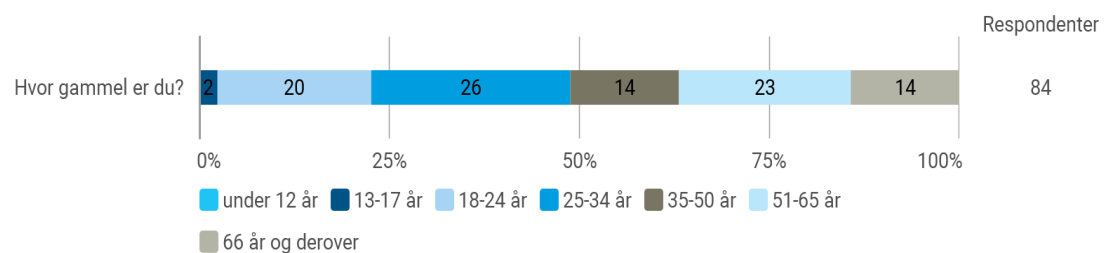
Fodgængerinterviews

Samlet antal respondenter: 88 personer

Kønsfordeling blandt respondenter:



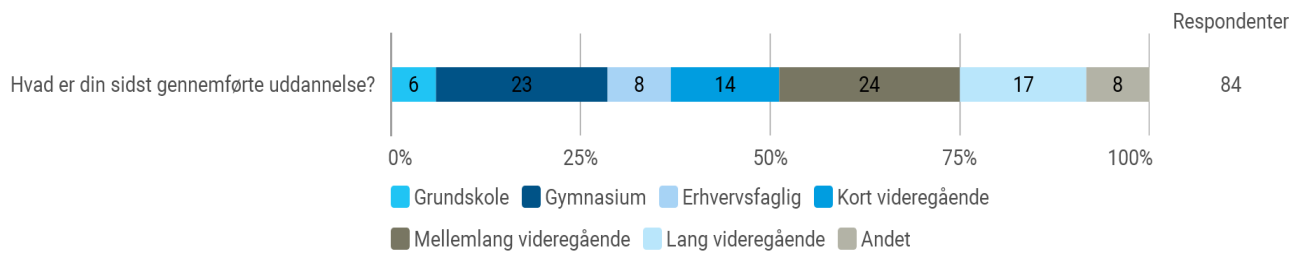
Aldersfordeling blandt respondenter:



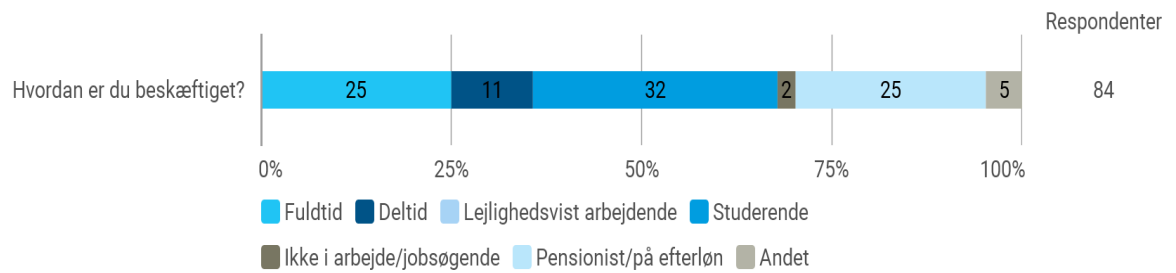


22. maj 2019
Side 8 af 26

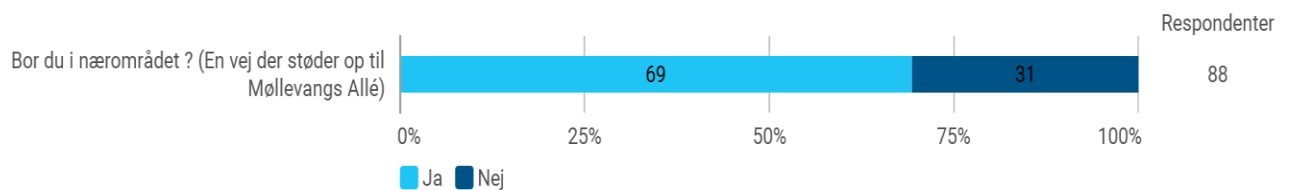
Uddannelse blandt respondenter:



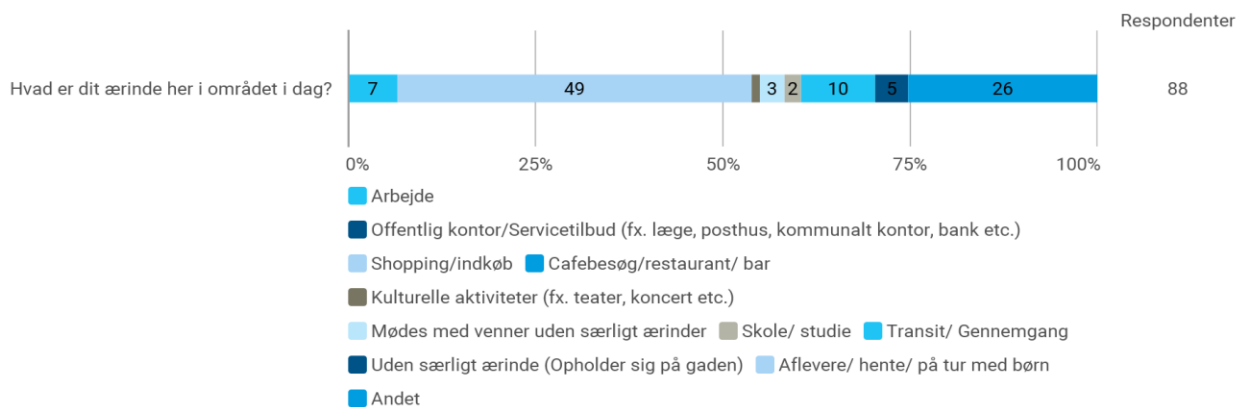
Beskæftigelse blandt respondenter:



Respondenter ift. Nærområdet:



Årsag til respondenteres tilstedeværelse:





