

BORNHOLMS CYKELVEJE



**MERE VIDEN OG
MERE CYKELTRAFIK
PÅ BORNHOLM**

**Cykelplanlægningsseminar
i Rønne Theater**

Tirsdag den 17. august 2010

Bornholms Regionskommune

Teknik og Miljø
Skovløkken 4
3770 Allinge

Formand for arbejdsgrupperne

Leder af vej og havne
Hardy Pedersen
Email: hardy.pedersen@brf.dk
Telefon 5692 2210

Projektleder

Arkitekt Philip Rasmussen
Email: pr@philiprasmussen.dk
Telefon 5137 6980

Tilknyttede kommunale medarbejdere

Arkitekt Robert Kure
Arkitekt Gugga Zakariasdottir
Arkitekt Erik Schjeldal
Landskabsarkitekt Ilsebil Hansen

Særlige specialister

Udviklingschef Mikkel Jensen
Rådgivende ingeniør Jens Rørbech
Finansiell rådgiver Peter Thorlin
Proceskonsulent Trine Uhrskov
Landskabsarkitekt Rigmor Nielsen
Restaureringsarkitekt Bue Beck

Tilknyttede virksomheder

Hakon Holm
Nygade Reklame
Vester Kopi

Samarbejdspartnere

Destination Bornholm
Dansk Cyklist Forbund
Rønne Byforening
Rønne Handelsstandsforening
Menighedsrådet ved Skt. Nicolai Kirke
Keramiker Bodil Brandt, Nexø
Center for regional og turisme forskning

Formidling

Dansk InfoDesign, Annette Greenfort
Projektmedarbejder Marie Rasmussen
Grafiker Janne Rubæk

Fotos

Annette Greenfort
Marie Rasmussen
Bue Beck

Akvarel

Philip Rasmussen

Kort

Rigmor Nielsen

	Forord	05
	Sammenfatning	06
Udviklingsplanens indhold og budget		08
Cykelstier og byudvikling i Rønne		10
Cyklen i de Bornholmske købstæder		12
Cyklen på landet		14
Proces, mål og effekt		16





FORORD

De bornholmske cykelveje bliver brugt flittigt og har været med til at udvikle Bornholm til en førende cykelferiedestination. Cykelturisterne er hensynsfulde overfor natur, landskaber og bymiljø og så efterlader Bornholms fericyklister hvert år et trecifret millionbeløb på øen. Derfor har fericyklingen stor betydning for det bornholmske samfund og indeholder regulære arbejdspladser. Men sådan kan man ikke være sikker på, at det også vil være i fremtiden. Bornholm er ganske vist markedsledende, men der arbejdes med fericykling mange steder, og konkurrencen vil stige i fremtiden.

Derfor har Bornholms Regionskommune besluttet at give cykelvejene og fericyklingen et grundigt eftersyn. Formålet er at udvikle cykelvejene og produkterne omkring dem, således at Bornholms førerposition ikke blot fastholdes, men også udvikles med større afledte effekter i fremtiden. Det skal ske igennem en bred vifte af initiativer. Der er eksempelvis stadig ledige pladser på cykelvejene - både i højsæsonen, men ikke mindst i skuldærsæsonen, hvor de afledte effekter vil være størst.

Cykelvejenes udviklingsplan ser endvidere ikke fericyklingen som et isoleret tema. Cykelvejene skal i fremtiden hægtes bedre sammen med byernes cykelruter, og cykelnettet skal ikke mindst være et bedre tilbud til bornholmerne i hverdagen. Derfor sættes der i udviklingsplanen

fokus på byernes cykelmuligheder, således at det bliver meget enklere at få noget af den nødvendige daglige fysiske aktivitet i forbindelse med hverdagens gøremål. Cykelnettet skal være en del af et godt tilbud om bedre livskvalitet for bornholmerne. Man skal ikke undervurdere de økonomiske aspekter ved at integrere folkesundheden konsekvent i udviklingen af cykelkultur og cykelveje på Bornholm. Der er store direkte omkostninger for kommunen, når borgerne bliver syge. Borgerne og kommunen har en fælles interesse i at opprioritere forebyggelsen af tidens livsstilssygdomme og hertil kommer den øgede trafikikkerheds- og tryghedsgevinst, som bedre cykelanlæg vil kunne resultere i.

