

Supercykelstier i Odense

Supercykelstierne startede i Odense for 20 år siden, og de er nu blevet udviklet og udbygget til over halvdelen af det planlagte net. Det kan være svært at få plads til alle de ønskede forbedringer. Der planlægges et net til nabobyerne, og hver ny Supercykelsti følges op med markedsføringstiltag.

Troels Andersen, Odense Kommune
ta@odense.dk

Historien bag Supercykelstierne

Før der blev bygget Supercykelstier i Danmark, blev der arbejdet med konceptet i Odense, da vi var national cykelby for 20 år siden. Vi brugte betegnelser som pendler-rute og cykelmotorvej. Der blev konkret implementeret og evalueret elementer som:

- Fartvisere for cyklister på grøn bølge.
- Løbelys for cyklister.
- Cyklisttællere.
- Cykling for rødt lys i T-kryds.
- Vendt vigepligt for cyklister.
- Fjernelse af stibomme.

Vi har således udviklet og bygget igennem 20 år, så hvordan er så "The Odense Way"?

Supercykelstier i Odense

Visionen for Supercykelstierne i Odense er, at det er en effektiv og sikker cykelrute med gode oplevelser undervejs. Cyklisternes Bys hovedfokus er at skabe fremkommelighed og tryghed i et samlet ruteforbud, både rundt i Odense og på tværs af byen. Supercykelstier skal mindske trængslen på både cykelstierne og vejene.

Med tiden skal der være 13 ruter med Supercykelstier, der skal skabe gode cykelruter for især cykelpendlere til og fra arbejde og uddannelse. 6 af ruterne er bygget eller i anlægsfasen, mens der er givet tilskud fra Cykelpuljen til yderligere 2 ½ rute. Vi er dermed snart over halvvejs med det samlede net. I forhold til det planlagte net for Supercykelstier med i alt 19 niveaufri krydsninger, mangler der kun 2 stitunneller for at nå helt i mål. Den største

enkelte investering var Byens Bro til 123 mio. kr. på tværs af 18 jernbanespor.

På www.cyklisternesby.dk kan man se videoer af alle etablerede Supercykelstier.

Der er blevet bygget Supercykelstier i Odense igennem de sidste 7 år. En del af Supercykelstierne ombygges og forbedres som del af Odense Letbanes projekt, Volls-moseprojektet, SDU eller Nyt OUH. Særligt dér, hvor der ikke er tale om kommunale arealer, skal det igennem kommuneplan, lokalplan og byggesag sikres, at Supercykelstierne udformes efter samme kvalitetsniveau, som på kommunens egne arealer.

Der er særlige udfordringer i de gader, hvor der både er letbane og Supercykelstier – her kan stierne ikke få den optimale bredde, men de bliver dog helt opdaterede mht. jævnhed og trafikssikkerhed.