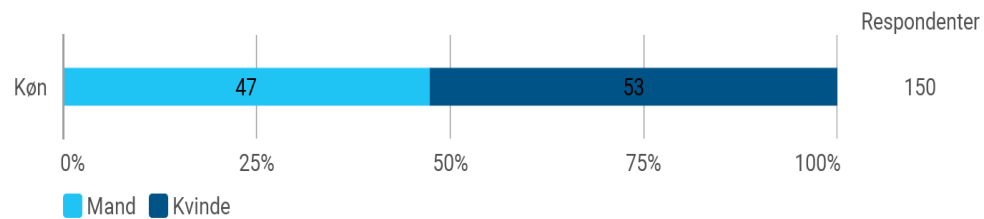
Beboerinterviews

Samlet antal respondenter: 150 personer

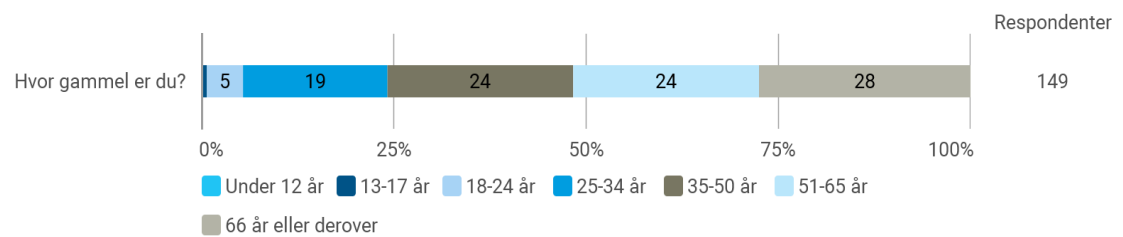
22. maj 2019

Side 9 af 26

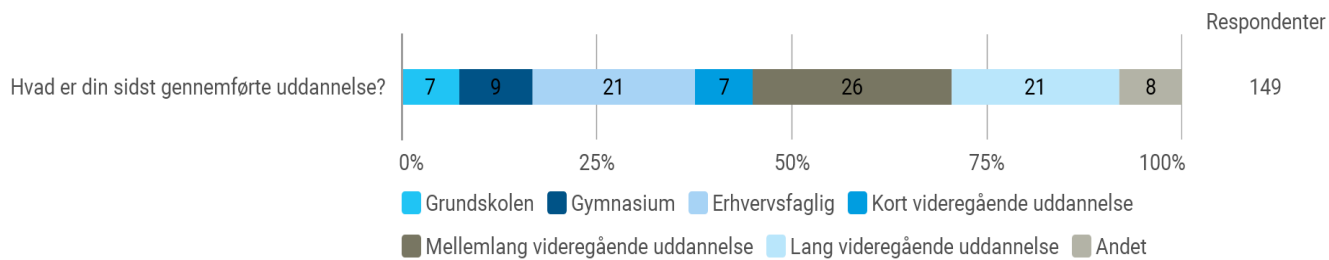
Kønsfordeling blandt respondenter:



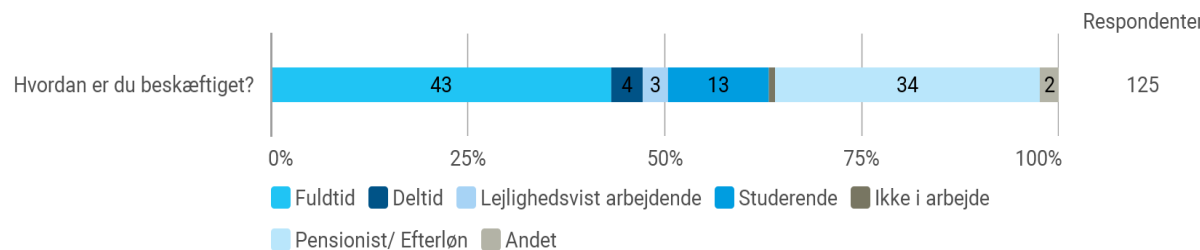
Aldersfordeling blandt respondenter:



Uddannelse blandt respondenter:



Beskæftigelse blandt respondenter:



Analyse af Møllevangs Allé syd som Supercykelsti

Den resterende del af evalueringen vil være opdelt i fire sektioner, der basere sig på henholdsvis observationer, cyklistinterviews, fodgængerinterviews og



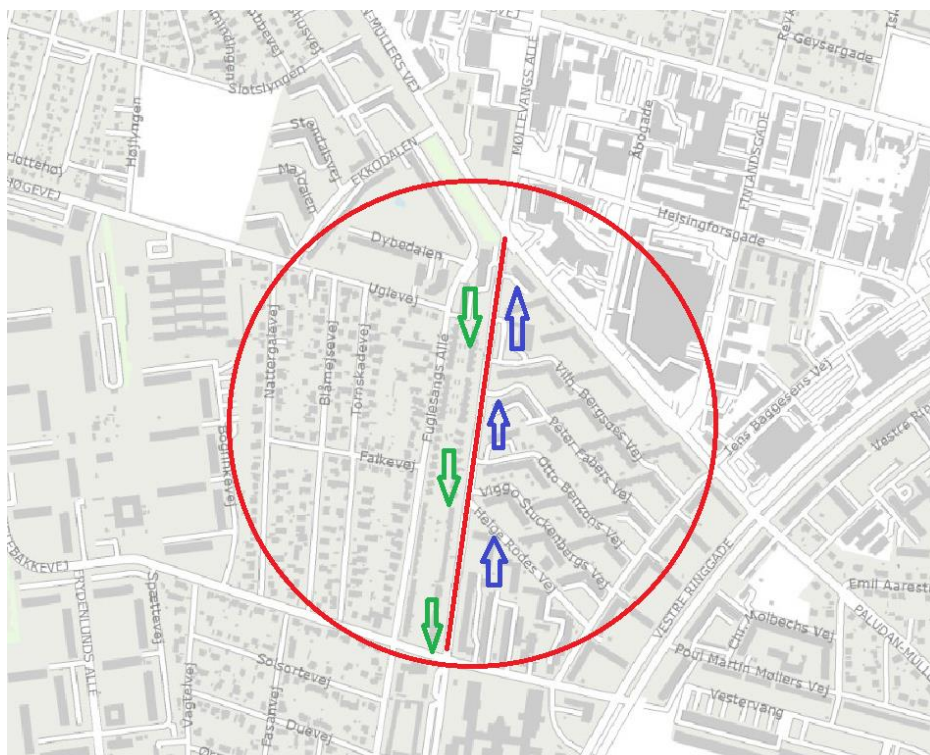
beboerinterviews. Selvom rapporten rummer denne inddeling, skal hver del anses i en større sammenhæng, hvor de fire dele tilsammen udgør baggrunden for den samlede evaluering. Dertil bør nævnes, at der er flere overlappende perspektiver og holdninger mellem de tre dele, hvilket vi har taget højde for i den samlede konklusion.

