

# Bornholms Cykelveje

## Udviklingsplan



2010-2014

# Bornholms Regionskommune

Teknik og Miljø  
Skovløkken 4  
3770 Allinge  
Telefon 56 92 00 00

Formand for arbejdsgrupperne  
Vejchef Hardy Pedersen  
Email: [hardy.pedersen@brf.dk](mailto:hardy.pedersen@brf.dk)  
Telefon 5692 2210

Projektleder  
Arkitekt Philip Rasmussen  
Email: [pr@philiprasmussen.dk](mailto:pr@philiprasmussen.dk)  
Telefon 5137 6980

# Bornholms Cykelveje

## Udviklingsplan

2010-2014



1. Forord .....	7
2. Sammenfatning .....	8
3. Budget.....	12
4. Oversigt .....	13
5. Cykelstier og byudvikling i Rønne .....	14
6. Cyklen i de bornholmske købstæder.....	17
7. Cyklen på landet .....	19
8. Cyklisternes information .....	20
9. Cykelvejenes små huse .....	21
10. Cyklen og bussen .....	23
11. Mere viden og mere cykeltrafik.....	24
12. Forventede effekter på cykeltrafikken .....	25
13. Forventede effekter på trafiksikkerheden.....	26
14. Forventede effekter i den regionale udvikling .....	28
15. Delprojekter .....	30
16. Udviklingsplanens aktører .....	43

# Mere cykeltrafik og mere cykelviden på Bornholm



*Borgmester Winni Grosbøll  
ved cykelplanlægningsseminar i  
Rønne i august 2010.  
Transportministeren lytter i  
forgrunden.*

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 efterlader hvert år et trecifret millionbeløb på øen. Derfor har fericyklingen stor betydning for det bornholmske samfund og indeholder regulære arbejdspladser. Det er imidlertid ikke nogen naturlov, at det også vil være sådan i fremtiden. Bornholm er ganske vist markedsledende, men der arbejdes med fericykling mange steder i Danmark og i udlandet, og konkurrencen kan blive hård i fremtiden.

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

Cykelvejenes udviklingsplan ser imidlertid ikke fericyklingen som et isoleret tema. Cykelvejene skal i fremtiden hægtes bedre sammen med byernes cykelruiter, og cykelnettet skal ikke mindst være et bedre tilbud til bornholmerne. Derfor sættes der i udviklingsplanen fokus på byernes cykelmuligheder, således at det i fremtiden 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 ved at bo på Bornholm, og 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 således en fælles interesse i at opprioritere forebyggelsen af tidens livsstilsygdomme.

Planen indeholder flere og store perspektiver for det bornholmske samfund. Det er imidlertid også 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 vækst i et udkantsområde, der har behov for økonomisk aktivitet og nye regulære arbejdspladser.

## 2. Sammenfatning

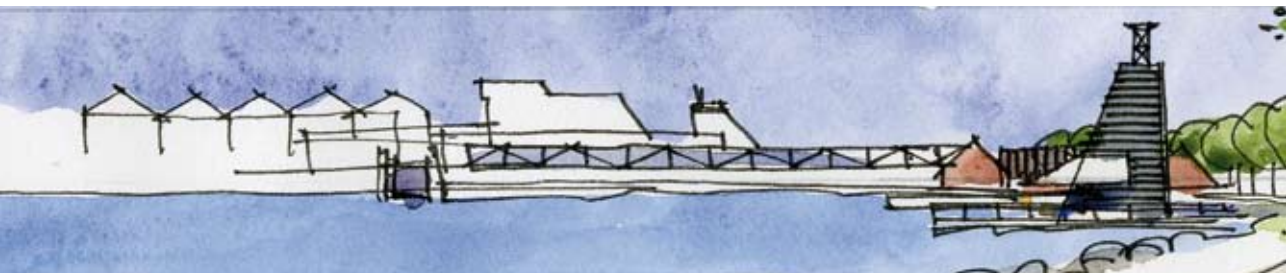
### 2.1 Fra jernbane til cykelvej

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 således 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 blev cykelvejsnettet udvidet, og kom til at omfatte 265 kilometer cykelvej. I årene efter er Bornholm udviklet til en førende cykelferiedestination.