Planen indeholder således flere og store perspektiver for det bornholmske samfund. Men det er en kostbar plan. Især etablering af cykelstier langs trafikvejene i Rønne er store anlægstunge investeringer. Derfor håber Bornholms Regionskommune, at den danske stat og EU vil se en interesse i også at deltage økonomisk i udviklingen af en ambitiøs indsats på cykelområdet. Det er i denne forbindelse værd at bemærke at udviklingsplanen er langt mere end en cykelstrategi. Det er en udviklingsplan, der bruger cyklen som et værktøj til at skabe regional fremgang i et udkantsområde, der har behov for økonomisk aktivitet og nye regulære arbejdspladser.

SAMMENFATNING

Fra jernbane til cykelvej

I 25 år talte man på Bornholm om at bygge jernbaner, og i 1900 åbnede den første bane imellem Rønne og Nexø. I 1913 åbnede den anden til Sandvig, og i 1916 den tredje til Gudhjem. I 1952 blev den tredje nedlagt, i 1953 den anden og i 1968 den første, der også blev den sidste. Nedlæggelsen af de bornholmske jernbaner skulle imidlertid blive begyndelsen til et enestående cykelvejsnet på Bornholm.

På grund af behovet for jævne jernbanetracéer, der mange steder er sprængt ind i klipperne, er der efterladt nogle spor i landskaberne, der egner sig rigtig godt til cykeltrafik. Altimens landskaberne omkring cykelvejene er dramatiske og afvekslende, er selve cykelvejen ofte uden de samme terrænspring. Den helt idéelle kombination. I 1980'erne udvikledes cykelvejsnettet, som kom til at omfatte 235 kilometer cykelvej. I årene efter er Bornholm udviklet til en førende cykelferiedestination.



Da den sidste bane standsede i 1968, var det ikke til at vide at det skulle blive starten på en af Europas succesfulde cykelferiedestinationer. Foto fra jernbanemuseet i Nexø.

Udviklingsplanen

Nærværende udviklingsplan bygger på et grundigt eftersyn af det bornholmske cykelvejsnet og den bornholmske cykelturisme. Det er analysen af Bornholms førerposition i de kommende år kan blive udsat for hård konkurrence, da der mange steder arbejdes med lignende tiltag. Derfor er det en god anledning til at nytænke cykelturismen, og bringe den ind i nye sammenhænge der kan styrke de afledte effekter på det bornholmske samfund. For at nå frem til

Trinbrædt og stationer var arkitektoniske perler ved de bornholmske jernbaner. I fremtiden anvendes inspirationen fra banearkitekterne til cykelvejenes småhuse og informationsstandere - blot i et nutidigt formsprog.



dette punkt kræves der desværre en række anlægstunge investeringer, der skal komplettere cykelvejsnettet. Det gælder først og fremmest etablering af cykelstier ved trafikvejene i Rønne, og en ny cykelsti imellem Gudhjem og Rø. Noget af det mere perspektivrige i planen er alt det, som er udenom cykelvejene, og navnlig den rolle cyklen er tiltænkt i erhvervsudvikling, bosætning, branding, sundhed og bevarelse af værdifulde bornholmske kulturmiljøer.

Afledte effekter

Cykelturisterne lægger idag trecifrede millionbeløb på Bornholm. Cykelvejenes udviklingsplan skal sikre at den afledte effekt i fremtiden fastholdes og udvikles. Herudover skal der i udviklingen af cykelvejene og cykelturismen på Bornholm ses mere detaljeret og nuanceret på den afledte effekt i fremtiden.