22. maj 2019
Side 10 af 26

Baseret på observationer

Færdsel på vejen

Møllevangs Allé syd benyttes hovedsageligt til gennemkørsel, hvorfor ophold på vejen er sjældent. Vejen har særligt to knudepunkter, forstået som primære centre for trafik: Rema1000 og krydset ved Helge Rods vej. I hverdagene observeres mest trafik i retning mod Paludan Müllers vej, mens trafikken er omvendt rettet i weekenden: Primært mod Fuglebakkevej. Også den primære type trafikanter differentierer sig i løbet af en uge. I weekenden færdes der



Figur 2 De grønne pile markerer retningen for den primære trafik i weekenden; de blå pile markerer retningen for den primære trafik i hverdagene

hovedsageligt fodgængere på Møllevangs Allé, mens cyklister er den dominerende gruppe af trafikanter i hverdagene.



På gade færdes særligt unge, voksne uden børn samt ældre. De, der tilhører den ældre alderskategori, benytter oftest gaden om for- og middagen, mens morgentrafikken primært er domineret af unge og voksne uden børn. Der er observeret få børn og børnefamilier på og langs vejen.

22. maj 2019
Side 11 af 26

Bemærkelsesværdig adfærd

Få af vejens cyklister benytter cykellommerne og udelukker hermed muligheden for, at bilister kan overhale. I retningen mod Fuglebakkevej benytter en anden gruppe cyklister fortovet som en måde at overhale de langsommere kørende biler.

Flere cyklister kører modsat køreretningen. Denne type adfærd er primært forbundet til det scenarie, at en cyklist kommer fra en sidegade, hvorfra det ikke umiddelbart er muligt at krydse midterrabbatten. Derfor køres modsat køreretningen, indtil der er en overgang, cyklisten kan benytte.

Også flere biler kører modsat køreretningen eller fortager sig U-vendinger. Begge dele er forbundet til det scenarie, at en bilist enten kommer fra eller skal svinge ind på en sidegade men er forhindret af midterrabbatten. Derfor fortager flere en U-vending eller kører modsat køreretningen, indtil det er muligt at krydse midterrabbatten. De fleste U-vendinger fortages ved Helge Rods Vej og særligt bilister til/ fra Otto Benzons vej kører modsat køreretningen.

Også blandt fodgængere observeres der bemærkelsesværdig adfærd i forbindelse med alléen: Et utal krydser midterrabbatten på steder, hvor der ikke er overgange.

Baseret på interviews med cyklister

Når Møllevangs Allé fungerer

Omlægningen af Møllevangs Allé udspringer blandt andet fra ønsket om at prioritere de bløde trafikanter og den grønne trafik. Derfor har vi, som et led i pågældende evaluering, også forhørt os blandt cyklisterne, hvilke punkter, der er afgørende for, at de tænker et område som værende velfungerende. I prioriteret rækkefølge er nedenstående punkter de tematikker, der optræder hyppigst blandt de adspurgte:

- Hensyn og følelsen af prioritet
- Afstand mellem cyklister og bilister
- Bilers [lave] hastighed
- [Lavt] Antal biler
- Effektivt



Cyklisternes listede ideer om velbefindende afspejler sig i de ankepunkter, de tilkendegiver i forbindelse med omlægningen af Møllevangs Allé syd. Eksempelvis påpeger mange af evalueringens cyklistrespondenter, at de oplever en utilfreds- og utryghed med den reduceret afstand mellem cyklister og biler, hvilken er opstået med omlægningen af Møllevangs Allé syd.

22. maj 2019
Side 12 af 26

Når bredden betyder noget

Med den nye omlægning af Møllevangs Allé er cyklister blevet prioriteret med en cykelgade. En stor andel af de adspurgte cyklister udtrykker dog en utryghed ved erfaringen af, at gaden stadigvæk er farbar for biler. En stor gruppe cyklister påpeger, at de ved "supercykelsti" forstår, at vejen er forbeholdt dem. At omlægningen ikke har klargjort, hvordan de to grupper trafikanter skal forholde sig til hinanden. Cyklisterne påpeger, at denne mangel har bevirket, at det er blevet utilfredsstillende og utrygt at færdes på Møllevangs Allé syd. Vejens dobbeltfunktion, at den både skal agere cykelsti og vejbane på én og samme tid, har altså forplantet sig som en uklarhed omkring hvilke regler, der egentlig gælder. Nedenstående citater er eksempler på, hvordan cyklisternes frustrationer konkret kommer til udtryk:

"Man burde lave en separat cykelsti, så der ikke opstår forvirring omkring, hvordan bilister og cyklister skal forholde sig til hinanden. Det er blevet stressende og utrygt at cykle på Møllevangs Allé".

"Jeg bliver meget stresset over bilerne bagved. Cyklisterne har ikke hele vejen, selvom de er prioritet. Det kunne være godt med en separat cykelsti, så der ikke er usikkerheder omkring, hvor man skal placere sig".

"Når man kører op ad bakken, er det svært at køre hurtigt nok. Bilerne dytter og råber, og jeg ved ikke, hvem der har retten".

"Jeg har flere gange oplevet af biler har prøvet af presse sig forbi på trods af at vejens bredde ikke lægger op til det. Det er tit man ser cyklister vælger fortovet frem for vejen for at undgå disse situationer".

Cyklisterne føler sig "presset" og "stresset" over vejens dobbeltfunktion og den heraf smalle afstand mellem de to grupper trafikanter. Mange af gadens



cyklister anvender "stresset" og "presset" til at beskrive deres oplevelse af dét at færdes på Møllevangs Allé syd, særligt i retning mod Paludan Müllers vej.