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







*Cyklen har en vigtig rolle i de bornholmske byer.  
Den belaster ikke bymiljøerne, og den bringer omsætning med sig.*

## 2.2 Cyklen og regional udvikling

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 i

det bornholmske samfund. Blandt andet sætter udviklingsplanen fokus på byerne. Det er her de største potentielle økonomiske effekter er, men det er også her der skal sættes ind for at give bornholmerne gode muligheder for at bruge cyklen i hverdagen.

Det vurderes at planens konsekvenser vil være 150 nye regulære arbejdspladser.

*De nye cykelstier langs  
Munch Pedersens Vej - sammentænkt i en  
helhed med Rønnes havnefront.*



## 2.3 Planens værktøj

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. Der er mange instrumenter, som tages i anvendelse for at indfri disse forventninger. Det gælder både i den lette ende i form af formidling, der ved hjælp af ny teknologi kommer helt frem til cyk-

listen. Det gælder også kompletteringen af cykelvejsnettet, der indeholder en række nødvendige anlægstunge investeringer. Blandt andet forudsættes der etableret rigtige cykelstier ved trafikvejene i Rønne, og en ny cykelsti imellem Gudhjem og Rø.

I afsnit 3 er planens projekter oplistet skematisk, og i afsnit 15 er delprojekterne nærmere beskrevet.

## 2.4 Afledte effekter

Cykelturisterne lægger idag et trecifret 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. 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.

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



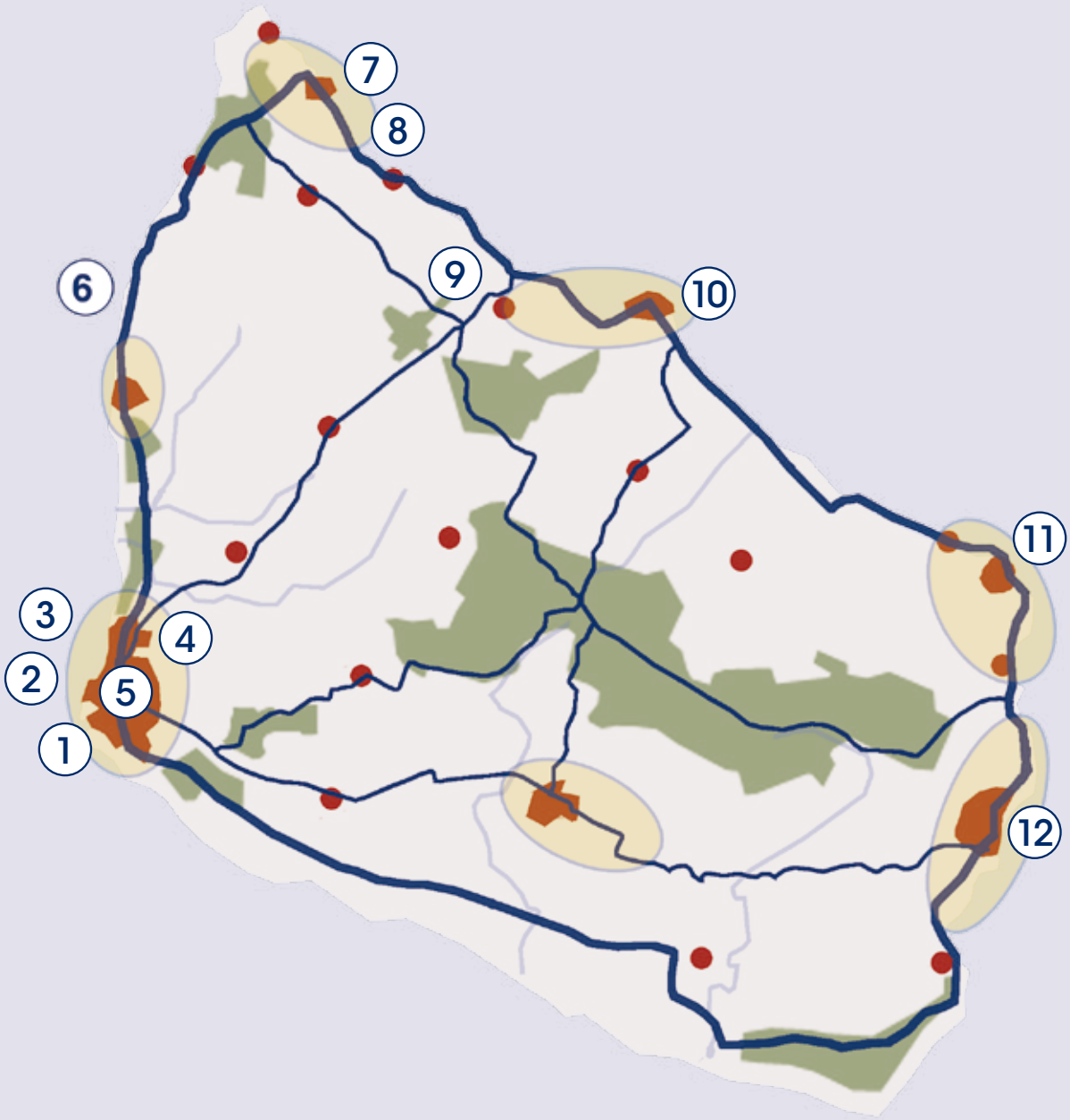
*Bornholms Regionskommune har ændret cykelruten igennem Hasle, således at man passerer røgerierne. Det har både cyklisterne og røgerierne fornøjelse af.*