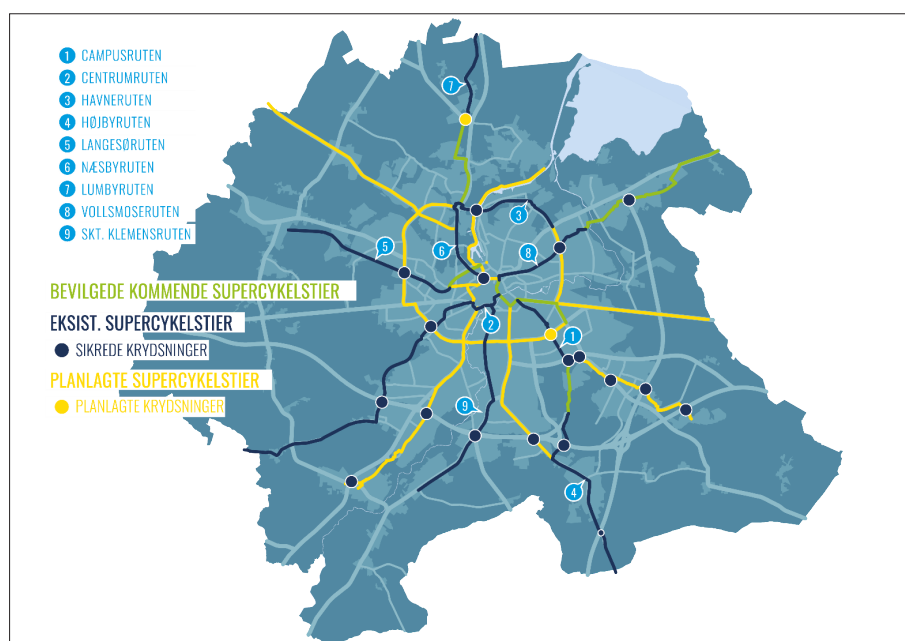
Supercykelstier er oftest en opgrade-

ring af det eksisterende stinet, men det kan også være helt nye 4 sporede cykelstier som f.eks. ved Odins Bro. Supercykelstierne fremkommelighed er styrket med stibroer og tunneller ved mange af de krydsninger, der er langs stierne, og alle steder er stierne så brede, som byrummet tillader det, så der er plads til både de hurtigste cyklister og de cyklister, der gerne vil nyde omgivelserne i et lidt langsommere tempo. Der dimensioneres efter det stigende antal ladcykler og elcykler. Dermed forbedres både fremkommeligheden og sikkerheden.

På en Supercykelsti skal der være få og korte stop, god belægning og services som pumper, cyklistgelænder mv. undervejs.

Kvalitetskravene er fastlagt i Cyklisternes Bys kvalitetsmanual, www.CyklisternesBy.dk

Figur 1. Eksisterende, bevilgede og planlagte Supercykelstier i Odense Kommune.



I Odense indeholder Supercykelstier opgraderinger såsom:

- Nye enkeltrettede Supercykelstier, 2,5 m brede.
- Nye dobbeltrettede Supercykelstier, 4,0 m brede.
- Udvidelser af stierne.
- Cykelbaner.
- Cykelgader.
- Krydsningsheller.
- Hævede kryds.
- Højreshunts for cyklister.
- Cykling for rødt lys til højre.
- Cykling for rødt lys i T-kryds.
- Cykelbokse.
- LED lys.
- Cyklistgelændere.
- Regnsensor for cyklister.



Figur 3. Regnsensoren er det unikke element, som giver cyklisterne på Supercykelstien dobbelt så lang grøntid, når det regner. Det er kun lavet i 1 kryds.

Pga. trafikstyrede signaler er det ikke længere aktuelt med løbelys, fartvisere og grønne bølger for cyklister – det er svært at lave nyttige løsninger til en rimelig pris. Til gengæld er højreshunts for cyklister, cykling for rødt lys til højre og cykling for rødt lys i T-kryds nu tilsammen implementeret knap 150 steder i Odense.

Generelt er cyklisterne ikke altid prioriteret højt i signalerne. Derfor har vi nu gennemgået samtlige knap 200 signalanlæg med henblik på at vurdere, om cyklisternes grøntider kan, eller om cyklisterne kan få flere fysiske prioriteter.

Odense Kommune afsætter 1% af det samlede budget til kunstnerisk udsmykning langs med Supercykelstierne, med

Figur 2. Her har den nye stitunnel på Supercykelstien fået et banner, og ruten er forsynet med LED-lys, cyklisttæller, cykelpumpe, værksted, bænk og affaldskurv. Og et fortov til fodgængerne.



rådgivning fra Odense Billedkunstråd. Det giver cyklisterne flere gode oplevelser på ruterne.

Er det super nok?

Vi mener, at Supercykelstierne i Odense fint følger den danske standard, men kigger man på, hvad der bygges i Holland i disse år, kan man bestemt komme i tvivl. Her investeres der massivt mere end i Danmark, og der ses sjældent kompromisser i forhold til især stiernes bredde og overfladekvaliteten. I Holland handler det om at tiltrække og fastholde en stor del af trafikken på cykel – der er vi ikke helt nået til samme erkendelse i Danmark.

Supercykelstier på Fyn

Generelt ønsker de fynske kommuner en sammenhængende udbygning af Supercy-

kelstier på Fyn koordineret igennem Byregion Fyn. Mange af ruterne vil naturligt gå igennem Odense. For Odense er det i første omgang vigtigst med ruter til nabokommunerne og de nærmeste byer som f.eks. Otterup, Tommerup, Ringe og Langeskov. De fynske kystbyer ligger noget længere væk og er på grænsen til at være interessante for cykelpendlerne.

Markedsføring

Der laves normalt en event i forbindelse med åbningen af en ny Supercykelsti. Her uddeles der gaver til cyklisterne, og der tilbydes gratis cykelservice på stedet. Der benyttes hjemmesiden, presse og sociale medier.

Desuden er der lavet en fordelsklub for Supercyklister, der har mere end 6 km til og fra arbejde eller studie og cykler mindst 3 gange om ugen.



Figur 4. Kommende dekoration af stitunnel på Supercykelstien mod Tinderbox festivalen – et kunstnerisk bidrag til oplevelser undervejs.