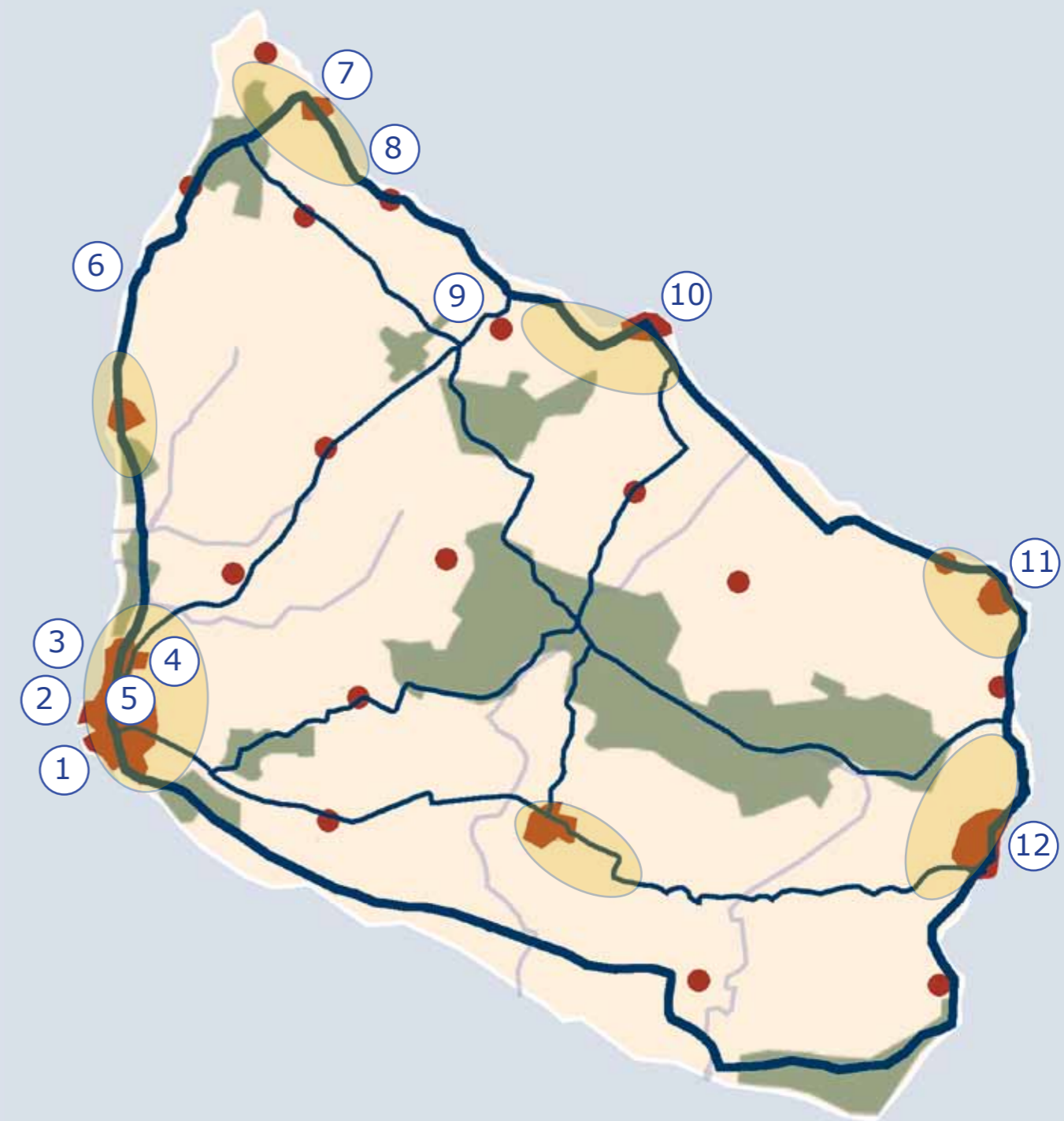
Der er mange indirekte økonomiske parametre, der kan være værdifulde for det bornholmske samfund. Eksempelvis besparelse på sundhedsområdet igennem forebyggende initiativer, eller en gunstig husprisudvikling som følge af forbedrede bymiljøer, trafiksikkerhedsinitiativer eller forbedret tilgængelighed til rekreative områder. Skov- og Naturstyrelsen har i en analyse påvist at huspriser kan påvirkes positivt igennem investeringer i tilgængelighed til naturkvaliteter.