## 3. Budget

Budget 2010-2014			
PROJEKT	STED	ANLÆG	MIO
1	Munch Petersens Vej	Nye profil/stier/kryds	22
2	Kystvejen	Nye stier/træer	5
3	Haslevvej	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
13	Arbejder ved cykelveje 2010-2014	Stier/kryds/byrum	10
14	Videogennemkørsel af cykelveje		2
15	Generelle sikkerhedsforbedringer		5
16	Generelle miljøforbedringer		2
17	Skiltning/informationstavler/IT		1
18	Kommunikation og formidling		3
19	Forbedring/etablering af cykelrasteplasser		5
20	Toiletter/ventehuse/IT skærme		7
21	Administration/ledelse/projektering		10
22	Uforudsete initiativer ved borgerinddragelse		2
<b>Totalt 2010-2014</b>			<b>141</b>

# 4. Oversight



## 5. Cykelstier og byudvikling i Rønne

Mange feriecyklister oplever ikke Rønne som en del af det bornholmske cykelferieparadis. Tillige er det første møde med solskinsøen ofte præget af, at der også er andre end cyklister der skal fra færgen. Trafikvejene ved havnen virker 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 Niensens 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 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 i gaden, hvorfor der ikke bygges rigtige cykelstier. I stedet justeres belægning, krydsudformning og vejmiljøet, således at der er sikkert, smukt og trygt at cykle på strækningen.



*De nye cykelstier langs trafikvejene i Rønne hægtes sammen til et overordnet og højklasset cykelrutenet*



*Snellemark er hovedforbindelsen imellem by og havn og får et nyt profil med formklippede lindetræer. Desuden indrettes profilet således at overfladevandet kan ledes igennem gaden til havnen*

Generelt er det kommunens ønske at sammen-tænke så mange forhold som muligt, således at den nye udformning af gader, veje og byrum i Rønne bidrager til at stimulere handlen i forretningerne, bosætningen og på sigt en positiv husprisudvikling. Det er ikke tilstrækkeligt bare at bygge cykelstier langs Munch Pedersens Vej. Der lægges vægt på at skabe den smukke havnepromenade, som også anvendes af byens

borgere til affturen. 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.