22. maj 2019
Side 13 af 26

Forskel på op og ned

Cyklisters oplevelse af Møllevangs Allé syd afhænger af, hvilken retning de cykler. Ovenstående afsnit og oplevelsen af at føle sig "presset" og "stresset" knytter sig til færdsel i retning mod Paludan Müllers vej. I kørselsretningen mod Fuglebakkevej er der noget andet på spil. Her benytter cyklisterne sig af formuleringer som nedenstående:

"Man kan ikke komme forbi bilerne på vej nedad. Det gør at man føler sig usikker som cyklist. Måske kunne fartdæmpningen kun være for bilerne".

"Når man kører nedad, bremser bilerne en, og når man kører opad, presser bilerne en".

Citaterne afspejler det generelle mønster, at mange cyklister føler, at bilerne begrænser deres hastighed, fordi bilisterne skal bremse på grund af de nyanlagte fartdæmpere. Cyklisterne oplever altså, at de kører hurtigere end bilerne, hvorfor flere cyklister er begyndt at anvende fortovet som en måde at navigere udenom de langsommere biler.

Der er altså to forskellige ting på spil og det afhænger af, hvilken retning cyklisterne færdes. I retningen mod Paludan Müllers vej føler cyklisterne sig presset grundet den mindsket afstand mellem biler og cyklister. Kørebanelens brede er blevet reduceret for at fremme cyklisternes prioritering, hvorfor bilisterne ikke længere kan overhale og derfor må holde sig bag cyklisterne. I retningen mod Fuglebakkevej er dette forhold nærmere omvendt. Her presser cyklisterne bilisterne, fordi det her ofte er bilisterne, der kører med den laveste hastighed, qua det går ned ad bakke samt de nye fartdæmpere. Mange cyklister afhjælper dette ved at inddrage fortovet som kørebane.

Et ønske om forandring

Som et led i pågældende evaluering har vi forhørt os blandt de adspurgte cyklister, på hvilke områder de ønsker forbedring. Nedenstående 5 punkter er, i hyppigst fremkommende rækkefølge, de områder, der nævnes oftest:

- Adskilt trafik med en separat cykelsti



22. maj 2019
Side 14 af 26

- Justering af bump:
 - Mange beskriver dem som "for høje", "store" og "brede". Ønsket om at de bliver mindre eller smallere (så cyklerne kan køre ved siden af dem)
- Flere overgange:
 - Muligheden for at cyklister og fodgængere kan krydse vejen flere steder uden at skulle betræde græsset (den høje midterrabat)
- Pladsmangel:
 - Cyklisterne føler sig "presset" og "stresset" over at dele vejen med bilisterne – følelsen af usikkerhed på grund af pladsmangel
- Bedre skiltning:
 - Markering af 1) At det er en cykelgade, 2) Kørselsretningen og 3) Hvem der har førsteret

"Jeg synes, det er super upraktisk at man som cyklist ikke kan dreje til venstre særlig nemt, når nu det er en super-CYKELsti. I mit tilfælde er jeg nødt til at stoppe på vejen løfte min cykel op over midterrabatten og så på cyklen igen".

"Der er en stor mangel på overgange og åbninger i hellen. Der er flere cyklister på den øvre halvdel af vejen som krydser vejen og kører i modsat kørselsretningen, fordi der ikke er lavet en åbning i hellen længere oppe"

Baseret på interviews med fodgængere

At være fodgænger på Møllevangs Allé

Områdets adspurgte fodgængere fremhæver uafhængigt af hinanden særligt fire områder som værende særligt positive ved omlægningen:

- De brede fortove
- Bilers nedsatte hastighed
- Let mulighed for at krydse vejen
- Grønne omgivelser



22. maj 2019
Side 15 af 26

"Det er meget sikkert, fordi der er færre biler. Det er en hyggelig vej med flotte træer - det er smukt. Jeg synes at det er børnevenligt og er længere ikke bekymret for at min datter går ved vejen".

"Godt med plads på fortovet. Bumpene har sænket biler-nes fart, så man føler sig mere sikker i området".

Flere af de adspurgte udtrykker dog også et behov for, at der anlægges flere overgange samt, at de eksisterende blive markeret tydeligere.

Det største konfliktpunkt blandt de adspurgte fodgængere handler om cyklisternes færdsel på fortovet. Vores indsamlede data blotlægger, at cyklisterne benytter fortovene over længere afstande - særligt i retningen mod Fuglebakkevej. Fodgængerne beskriver, at denne tendens gør det både utrygt og farligt at være fodgænger på Møllevangs Allé syd:

"Cyklisterne er begyndt at køre på fortovene, og det har gjort det farligere for os fodgængere. Cyklisterne skal tilbage på vejen".

Som fremlagt tidligere i pågældende evaluering, fremhæver cyklisterne selv problemet i, at de føler sig nødsaget til at benytte fortovet (jf. Forskel på op og ned). Begge grupper af trafikanter synes derfor opmærksomme på den problematiske følgevirkning, som omlægningen har haft for forholdet mellem cyklister og fodgængere.

Fodgængeres ide om at være cyklist

Flere af områdets fodgængere har selv enten benyttet vejen ved hjælp af cykel eller observeret trafikantens gang, mens de har færdes til fods. Nedenstående liste er de ting, som fodgængerne hyppigst anser som gener for cyklister:

- Sammenlægning af cyklister og bilister
- Bumpene [fartdæmpere]
- Vejens brede

Sammenlægningen af cyklister og bilister nævnes også blandt cyklisterne, som et område der begrænser følelsen af velbefindende (jf. Når bredden betyder noget). De fodgængere, der omtaler sammenlægningen som problematisk, nævner, at de forstiller sig det som både "presset", "stresset" og "utrygt" at færdes som cyklist, når bilerne kører så nært de bløde trafikanter:



22. maj 2019
Side 16 af 26

"Det er akavet med cyklisterne og biler på den samme vej. Der er mange biler som dytter, de virker frustrerede".

"Det er blevet usikkert at cykle efter omdannelsen. Det er utrykt at være cyklist og holde på sin ret. Det er blevet stressende".

Også i forbindelse med sammenblandingen af cyklister og bilister, nævner flere fodgængere vejens manglende brede som et område, de finder, påvirker oplevelsen af at cykle på Møllevangs Allé syd:

"Vejen er for smal. Man føler, man spærrer for bilerne, og det gør én presset. Jeg foretrækker at gå her af den grund".

