



9. oktober 2018
Side 1 af 6

10 dages forespørgsel fra Dansk Folkeparti – Blandet bykørsel for supercykelstier

Dansk Folkeparti har i en henvendelse dateret den 6. september 2018 stillet en række spørgsmål til baggrunden for etablering af cykelgader i Aarhus og mere specifikt til udformningen af den kommende cykelgade på Møllevangs Allé, som er en del af forløbet for supercykelstien mellem Aarhus og Lisbjerg.

I det følgende er spørgsmålene listet og besvaret efterfølgende.

1. *Hvad er årsagen til, at man har valgt at lave cykelgade i stedet for separat vejbane og cykelsti på Møllevangs Allé?*

Følgende løsninger på den sydlige del Møllevangs Allé har været under overvejelse i løbet af projektet:

1. Enkeltrettet cykelsti i hver side af hver vejen
2. Midterlagt, dobbeltrettet sti ("letbanetracé")
3. Cykelgade i vestsiden (ned ad bakke) og enkeltrettet sti i østsiden
4. Cykelgade i begge retninger.

Mulighederne er blevet behandlet i ovennævnte rækkefølge - og undervejs fremlagt og diskuteret på tre borgermøder – mellem primo 2016 og ultimo 2017.

Det var ikke muligt at etablere tilstrækkeligt brede cykelstier på begge sider (model 1) af Møllevangs Allé af flere årsager – dels var der flere steder på strækningen ikke plads nok, og dels ville man som hurtigt kørende cyklist ned af bakken skulle forbi 36 ind- og udkørsler til private ejendomme. Dette er vurderet til at ville udgøre en alt for stor risiko for ulykker mellem hurtigt kørende cyklister og ind- og udkørende biler til matriklerne. Med cykelgade-løsningen trækkes de hurtigt kørende cyklister meget længere væk fra ind- og udkørslerne, hvilket giver en langt mindre risiko for ulykker.

Det skal også bemærkes, at model 4 (cykelgaden) i modsætning til model 1 bevarer en del af den nuværende kantstensparkering, hvilket blev fremført som et stort ønske på borgermøderne.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89402360
Direkte telefon: 30304479

Direkte e-mail: pace@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag nr. 18/046871-2



Model 2 med midterlagt dobbeltrettet cykelsti blev forkastet, fordi cykelstien ikke kunne udveksles sikkerhedsmæssigt forsvarligt i det signalregulerede kryds ved Møllevangs Allé og Paludan Müllers Vej.

9. oktober 2018
Side 2 af 6

Model 3 blev afvist bl.a. på baggrund af modstand fra beboerne, fordi stien i østsiden i givet fald skulle etableres som en fællessti med plads til både fodgængere og cyklister.

Ovenstående sikkerhedsmæssige overvejelser er understøttet af rådgivere og trafiksikkerhedsrevisorer på opgaven. Projektet for etablering af Cykelgader på Møllevangs Allé er desuden godkendt af Østjyllands Politi.

Møllevangs Allé bliver ombygget til en cykelgade med kørsel tilladt, hvor det altså er cyklisterne, der får prioritet i hele vejens bredde. Det betyder, at biler gerne må færdes på strækningen, men at de skal gøre det under særlig hensyntagen til cyklisterne. Cykelgaden afmærkes med Cykelgadetaavler samt store tydelige cykelsymboler midt på kørebanen, der entydigt skal forklare trafikanterne, hvor cyklisterne må placere sig på vejen. Kørsel på kørebanen må kun ske med en hastighed svarende til hastigheden for cyklister, og der vil med passende mellemrum på hele strækningen blive etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger (vejbump og hævede flader) for biler, så det sikres at de ikke kører med for høj hastighed på strækningen. Biler må altså ikke presse cyklister ud til siden og overhale dem.

På strækningen fra Fuglebakkevej og i retning mod Paludan Müllers Vej går det – især på den sidste del af strækningen – lidt op ad bakke. Her kan cyklister ikke køre så hurtigt som på strækningen ned ad bakke. For at undgå at man skal cykle og føle sig presset af en eventuel bilist, er der flere steder etableret deciderede krybespor for cyklister, hvor man kan vige ind til siden og lade bilen passere, hvis man føler sig presset. Dette er ikke etableret på vej ned af bakken, da cyklisterne her ofte vil kunne opnå en højere hastighed end bilerne. Krybesporet bliver afmærket med standsningsforbud for biler.

Hele projektet for ombygning af Møllevangs Allé er blevet til i et tæt samarbejde med beboerne i området m.fl., og det overordnede formål har været at skabe gode forhold for cyklisterne samtidigt med, at hastigheden og ikke mindst mængden af uvedkommende trafik reduceres på strækningen. Derudover har det været et ønske at forskønne strækningen for også at gøre den mere indbydende for de cyklende.



2. Har man i Teknik og Miljø haft overvejet, om ikke det havde givet en bedre trafiksikkerhed at lave en vejbane med fartbump eller vejchikane, med separate cykelstier?