*Ved de nye cykelstier plantes der langs havnen bornholms røn - et lille træ, der ikke slører udsigterne over havnen eller til byens tegltage.*





*Den foreslåede passage på tværs af Munch Pedersens Vej set fra havnen.*

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 udvidet med mere strandareal og tilknyttede fritidsfaciliteter.

Generelt indpasses projekterne i et cykelnet i Rønne, der knyttes op på de øvrige bornholmske cykelveje, således at det bliver meget lettere for borgerne at anvende cyklen i alle forskellige sammenhænge. Det kan være pendlingen fra oplandet, indkøb, transport til arbejde, skole, uddannelse, aftenturen eller børnenes sikre vej til fritidsaktiviteter.

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





## 6. 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 idéel til de korte afstande. Ofte går det hurtigt at komme på indkøb, og måske lidt længere tid at komme hjem, hvor der skal trædes lidt mere i pedalerne. Cyklen er imidlertid et suverænt transportmiddel, der tillige er hensynsfuld over for købstædernes bymiljøer.

I de fleste af købstæderne er det de små ting, som skaber de store forbedringer, og som gør cyklen langt mere attraktiv at anvende. Det om-

fatter løbende sikkerhedsforbedringer af krydsudformninger, hastighedsdæmpninger og visse steder mere cykelvenlige belægnings, der rafineres i respekt for de stedlige bymiljøer

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 især bidrager til 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 sammenhænge skal gøre det lettere og mere attraktivt for bybefolkningen også at anvende cyklen i hverdagen.



*Nexø er blandt andet karakteristisk ved sine fine sandstensfortove og sandstensmure. Et særkende der respekteres i de afledte cykelrelaterede projekter.*

*Det flittigt benyttede banesti imellem  
Nexø og Snogebæk. Selvom tracéet  
er skabt med en lineal, så er der  
masser af variation og smukke  
udsigter omkring stien.*



## 7. 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 et af de mest kostbare i udviklingsplanen. De øvrige projekter i det åbne land er i den lille skala, der skal få nettet til at hænge godt sammen, løse et lokalt ønske i forbindelse med eksempel-

vis 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 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.



*På Nordlandet er banetracéerne mange steder spængt ind igennem klipperne, og har givet cykelvejene en særlig stemning.*

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 etable-

res de blot som en ekstra tilgængelighed i det åbne land, der kan medvirke til at gøre landsbyerne mere attraktive at bosætte sig i.

## 8. Cyklisternes information

En af udviklingsplanens større nyskabelserne er den information, formidling og kommunikation, der etableres omkring cykelkulturen på Bornholm. Det er mange informationer, der kan lette hverdagen for bornholmske cyklister og gøre ferien sjovere og mere indholdsrig for feriecyklister. Langs cykelvejene opsættes interaktive skærme, hvor der formidles opdateret viden om alt hvad der kunne blive relevant. Det kan være de basale serviceinformationer - såsom nærmeste isbutik, cykelsmed og dagligvareforsyning. Det vil også være de mere spontane eller akutte behov - såsom vejrudsigter, ekstraordinære busafgange etc. Endelig er der viden og inspiration om lokalområdet, hvor fortællingen starter på cykelvejene. Det er et delmål i sig selv, at feriecyklisterne får så meget viden med hjem om Bornholm. Især skal de interaktive muligheder anvendes til at imødekomme gæsterne særlige ønsker. Hvis du interesserer dig for floraen i Døndalen, så kan du dykke ned i denne viden på rasteplassen uden at skulle fylde cykelanhængerer med faglitteratur. Det kan også være at