Bornholms Regionskommune er begyndt at etablere cykelstier langs trafikvejene i Rønne, som her ved Borgmester Nielsensvej. I fremtiden skal Rønne have et mere udbygget cykelstinet.

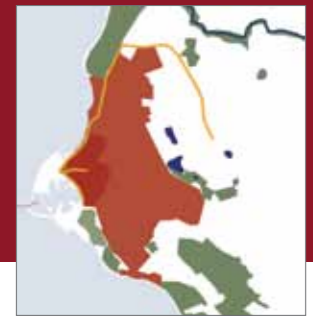


UDVIKLINGSPLANEN

Budget 2010 - 2014			
Projekt	Sted	Anlæg	mio
1	Munch Petersens vej	Nye profil/stier/kryds	22
2	Kystvejen	Nye stier/træer	5
3	Haslevej	Nye profil/stier/kryds	16
4	Omfartsvej	Ringsti + nye stier	12
5	Snellemark	Forbindelse havn - by	7
6	Ginesminde	Ny trappe	1
7	Allinge	Skolevej	2
8	Byggenemfart i Tejn	Stier/byrum/kryds	3
9	Tejn - Rø - Kunstmuseet	Forbedrede stier	3
10	Gudhjem - Rø	Nye stier	15
11	Svaneke byggenemfart	Kryds/byrum	1
12	Årsdale - Nexø	Nye stier	7
Generelle Fokusområder			
13	Arbejder ved cykelveje 2010 - 2014	Stier/kryds/byrum	10
14	Videogennemkørsel af cykelveje		2
15	Generelle sikkerhedsforbedringer		10
16	Generelle miljøforbedringer		3
17	Skiltning / informationstavler/ IT		3
18	Kommunikation og formidling		4
19	Forbedring/etablering af cykelrasteplasser		5
20	Toiletter / ventehuse / IT skærme		7
Administration			
21	Administration/ledelse/ projektering		14
22	Uforudsete initiativer ved borgerinddragelse		2
Totalt 2009 - 2014			154



CYKELSTIER OG BYUDVIKLING I RØNNE



Mange feriecyklister oplever ikke Rønne som en del af det bornholmske cykelferieparadis. Tværtimod er det første møde med solskinsøen ofte præget af, at der også er andre end cyklister der skal fra færgen. Trafikvejene ved havnen er domineret af biltrafik, og cyklernes forhold er klemte uden egentlige cykelstier. Bornholms Regionskommune er for nogle år siden begyndt at etablere cykelstier i Rønne - eksempelvis langs Borgmester Nielsens Vej og Årkerkebyvej, ligesom Vejdirektoratet har ombygget Zartmannsvej med rigtige cykelstier. De store trafikveje ved havnen med tung trafik og færgetrafik er imidlertid fortsat en stor udfordring, og har derfor fået en væsentlig plads i cykelvejenes udviklingsplan. Det er planen at ombygge Munch Pedersens Vej, Kystvejen og Haslevej, således at disse trafikveje i fremtiden får rigtige cykelstier med en god komfort,

krydssikringer, gadetræer og helt generelt et smukt vejmiljø. Desuden indgår det i planen at gennemføre forskellige ændringer af Snellemark, som er den væsentlige gade og forbindelsesled imellem havnen, Storetorv og handelsmiljøet. Pladsen er imidlertid begrænset - der er ikke plads til rigtige



Kirkepladsen sammentænkt med havnemiljø, gadetræer og cykelstier langs Munch Pedersens Vej.

Det første møde med solskinsøen er ofte udsigten over Rønnes tegltage. Langs cykelstierne på Munch Pedersens Vej foreslås anvendt bornholmsk røn som gadetræ - et forholdsvis lille træ, der ikke slører det smukke udsigter.