"Bilerne kan nu ikke køre uden om cyklisterne, så de er nu kommet tættere på hinanden".

Det sidste område, som de adspurgte fodgængere nævner som værende problematisk for cyklister, handler om de nye fartdæmpere. Disse omtales som "bump", der nedsætter hastigheden for også cyklisterne. En række forslår, at cykelglæden kunne øges, hvis man reducerede bumpenes brede, så de kun påvirkede bilisternes hastighed:

"Man burde lave det, så der kun var bump for biler. Måske en åbning i midten, som var bred nok til at cyklerne kunne suse igennem".

Forandringer på Møllevangs Allé

De forandringer, som de adspurgte fodgængere nævner i deres beskrivelse af Møllevangs Allé, kan adskilles i to kategorier: Dé der vedrører fysiske forandringer og dé, der handler om følgevirkningerne af de fysiske forandringer.

Fysiske forandringer:

- Vejen som en cykelgade
- Alléen og de grønne tiltag
- Vejbump

Følgevirkninger:

- Mindre trafik
- Lavere hastighed

De, som kommenterer positivt på følgevirkningerne, fremhæver oftest følelsen af, at der er kommet mindre trafik på Møllevangs Allé syd. Dertil knyttes ord som "stille" og "roligt" om oplevelsen af at færdes på vej efter omlægningen. Evalueringen blotlægger, at mange respondenter sammenkobler alléen og vejbumpene med den nedsat hastighed blandt bilister. Dette understreger sammenhængen mellem de fysiske forandringer og følgevirkningerne. De



fysiske forandringer; cykelgade, bump, alléen, skaber altså følgerne; mindre trafik og lavere hastighed, hvilket en stor gruppe borgere anser som positive følgerne af omlægningen:

"Vi har fået mindre trafik på Møllevangs Allé - det kan man kun være glad for".

"Der er færre biler og de udviser større forsigtighed. Større trafiksikkerhed".

"Her er mere stille og ikke så meget larm. Min datter føler sig mere tryk og jeg føler mig mere tryk på hendes vegne".

"Det er blevet mere roligt og landsbyagtigt. Det er også dejligt med mere grønt. Man kan nyde området mere".

Modsattretten mener en anden gruppe fodgængere, at de fysiske forandringer, særligt vejbumpene, er til gene for bilisterne samt, at de gør det besværligt at benytte sidevejene.

"Det er blevet svært at komme hjem, når man er i bil. Det er ulovligt at lave U-vendinger, men dem, der skal ind på Otto Benzons Vej gør det alligevel, for ellers skal de hele vejen udenom".

"Der sker mange ulovligheder på Møllevangs Allé. Eksempelvis er der mange som laver U-vendinger på trods af at der er skilte, som viser, at det er forbudt. Der er også tilfælde, hvor bilisterne kører mod færdselsretningen. Der er kommet mange cyklister på fortovene".

Med evalueringen fremgår det altså, at omlægningen modtages med blandede holdninger: Det, nogle fodgængere mener, har skabt forbedringer i området, er det selv samme, andre mener, har gjort det mere besværligt og utrygt at færdes på Møllevangs Allé syd. Størstedelen af dem, der tilskriver sig sidstnævnte holdning, fremsætter de samme forbedringsforslag, som de adspurgte cyklister fremhæver (jf. Et ønske om forandring).

Baseret på interviews med beboere i lokalområdet

Gængse holdninger til det nye Møllevangs Allé syd

Som et led i pågældende evaluering har vi bedt de adspurgte om at beskrive omlægningen. Følgende punkter er de områder, der nævnes hyppigst:

- Bump
- Vejen som en cykelgade/ cykelvej / cykelsti



- Midterrabbatten/ Alléen

22. maj 2019
Side 18 af 26

Til konstateringen af, at der er kommet fardæmpere [bump] på vejen, knyttes ofte adjektivet "store". Det er de færreste adspurgte, der blot nævner, at der er kommet bump. Nedenstående citat er et eksempel på dette, hvilket er en næsten konsekvent formulering blandt de adspurgte:

"Der er kommet nogle store bump, og det er blevet sådan en cykelvej".

En lignende tendens gør sig gældende for alléen. Også den beskrives sjældent som 'alléen' men også med et tilhørende adjektiv. Mange beskriver den med "flot" og "smuk" som på følgende måde:

"Alléen er blev flot og smuk".

"Det er rart, at der er kommet noget mere grønt på vejen - det pynter på området".

Mange beboere i området nævner dog ikke de ovenstående fysiske forandringer som det første, når vi spørger til, hvad de oplever som nyt på Møllevangs Allé. Størstedelen kommenterer på de følgevirkninger, de forskellige dele af omlægningen har haft. Disse følgevirkninger er både positive og negative. De, som kommenterer negativt omkring omlægningen, nævner følgende punkter:

- Nærkontakt mellem bilister og cyklister
- Cyklister på fortovene
- Cyklister stresses
- Cyklister dominerer
- Biler i karambolage med bumpene
- Bilister der kører mod færdselsretningen
- Ulovlige U-vendinger
- Besværliggjort adgang til sidegader
- Ændringer i P-forhold

"Som cyklist bliver man presset på vej op ad bakken, fordi bilerne ikke kan overhale".

"Der sker mange farlige situationer. Cyklisterne kører på fortovet, fordi de bliver presset af bilerne. Det er ikke rart. Cyklerne kan heller ikke komme over vejen. Når man skal ud fra sidevejen bliver man nødt til at køre et stykke i



22. maj 2019
Side 19 af 26

modsat køreretning. Der er også mistet parkeringspladser efter ændringerne”.

”Trafikanterne er blevet uopmærksom. Folk kan hverken komme frem eller tilbage; særligt ikke skralde- eller lastbiler. Det har skabt mere uro. Folk kører forkert, fordi de ikke kan finde rundt på de ensrettede veje. Det er blevet mere uklart. Det skaber meget stress og mange farlige situationer”.

”Jeg undgår helst at komme der i bil; de nye chikaner er så høje, at de skraber på bilens bund”.

”Bilisterne bliver fanget af ensretningerne på vejen”.