du under dit ophold på rasteplassen får åbnet øjnene for denne særlige verden - uden at det var planlagt. Det kan også være at du får øjnene op for hvordan det er at bo i en Bornholmsk landsby, og klikker dig videre ind på hvad der måtte være at ledige huse i byen. Endelig skal informationen også være et tilbud som man ubesværet fravælger. Det er ikke tanken at cykelvejenes rastepladser skal fyldes med reklamer. På fremtidens rasteplass kan du således også sætte dig på bænken under halvtaget, glæde dig over at dit nedslidte kontorkadaver er kommet i omdrejninger igen og "blot" nyde de smukke udsigter. Men selv på solskinsøen kan man en sjælden gang opleve at det bliver regnvejr. I den situation kan det være en fordel at opholde sig på en rasteplass, hvor der er tørvejr og let tilgængelig information om næste busafgang til Rønne, gospelkoncert i Skt. Nikolai kirke, ledige pladser i Bornholmsrevyen eller hvad der ellers måtte være af aktuelle muligheder de næste par timer mens bygerne driver over.



*Kommunikations-skærmen indbygget i ventehus på havnen i Vang.*

## 9. Cykelvejenes små huse

*Rastepads, toilethus, solceller og elektronisk informationstavle på cykelvejen syd for Nexø. Den moderne verden i klassisk form.*



De bornholmske jernbaner fik deres egne arkitektoniske perler, som overlevede jernbanerne. Inspireret af jernbanearkitekterne arbejdes der på at give miljøet omkring de bornholmske cykelveje deres eget formsprog. Der skal anvendes mange småhuse i fremtiden til mange forskellige formål - såsom ventefaciliteter, information

og formidling, toiletter og kiosker. Småhusene skal naturligvis ikke være ens, da deres funktioner er meget forskellige ligesom de omgivelser, de placeres i. Der arbejdes på at skabe et formgivningsmæssigt familieskab, der skal bidrage til det samlede kvalitetsstempel af de bornholmske cykelveje.

*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*





*Jernbanearkitekturen  
overlevede banerne og er idag  
en inspiration der kan anvendes  
i udformning af cykelvejenes  
småhuse.*

## 10. Cyklen og bussen

*Som et led i udviklingen af busbetjeningen på Bornholm arbejdes der med nyt materiel, hvor attraktive cykelmedtageordninger indtænkes.*



Udviklingsplanen for cykelvejene er en helhedsplan, der sætter hverdagscyklisten og feriecyklisten i centrum. For de bornholmske pendlere, der bor i den ene by og arbejder i en anden, kan det være problematisk at anvende cyklen i hverdagen. Derfor arbejdes der på at forbedre kombinationsmulighederne imellem cykel og bus. Blandt andet etableres der forbedret cykelparkering og ventefaciliteter ved centralt beliggende busstoppesteder. For feriecyklisterne vil

bussene i de kommende år også blive lettere at anvende. Terminalforholdene ved færgerne på Rønne havn forbedres med overdækning, aflåselig cykelparkering og god information. Samtidig arbejdes der med forskellige cykelmedtageordninger. Det gælder både selve bussens indretning med mulighed for cykelmedtagning, men også særlige bustrailere, som kan rekvireres i forbindelse med lejrskoler, cykelarrangementer, regnvejre etc.

*Busstationen i udkanten af byen, der skal sikre optimale forhold for at kombinere bus og cykel i hverdagen på Bornholm.*



## 11. Mere viden og mere cykeltrafik



*Kommunens vejchef  
Hardy Pedersen har fulgt  
cykelvejene fra begyndelsen i det  
tidligere Bornholms Amt.*

En del af udviklingsplanen retter sig imod 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 fastholde og udvikle denne viden internt i Bornholms Regionskommune, Destination Bornholm og Center for Regional og Turisme Forskning. Desuden vil der blive gjort en særlig indsats for at dele den opsamlede viden, således at borgere og erhvervsliv får optimale betingel-

ser 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. En række selvstændige projekter skal sætte fokus på at fastholde og udvikle viden på Bornholm indenfor cykelområdet.