Cykelturisters ankomst til Rønne havn kan nogen gange opleves kaotisk.



cykelstier. I stedet justeres belægning, krydsudformning og vejmiljøet, således at det bliver sikkert, smukt og trygt at cykle på strækningen. Det er kommunens hensigt at sammentænke så mange forhold som muligt, således at den nye udformning af gader, veje og byrum i Rønne bidrager til at stimulere en positiv udvikling: handlen i forretningerne, bosætningen og i sidste ende husprisudviklingen. Det er således ikke tilstrækkeligt bare at bygge cykelstier langs Munch Pedersens Vej. Der lægges vægt på at skabe den smukke havnepromenade, som byens borgere anvender til aftenuren. Der arbejdes også på at skabe gode forbindelser

på tværs af vejen, således at havn og by knyttes bedre sammen. Et af de steder der vil blive lagt ekstra kræfter i, er forbindelse ved Skt. Nicolai Kirke, hvor det er et lokalt ønske at en renovering af kirkepladsen sammentænkes med en trappe til havnen og fiskeforretningen.

En lignende metodik anvendes ved Kystvejen, der også i fremtiden får væsentlig færgetrafik med etableringen af den nye omfartsvej. Kystvejen foreslås ombygget med rigtige cykelstier, der suppleres med krydsudformninger, der skal lette forbindelsen fra byen og hotellerne til strandområdet nord for Nørrekås, der foreslås udviklet med et større strandområde med tilknyttede faciliteter.

Generelt indpasses projekterne i et cykelnet i Rønne, der knyttes op på de øvrige bornholmske cykelveje, således at det bliver let at anvende cyklen i mange forskellige sammenhænge. Det kan være pendlingen fra oplandet, aftenuren eller børnenes sikre vej til fritidsaktiviteter.

Cykelstierne langs Munch Pedersens Vej sammentænkt i en helhed med en god passage imellem by og havn.



CYKLEN I DE BORNHOLMSKE KØBSTÆDER

De bornholmske købstæder ligger ud til vandet med undtagelse af Aakirkeby, hvor terrænet til gengæld er behageligt jævnt og cykelvenligt. Kystbyerne er charmerende og fortættede med korte afstande fra boligerne til arbejdspladser, skoler og forretninger. Cyklen er ideel til de korte afstande. Ofte går det hurtigt at komme på indkøb, og lidt længere tid at komme hjem, hvor der skal trædes lidt mere i pedalerne. Cyklen er imidlertid et suverænt transportmiddel, der tillige er hensynsfuld overfor købstædernes bymiljøer.

I de fleste af købstæderne er det de små ting, som skaber de store forbedringer, der gør cyklen langt mere attraktiv at anvende i byerne. Det omfatter løbende sikkerhedsforbedringer af krydsudformninger, hastighedsdæmpninger og visse steder mere cykelvenlige belægninger, der raffineres i respekt for de stedlige bymiljøer.

Cykelvej igennem nyt boligområde på Nexø Havn, hvor stitracé også anvendes til at differentiere overfladevand og spildevand fra byen.

Som et særligt fokusområde arbejdes der på at skabe større sammenhæng og synergi imellem cykelveje i byerne og på landet. Det er der mange gode grunde til, som hver i sig bidrager til



Røgerierne i Hasle, som cykelruten er blevet lagt forbi - til glæde for cyklisterne og røgerierne.

Cyklen kommer som regel meget tæt på målet i de bornholmske byer - her er det parkeringen midt på torvet i Nexø.



at styrke cykelmulighederne. Det har betydning for handelslivet i byerne, at cykelturisterne har sikker og let adgang til bycentre. Men cykelvejene kan anvendes i begge retninger, og

bedre sammehænge skal gøre det lettere og mere attraktivt for bybefolkningen at anvende cyklen i hverdagen.

En cykelvej er ikke bare en stribe asfalt - men ligeså meget alt det, der ligger udenfor. Cykelvejene skal være med til at fortælle historie og fastholde kulturmiljøer på Bornholm.