”Det er træls at køre på vejen i bil. Cyklisterne gider ikke trække ind og man kan ikke komme forbi dem, fordi vejen er for smal”.

”Det er blevet svært at finde parkeringspladser efter det er blevet forbudt at parkere på Møllevangsalles”.

De, som kommenterer positivt på omlægningen, fremhæver både følgevirkninger men også nogle fysiske forandringer:

- Mindre trafik på vejen
- Bilister kører med nedsat hastighed
- Vejbump
- Den grønne allé

”Der er kommet færre biler på vejen, hvilket er fedt. Trafikken er blevet mindre. Tidligere kunne her være rigtig mange biler”.

”Det er mere behageligt som fodgænger at gå derop. Det er godt for os ældre”.

”Vi er glade for den her. Før var det en racerbane uden lige. Det har sænket trafikken”.

”Det er rart, at der er kommet noget mere grønt på vejen - det pynter på området”.

”Vej-bumpene fungerer godt, for farten er blevet sat ned. Før var det helt galt med farten. Det er generelt rigtig fint, det der er blevet lavet”.



Pågåeldende afsnits citater og fremhævede punkter illustrerer, at omlægningen af Møllevangs Allé mødes med mange og klare holdninger. Selvom disse er blandede, så fremgår der alligevel et mønster i, hvordan de, forskellige og i enkelte tilfælde modsatrettede synspunkter, er sammenvævet. Et mønster der vil blive udfoldet i evalueringens konklusion.

22. maj 2019
Side 20 af 26

Baseret på erhvervslivet

Da analysens observationer fremlægger, at Rema1000 udgør én af vejens knudepunkter, har vi valgt at inddrage denne virksomhed som en repræsentation for erhvervslivet på Møllevangs Allé syd. Butikken, med Henrik Nymann i spidsen, repræsenterer en holdning, der stemmeroverens med synspunkter, vi har fundet blandt de adspurgte cyklister, fodgængere og beboere. Fartdæmpere nævnes som en positive del af omlægningen, da den har medvirket til en lavere hastighed blandt vejens bilister. Nymann tilføjer, at de dog også har "skræmt bilister væk", fordi de anlagte fartdæmpere skraber på bilers undervogn. Vejens brede, eller mangel på samme, omtales også som problematisk for de lastbiler, der behøver kører på denne vej. Nymann tilføjer i den forbindelse, at den smalle vej også påvirker cyklisterne. At han har kunder, der anvender ord som "presset" og "stresset" om det at færdes til butikken langs Møllevangs Allé. Nymann ønsker ikke at drage endegyldige konklusioner af, hvorvidt et tab på 8 % i omsætning skyldes fartdæmpere, cyklister der føler sig presset eller øget konkurrence, men han konstaterer, at dette er udviklingen.

Centralt i henvendelsen fra erhvervslivet er ideen om, at omlægningen kræver en øget og bedre kommunikation. At der er behov for at klargøre overfor cyklisterne, hvordan og at de skal benytte cykellommerne, samt hvordan bilisterne skal agere overfor cyklisterne og på vejen generelt.

Konklusion

Når det gode er det dårlige, og det dårlige er det gode

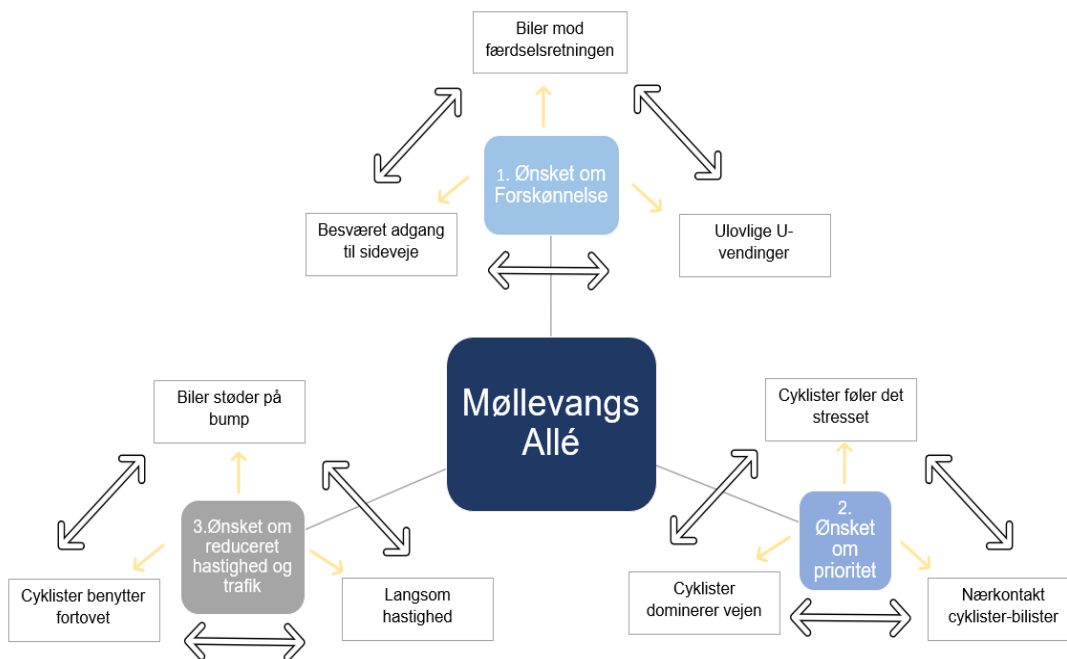
Baseret på ovenstående drages her en samlet konklusion, der sammenfatter analysens dele: Observationer, cyklistinterviews, gadeinterviews og beboerinterviews.

Modtagelsen af og tankerne om det nye Møllevangs Allé syd er blandt. Med tilstedeværende evaluering bliver det tydeligt, at dét der for nogle opleves



som positive aspekter ved omlægningen, er netop dét, der er problematisk for andre. Eksempelvis peger en stor gruppe beboere på, at de finder det mere trygt at bo i området samt at færdes på vejen, fordi trafikens hastighed er blevet nedsat. Denne nedsatte hastighed er direkte koblet til det en anden gruppe borgere omtaler som det problematiske ved omlægningen, nemlig de store fartdæmpere. Det, der altså gør hverdagen nemmere for nogle borgere, er det selv samme, der besværliggør hverdagen for andre borgere.