## 12. Udviklingsplanens effekt på cykeltrafikken

Planen og dens delprojekter retter sig direkte imod at styrke cyklens rolle på Bornholm, og der lægges særlig vægt på at imødekomme de

enkelte cyklistmålgrupper. Derfor beskrives effekterne og evalueringen også i relation til de specifikke målgrupper.

### 12.1 Cykelturismen

Feriecyklingen er ved udløbet af projektperioden steget på Bornholm med 30%, og den største stigning er sket udenfor højsæsonen. Der

satses på cyklister, der ikke også har bilen med til Bornholm.

### 12.2 Hverdagscyklisterne

Der er ved udløbet af projektperioden sket en markant stigning af cyklens anvendelse i de bornholmske byer. Stigningen er meget forskellig, da byerne er meget forskellige. I nogle af byerne på Nordlandet er terrænforskellene store, og samtidig er der en stor pendling til især Rønne. Under disse omstændigheder forventes der effekter på 5-10%. I byer som Rønne, Åkirkeby og Nexø hvor terrænet er jævnt og afstandene små, vil effekterne være det dobbelte - og i Rønne endnu større. Rønne er et særligt indsatsområde, hvor der satses på en samlet cykelpendling på 50% ligesom målsætningen er

i Københavns Kommune. Det skønnes realistisk af flere grunde. Først og fremmest er det geografiske grundlag i Rønne noget nær optimalt for at opnå gode cykeleffekter. Terrænforskellene er beskedne og afstandene fra boligområder til arbejdspladser, skoler, uddannelsesinstitutioner og indkøb er små. Hertil kommer, at der i forbindelse med udviklingen af nærværende cykelplan er etableret et godt samarbejde imellem de handlende i Rønne og Bornholms Regionskommune, der har givet forhåbningninger om at det er muligt at flytte meget persontrafik op på cyklen i Rønne.

### 12.3 Udflugts- og motionscykling

Mens hverdagscyklingen på Nordlandet har sin begrænsning, så er dette ikke tilfældet på samme måde for motionscyklingen efter arbejdstid. Derfor vil kampagner, initiativer og service ved

cykelvejene indrettes herefter, således at fritidscyklingen bidrager til forebyggelsen af livstilsygdomme.



*En ny cykelsti imellem  
Gudhjem og Helligdommen  
- ydmygt placeret i landskabet.*

## 13. Effekter på trafiksikkerheden



*Feriecyklisternes anvendelse af cykelhjelm er et individuelt bidrag til sikkerheden.*

De bornholmske cykelveje har allerede idag et højt sikkerhedsniveau med et meget lavt antal politirapporterede uheld. Sådan vil det også være i fremtiden. Det lyder måske ikke specielt ambitiøst, men med mange flere cyklister på cykelvejene, nye cyklistgrupper og især markant mere cykeltrafik i byerne, så er de faktisk et rimelig ambitiøst mål. Derfor er der i udviklings-

planen afsat de fornødne midler til at håndtere sikkerhedsspørgsmål ved cykelruterne - ligesom kampagner skal rettes imod specifikke emner - såsom cykelhjelm, bilisters opmærksomhed i specifikke situationer, særlige lokaliteter og lignende. Som noget nyt indlægges der i forbindelse med lejrskoleproduktet på Bornholm en undervisningspakke omkring sikker cykling.