CYKLEN PÅ LANDET



En af de strækninger, der mangler rigtige cykelstier og står meget højt på den kommunale ønskeseddel, er landevejen imellem Gudhjem og Bornholms Kunstmuseum. Landevejen ligger ca 50 meter oppe, og har de smukkeste udsigter - både til Gudhjem, de tværgående sprækkedale og op langs Nordkysten til Allinge. Alligevel er strækningen ofte ubehagelig at cykle på som følge af de manglende cykelstier. Dette projekt er det mest kostbare i udviklingsplanen.

De øvrige projekter i det åbne land er den lille skala, der skal få nettet til at hænge godt sammen, løse et lokalt ønske i forbindelse med eksempelvis skoleveje eller sikre krydsninger imellem landeveje og cykelveje.

Bornholms Regionskommune har i flere sammenhænge arbejdet med ombygning af bygennemfarter, der har til formål at forbedre sikkerhed og bymiljø. Det er ikke tanken at etablere flere egentlige cykelstier inde

Småhuse langs cykelvejene på landet - inspireret af Gudhjembanens arkitekt Kay Fisker.

Småhusene er forskellige afhængig af deres funktion, men har et gennemgående familieskab i formsproget.

Cykelvejen imellem Gudhjem og Helligdommen er alt andet end optimal. Udsigterne derimod findes ikke smukkere.



i landsbyerne. Derimod er der flere steder behov for at sikre krydsninger og gennemføre forskellige bymiljøforbedringer, der samlet set bidrager til at gøre landsbyerne mere attraktive og cykelvenlige.

Som en ny stitype foreslås der enkelte steder arbejdet med smalle etsporede grusstier, der stedvis kan etableres

som en sikker stikvej til skolen, købmanden eller skoven. Nogen steder etableres de blot som en ekstra tilgængelighed i det åbne land, der kan medvirke til at gøre landsbyerne mere attraktive for potentiel bosætning.

Formidling er en væsentlig del af oplevelsen af at tage på opdagelse langs cykelvejene. I fremtiden suppleres med tidens moderne teknologi.



PROCES, MÅL OG EFFEKT

Udviklingen af cykelvejene skal ske i et tæt samarbejde mellem kommune, erhvervsliv, borgere, fagfolk og interesseorganisationer. Når man ombygger og istandsætter veje, så holder de i mange år - også hvis resultatet ikke er optimalt. Det er helt normalt at vejudformninger holder en generation eller mere, da det er meget kostbart at ændre. Derfor er det naturligvis vigtigt at tilrettelægge deres fremtidige anvendelse og udformning med omhu, og i et godt samarbejde med omverdenen.

En del af udviklingsplanen retter sig mod at fastholde den viden, der er opbygget på Bornholm omkring anlæg og drift af cykelveje, samt forskning, udvikling og service i forbindelse med cykelturismen. Udviklingsplanen lægger vægt på at dele den opsam-

lede viden, således at borgere og erhvervsliv får optimale betingelser for at bruge de nye cykelmuligheder med opfindsomhed - hvadenten det er i kommercielle eller sociale sammenhænge. Fremtidens bornholmske cykelveje skal således give sit bidrag til, at det bliver sjovere og sundere at være bornholmer, samt at de afledte effekter styrkes i form af økonomisk aktivitet og nye regulære arbejdspladser.

Formanden for Rønne Handelsstandsforening Michael Jensen: De handlende og deres ansatte er parate til at træde i pedalerne.



Rasteplads, toilethus, solceller og elektronisk informationstavle på cykelvejen syd for Nexø.



Kay Fiskers smukke formsprog overlevede Gudhjembanen, og anvendes som inspiration i nye sammenhænge ved cykelvejene.



For den veltrænede cykelnørd tager det en god times tid at tilbagelægge strækningen imellem Allinge og Rønne efter arbejdstid.

For den stressramte kontormand tager det en dag.

Men den nysgerrige kan anvende et helt liv på at cykle ud på nye opdagelser i dette område!



BORNHOLMS CYKELVEJE

2010 - 2014