22. maj 2019
Side 21 af 26



Figur 3 Sammenhæng på Møllevangs Allé syd

Ovenstående figur er en illustration af, hvordan de negative og positive holdninger til omlægningen er både sammenvævet og modsatrettet.

1) Følgevirkninger af ønsket om forskønnelse

Med omlægningen af Møllevangs Allé forelå et ønske om at forskønne området. Dette tiltag anerkender en del af de adspurgte, bevidst eller ubevidst, idet de kommenterer positivt på alléen. Til dette tiltag hører der sig dog en række følgevirkninger, som en stor gruppe borgere er særligt bekymrede for og utilfredse med. Alléen har besværliggjort adgangen til sidegaderne. Beboere i området nævner selv at adgangen til Viggo Stuckenbergs vej og Otto Benzons vej er blevet særligt besværet.



22. maj 2019
Side 22 af 26

Evalueringens data blotlægger, at det ikke kun er for bilisterne, at adgangen til sidegaderne er blevet mere problematisk. Også fodgængere og cyklister nævner, at de må betræde græsset og løfte cyklerne over den flotte allé for at krydse vejen.

Både evalueringens observationer og data fra interviews bekræfter, at flere bilister og cyklister kører delvist modsatkøreretningen for at få komme enten til eller fra sidegaderne. Også ulovlige U-vendinger er en hyppig adfærd på strækningen, hvilket resulterer i omtalte og observeret spøgelsesbilister på Møllevangs Allé syd. Den allé, som en gruppe af de adspurgte er positive overfor, har derfor på samme tid medvirket til en uuntenderet adfærd, i form af spøgelsesbilister og U-vendinger, hvilket flere borgere ser som både farligt og problematisk.

2) Følgevirkninger af ønsket om prioritet

Af evalueringen fremgår det, at cyklister finder et område velfungerende ved følelsen af prioritet (jf. Når Møllevangs Allé fungerer). En politisk vision forbundet med etableringen af supercykelstien er prioriteringen af den grønne transport og de bløde trafikanter. Derfor bør det også betragtes som succesfuldt, at en stor del af de adspurgte finder, at Møllevangs Allé syd er lig en prioritering af cyklister.

Figur 3 illustrerer at prioriteringen af cyklister har haft nogle uforudsete følgevirkninger. Ordet "stressende" anvendes hyppigt blandt de adspurgte cyklister, i deres beskrivelse af det at færdes på Møllevangs Allé syd, i retningen mod Paludan Müllersvej. En overvægt af de færdende cyklister håndterer denne følelse ved at køre på fortovet eller midt på kørebanen. Sidstnævnte som en måde at holde på sin ret, hvorved de undlader at bruge cykellommerne. Denne adfærd forhindrer bilisterne i at passere. En stor del af de adspurgte påtaler denne adfærd som uhensigtsmæssig, farlig og som '*cyklister der overdominerer*'.

Som følge af omlægningen er der altså opstået det, mange borgere omtaler som uønsket nærkontakt samt en uklarhed omkring forskellen på at være prioriteret og have eneret. Evalueringens observationer blotlægger, at denne uklarhed både afstedkommer sig i cyklisternes og bilisternes adfærd på vejen. Eksempelvis ønsker en stor del af de adspurgte ikke at benytte de såkaldte cykellommer og på den måde lade bilerne komme forbi. Dette fordi de



finder det ubehageligt at trække ind og ud mellem trafikken. Omvendt mener, en lang række af dem der omtaler sig selv som bilister, at de på grund af vejens dobbeltfunktion, ikke kan køre anderledes [og derved undgå at "presse cyklisterne"], fordi de kun kan overhale, og altså undlade at "presse", hvis cyklisterne benytter cykellommerne. Både cyklister og bilister har på den måde indoptaget en adfærd, som begge grupper erkender som uhen-sigtsmæssig men nødvendig.

3) Følgevirksomheder af ønsket om reduceret hastighed og trafik

Den tredje del af figur 3 illustrerer en tredje sammenhæng, der optræder hyppigt efter omlægningen. En stor gruppe borgere, både cyklister, fodgængere og dem, der omtaler sig som bilister, nævner det positivt, at hastigheden på vejen er blevet reduceret, samt at der er mindre trafik. Fra politisk side var netop disse punkter en vigtig del af ønsket med omlægningen. Dette er altså årsagen til de anlagte fartdæmpere på vejen.

En stor gruppe borgere udtrykker en utilfredshed med disse bump. Særligt påpeges at undervognen på bilisternes køretøjer kommer i karambolage med bumpene, idet fartdæmperne skraber mod bunden. Observationer gjort i forbindelse med denne evaluering bekræfter denne påstand. Observationerne afslører ydermere et klar mønster i, at mange cyklister vælger at benytte fortovet i stedet for vejen, når de færdes på Møllevangs Allé syd i retning mod Fuglebakkevej. Dette fordi, bilisterne, qua fartdæmperne, må nedsætte hastigheden i en sådan grad at cyklisterne kører i højere hastighed end bilerne. Dette har skabt, hvad mange beskriver som en farlig situation for fodgængere, fordi mange cyklister nu tyr til at køre på fortovet.

Anbefalinger

Pågældende evaluering blotlægger, at omlægningen af Møllevangs Allé syd har haft en række positive effekter [En grøn allé, lavere hastighed, mindre trafik, ideen om en cykelgade], der samtidig har afkastet sig nogle uintenderede og problematiske følgevirksomheder [biler karambolerer med fartdæmpere, cyklister på fortovet, få overgange, svær adgang til sidegaderne, spøgelsesbilister, presset og stresset cykeloplevelse]. På baggrund af denne evaluering forslås, at eventuelle forandringer eller fremadrettede beslutninger om Møllevangs Allé syd inkludere den tætte sammenvævning mellem de nævnte positive effekter og dertilhørende følgevirksomheder. Evalueringen har ekspliciteret, at omlægningen af Møllevangs Allé syd har skabt nye mønstre



og komplekse sammenhænge, hvorfor færdsel, anvendelse, adfærd og kvalitet kun kan vurderes rimeligt, ved at se Møllevangs Allé syd i dets større perspektiv. De positive effekter og uintenderede følgevirkninger kan ikke adskilles.