9. oktober 2018
Side 3 af 6

Der blev endeligt valgt ovennævnte model 4, hvor vejen fartdæmpes til, hvad der svarer til en traditionel 30 km/t-zone. Så vejen forsynes rent faktisk med både bump og hævede flader (disse udføres i skrivende stund).

Dimensioneringshastigheden er taget fra anbefalingen i den seneste afmærkningsbekendtgørelse, hvor cykelgadetavlen er kommet med. Heri står: "... Kørsel på kørebanen må kun ske med en hastighed svarende til hastighed for cyklister og førere af lille knallert (normalt under 30 km/h)..." Der henvises desuden til pkt. 1 om begrundelse for valg.

3. I artiklen står der den nye cykelgade har kostet 6,5 mio. Hvad ville det have kostet at lave en separat vejbane med fartbump eller vejchikaner og enten to enkeltrettede cykelstier eller én dobbeltrettet cykelsti?

Prisen for det færdige projekt indeholder i sagens natur også udgifter til et ret langt afklaringsforløb, hvor der har været gjort store anstrengelser for at finde den rigtige løsningsmodel til dette sted. En sammenligningspris på et tilsvarende projekt, hvor der i stedet for midterrabat etableredes traditionelle stier i hver side, vil derfor bedst kunne findes som forskellen mellem den nye midterrabat (med træer) og 2 nye stier. Sidstnævnte løsning ville kræve sideudvidelse på østsiden, da det pga. nævnte trafiksikkerhedshensyn ikke ville være forsvarligt at søge at udnytte noget af det vestlige fortov til cyklistareal. Den vestlige sti ville således skulle anlægges på den nuværende kørebane og den østlige på det nuværende fortovs- og rabatareal. Hurtigt skønnet ville dette projekt være i bedste fald omkostningsneutralt, i værste være 1 – 2 mio. kr. dyrere end det nuværende.

Og her ville man vel at mærke mangle den gennemgående træække, som bliver en ekstra gevinst ved cykelgadeprojektet, og som vil medvirke til at give hele strækningen et æstetisk løft.

Til spørgsmålet om en dobbeltrettet sti i den ene side af vejen skal bemærkes, at en sådan reelt kun ville være realistisk at overveje i østsiden, pga. de mange indkørsler i vestsiden. Men også i østsiden er de trafiksikkerhedsmæssige aspekter ved krydsning af sidevejene så tungtvejende, at den løsning ikke ville kunne forsvares. Ydermere ville udveksling til enkeltrettede stier i enderne give betydelige problemer mht. sikkerhed, fremkommelighed (kapacitet) og æstetik.



4. Hvor stor en del af supercykelstinet er i form af delte cykelgader, og hvor mange yderligere strækninger er planlagt til at omdannes til dette i fremtiden?

9. oktober 2018
Side 4 af 6

Indtil videre indgår hele Cykelringen i Midtbyen som en del af supercykelstien, hvor alle gader er omdannet til cykelgader – 10 i alt. Hertil kommer en række andre gader i Aarhus, som ikke er en del af supercykelstien, herunder Mejlgade, Frederiksgade, Guldsmedgade og en række af gaderne i Universitetsparken.

I skrivende stund er der ikke planlagt yderligere cykelgader, men udformningen kunne komme på tale i udvalgte bygader, uden at det dog er undersøgt til bunds. Eksempelvis på Vestergade.

5. Er det et krav, at supercykelstierne skal indeholde cykelgader på dele af strækningerne, eller er det en konkret vurdering Teknik og Miljø laver i projektfasen for den enkelte cykelsti?

Der er ikke krav om etablering af cykelgader. Det er Teknik og Miljø, der foretager denne vurdering og beslutning.

6. Hvilken videnskabelig evidens lægger Teknik og Miljø til grund for beslutningen om cykelgader som værende en fredeliggørende og tryghedsskabende faktor? Hvor har man erfaringer der kan bekræfte effekten?

Aarhus var den første by i Danmark til at introducere cykelgader i 2012. Frederiksgade og Mejlgade var landets første cykelgader og cykelgade-konceptet er nu omfattet af vejafmærkningsbekendtgørelsen med officiel færdselstavle på linje med gågader m.fl.

Etablering af cykelgader har til formål at sikre god fremkommelighed og sikkerhed for cyklister på strækninger, hvor man ikke har plads nok i byrummet/vejprofilet til at etablere tilstrækkeligt brede cykelstier.

Siden lanceringen af cykelgaderne i Aarhus har mange af landets øvrige byer og kommuner indført cykelgader; herunder bl.a. København, Odense, Vejle, Nakskov, Silkeborg og Næstved.

Da cykelgade konceptet er meget nyt findes der som sådan ikke evidens for gadens fredeliggørende og tryghedsskabende effekt her i Danmark. I udlandet har man dog i flere lande i mange år haft cykelgader; herunder i Tyskland og Holland. Erfaringer herfra indikerer, at gaderne skaber både god fremkommelighed, tryghed og sikkerhed for cyklister.



9. oktober 2018
Side 5 af 6

En nylig evaluering af Odenses nye cykelgade viser også en høj grad af tilfredshed blandt cyklister i forhold til følelsen af tryghed, sikkerhed og fremkommelighed. Hele undersøgelsen kan læses her - <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2017/05/8687.pdf>

I Aarhus er den generelle erfaring med cyklisternes brug af cykelgaderne positiv. Det er klart, at introduktionen af en ny type gade, hvor prioriteringen mellem trafikanterne vendes på hovedet kræver noget tilvænning. Cykelgaderne i Aarhus har nu eksisteret længe nok til, at de fungerer både sikkerhedsmæssigt forsvarligt og trygt.

Mejlgade nævnes ofte som et eksempel på, hvor kaotisk en cykelgade kan være. Det skal påpeges, at Mejlgade har nogle helt særlige udfordringer, som ikke kan udbredes som en generalisering af problemer for cykelgade konceptet. Disse særlige problemer er Teknik og Miljø ved at tage hånd om.

Mange problemer i Mejlgade skyldes ulovligt parkerede biler og udeserveringen langs gaden, som nogle gange optager hele fortovsarealet, hvilket betyder at fodgængere træder ud på kørebanen og ud foran cyklisterne. Derudover har Mejlgade i en længere periode fungeret som den eneste korridor for cyklister fra nord, idet havnepladsen har været under ombygning. Dette sammenholdt med åbningen af Letbanen, som skabte store problemer for cyklisterne på Mejlgade ved krydsningen af Nørreport. Her betød signalprioriteringen for Letbanen, at cyklister blev holdt tilbage for rødt i perioder på op til 3 minutter ad gangen, og dernæst blev de sluppet ud i stort antal i gaden. Med åbningen af cykelruten gennem havnen og en justering af signalanlægget ved Nørreport, er dette problem nu blevet løst.

Teknik og Miljø er i skrivende stund ved at få afdækket mulighederne for at afhjælpe de sidste problemer omkring Mejlgade; blandt andet ved at opsætte steler, der skal umuliggøre ulovlig parkering langs gaden.

7. Hvad vil man gøre for fremadrettet at øge trygheden på strækningerne og sikre risikoen for ulykker reduceres og ikke øges på cykelgaderne? Her tænkes der på yderligere tiltag end fartbump og skiltning, da dette ikke er noget brugerne har givet udtryk for vil øge deres tryghed.

Siden åbningen af cykelgaderne på Frederiksgade og Mejlgade i 2012 er der frem til i dag ikke registreret nogle ulykker på strækningen af Politiet. Alene på Mejlgade blev der før ombygningen til cykelgade i perioden 2005-2011 registreret 4 ulykker med forskellige køretøjer involveret.

Ser man på skadestueulykker blev der for perioden 2009-2011 - før ombygning til cykelgade - registreret 13 personskader på Mejlgade. Ser man på en



sammenlignelig periode efter ombygning til cykelgader, er der sket en halvering i antallet af ulykker, der kan relateres til gadens udformning. Så rent sikkerhedsmæssigt er cykelgaderne en god løsning.

9. oktober 2018
Side 6 af 6

De cykelulykker, der opstår på cykelgaderne, relaterer sig som regel til trængsel eller for høj hastighed (især cyklisters høje fart). Trængselsulykker sker som regel i forbindelse med passage af ulovligt parkerede biler, og dette problem tages der hånd om gennem regelmæssig P-kontrol langs cykelgaderne samt gennem opsætning af steler de steder, hvor trafikanter føler sig fristet til at parkere ulovligt. I forhold til at reducere cyklisternes hastighed, så arbejder Teknik og Miljø med flere hovedgreb. Dels kampagner og dels designmæssige tiltag, der skal motivere cyklisterne til at nedsætte hastigheden på cykelgaderne.

Specifikt i forhold til Møllevangs Allé forventer Teknik og Miljø, at både etablering af fartbump og tydelig skiltning og afmærkning af vejens funktion som cykelgade vil afhjælpe de problemer omkring utryghed for cyklister, der har været i anlægsfasen. Det er vigtigt at understrege i forhold til pressens omtale af sagen, at vejprojektet stadig er under anlæg, og at der mangler at blive etableret en række essentielle tiltag, før det bliver bedre at være cyklist på strækningen.

Af hensyn til beboere og erhverv har det desværre ikke været muligt at holde vejen lukket i anlægsperioden, og Teknik og Miljø erkender, at der burde have været kommunikeret bedre under de 2 måneder, som anlægsprojektet indtil videre har stået på.

Skulle der efter færdiggørelsen af Møllevangs Allé mod forventning stadig være problemer omkring utryghed, vil Teknik og Miljø få identificeret årsagen hertil og få implementeret de nødvendige justeringer.

8. I andre sager, såsom ved huller i de offentlige veje, er kommuner blevet dømt til at betale erstatning, fordi kommunen har forsømt sine forpligtelser. Vil borgere der kommer til skade i cykelgader kunne kræve erstatning fra kommunen, da man kan argumentere for en forsømmelse af trafiksikkerheden?

Nej. Cykelgader er omfattet af den danske vejafmærkningsbekendtgørelse og er dermed en godkendt vejtype på linje med gågader, opholds- og legeområder m.fl.

Bünyamin Simsek
Rådmand

/

Luise Pape Rydahl
Forvaltningschef for Plan og Miljø