22. maj 2019
Side 24 af 26

Ydermere anbefales, at markante fysiske omlægninger, som eksempelvis Supercykelstien på Møllevangs Allé syd, altid opfølges med en tydelig kommunikation. Pågældende evaluering blotlægger, at analysens fire grupper, erhvervslivet, cyklister, fodgængere og beboere, finder informationen om den nye omlægning mangelfuld: Hvordan skal de forskellige grupper agere på vejen for at overholde ideen om at "cyklister er prioriteret"?

Ønsker til udbedring

- Bedre skiltning af 1) at det er en cykelgade 2) kørselsretningen
- Tydeligere forklaring af, hvordan man som trafikant færdes i overensstemmelse med formuleringen: "Cyklister prioriteret"
- Flere overgange: Mulighed for at krydse alléen som cyklist og fodgænger
- Smaller fartdæmpere, så cyklister kan køre ved siden af dem
- Mindre skarpe stenkanten ved udkørsler
- Reducér højden på fartdæmpere
- Cyklisterne skal væk fra fortovet og tilbage til kørebanen
- Etablering af flere parkeringspladser i området

Nedenstående citater er eksempler på, hvordan ovenstående ønsker til udbedring er blevet italesættet blandt de adspurgte respondenter. De tydeliggør, at mange af ønskerne til udbedring knytter sig til kommunikation og fysiske forbedringer.

"Der er en usikkerhed omkring, hvad der gælder her. Kommunikationen er dårlig, hvad betyder det at cyklister har prioritet? Der har været mange gode intentioner med at lave vejen, men det er blevet en mærkelig blanding. Man skulle have haft cykler og biler adskilt. Men omvendt er vi også stadig ved at lære. Det kunne være godt, hvis der kom en mulighed for at lave en u-vending på midten af vejen for beboerne på Helge Rohdes vej og slutningen af Møllevangs Allé".



22. maj 2019
Side 25 af 26

"Der kunne være bedre skiltning. Fx i forhold til lommerne, så cyklisterne ved hvad de skal bruges til".

"Man kunne farvelægge vejen, så man ved at det er en anden slags vej. Kommunikationen på vejen kunne blive bedre, på skiltene kunne man uddybe, hvad det betyder at cyklister har prioritet".

"Muligheden for at dreje til venstre, når man kommer på cykel. Her bliver vi tvunget til at betræde græsset".

"Man kunne gøre det muligt at krydse vejen fra begge sider, det er dumt at man skal hele vejen udenom gennem de små gader, så der kommer mere trafik der".

"Åbne' bumpende op, så cyklerne kan køre lige igennem".

"Så skal cyklister lære at overholde reglerne og ikke køre på fortovet. Vi er så bange for at komme til at køre en cyklist ned".

"Kanterne ved alle de tilstødende veje bør gøres blidere eller lavere, så bunden på vores biler ikke skraber på"

"Cyklister og biler skulle adskilles. I stedet for midterribatten burde man lave en adskilt cykelsti".

"Generelt vil jeg rose vejen. Men jeg synes folk skal tage mere hensyn til hinanden. Jeg føler mig fx lidt presset af biler. Vi skal alle vænne os til forandringerne og jeg tror at vejen kan komme til at fungere, hvis alle stopper med at være hidsige".

"Denne mangel på parkeringspladser medfører at rigtig mange biler parkerer på Katrinebjergvej, hvilket gør det nærmest umuligt at orientere sig, når man kører på Møllevangs Allé og skal krydse Katrinebjergvej".

Refleksioner til fremadrettet arbejde med supercykelstier

På baggrund af tilstedeværende evaluering og de data vi har indsamlet til udarbejdelsen, finder vi, at særligt tre punkter med fordel kan diskuteres og overvejes inden anlægningen af fremtidige supercykelstier:

Supercykelsti i terræn?



22. maj 2019
Side 26 af 26

Kan en supercykelsti fungerer efter tiltænke effekt, hvis den anlægges i terræn; i et område der ikke er fladt? Hvordan overkommer man situationen, hvor cyklister føler sig "stresset" og "presset", når de færdes på en opadgående strækning med en bilist kørende bagved? Ydermere, hvordan undgår man, at cyklister, i nedadgående retning, ikke bremses af biler med potentielt lavere hastighed?

Fremmer man aktiv transport og heraf mængden af cyklister, hvis ikke anlægningsbeslutninger tager udgangspunkt i cyklisters ide om "velfungerende"?

Mange af de problematiske situationer, der nævnes som følgevirkning af omlægningen af Møllevangs Allé syd, knytter sig til områder, hvor cyklisters ide om velfungerende transport ikke opfyldes. Dette til trods, at etableringen af supercykelstier anses som et led i det at fremme aktiv og grøn transport. Pågældende evaluering har ekspliciteret, at mange cyklister selv fremmer den adfærd eller de løsninger, der knytter sig til ideen om velfungerende (jf. Når Møllevangs Allé Fungerer). Eksempelvis er ønsket om effektiv og hurtig fremkommelighed et afgørende punkt for cyklisters ide om velfungerende. På Møllevangs Allé syd bliver dette ideal, grundet bilisters langsommere hastighed qua fartdæmpere, begrænset, når cyklister færdes i retningen mod Fuglebakkevej. Cyklisterne fremmer ønsket om effektiv og hurtig fremkommelighed ved at cykle på fortovet. Eksemplet tydeliggør, at cyklisternes ide om velfungerende har tendens til at trumfe nyanlagte løsninger, hvis ikke disse løsninger lever op til ideen om velfungerende.

Kan et ord med mange betydninger stå alene som forklaringsmodel?

Adfærd og færdsel på den nye supercykelsti forklares med ordet "prioritet". Pågældende evaluering, der ekspliciterer nye mønstre og komplekse sammenhænge, blotlægger, at ordet "prioritet" ikke omsættes til den samme adfærd blandt vejens trafikanter. Dertil bør overvejes, om følelsen af "stress" og "pres" blandt cyklister kan afhjælpes, hvis ordet prioritet enten erstattes eller udbygges. Eksempelvis bør man overveje, hvorvidt der er behov for at fastlægge et eksakt antal meter mellem cyklister og bilister – og evt. udbyde dette med markeringer på vejen.