*Også de overordnede  
veje sikkerhedstjekkes,  
således at de kan anvendes af  
cykelpendlere - hele året.*

## 14. Cyklens effekt i den regionale udvikling

Det forventes at opgraderingen af de bornholmske cykelveje i anlægsperioden vil betyde 150 nye job. Når projektperioden er afsluttet i 2014 skal konsekvensen være det samme antal nye permanente arbejdspladser. Der lægges vægt på, at de afledte effekter spredes over hele kommunen, således at cykelplanen ikke blot er et stykke udkantsudvikling for Bornholm, men også udkantsudvikling internt i kommunen. Derfor skal projektet bidrage til at bringe feriecyklister og handlende - eksempelvis dagligvareforsyning i mindre byer på Bornholm - i kontakt med hinanden til fælles bedste. Det sker igennem skiltning og den elektroniske information ved ruterne, hvor

dagligvareforsyning med det opdaterede varesortiment formidles helt frem til cyklisternes rasteplass. Igennem rådgivning kan forretningerne hjælpes til at imødekomme de nye cyklisttyper. Det kan være alt fra åbningstider, luftpumpe på facaden, sortiment etc.

Også på andre områder skal cykelvejsprogrammet anvendes i den regionale økonomi - eksempelvis til at stimulere husprisudviklingen. Det gælder først og fremmest i Rønne, hvor det skønnes realistisk at gennemføre og effektivt. Det er eksempelvis en række af de strækninger i Rønne, hvor der påtænkes etableret cykelstier, og hvor vejmidjet samtidig får et tiltrængt løft.



*I fremtiden bliver feriecyklisterne endnu mere synlige i bybilledet.*

### 14.1 Sundhed

Cykelvejsprogrammet med tilhørende kampagner har direkte til formål at fremme folkesundheden på Bornholm ved at anvende motionen til at forebygge hjerte/karsygdomme, visse cancerformer og type 2 diabetes. Det er således en forventning at der ved afslutningen af projektperioden er sket en forbedring af folkesundheden igennem en reduktion af disse livsstilssygdomme. Det er imidlertid vanskeligt at skille effekterne, da folkesundheden er under indflydelse af mange

andre parametre der ligger udenfor dette projekt - såsom alkohol, rygning og kost. Desuden har Bornholms Regionskommune mange andre forebyggelsesaktiviteter indenfor det såkaldte KRAM - kost-rygning-alkohol-motion. Derfor effektivt måles der i nærværende projekt alene på bornholmernes cykelanvendelse - hvilket i sig selv er en væsentligt delmål og succeskriterium i relation til folkesundheden.



*Formanden for Rønne Handelsstandsforening Michael Jensen har deltaget i udviklingen af projektet. Samarbejdet fortsættes i implementering- og evalueringsfasen, således at de afledte effekter optimeres.*

## 14.2 Evaluering

I effektvurderingen vil Bornholms Regionskommune belyse udviklingen mod de opstillede mål, og tilrettelægge overvågningen således at kampagner og sikkerhedsarbejder løbende kan justeres. Først og fremmest vil kommunen foretage løbende tællinger af cyklister på de strækninger, som forsynes med stier. Desuden foretages registrering af transportvanerne på udvalgte skoler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser ligesom omfanget og udviklingen af motionscykling følges. I Rønne og Nexø følges udviklingen af parkerede cykler i centrum. Desuden gennemføres der på skolerne tryghedsanalyser før og efter etablering af stier og sikkerhedsarbejder, og endelig foretages evaluering

af ulykkesudviklingen på vej- og stinettet på hele Bornholm.

Et vigtigt led i den løbende evaluering er at vurdere hvilke typer af tiltag, der giver størst effekt i forhold til de investerede midler.

Som et led i udviklingsplanen opstiller Bornholms Regionskommune en række permanente cykeltællestationer på udvalgte cykelstier. Disse tællinger kan benyttes til at følge den generelle udvikling af cykeltrafikken på Bornholm, samt til kalibrering af periodiske og manuelle cykeltællinger. Evalueringen foretages løbende, således at kampagner, kommunikation og indsats iøvrigt kan justeres, og de ønskede effekter for det samlede projekt indfries.

## 15. Delprojekter

### 15.1 Projekt 1

#### Cykelstier på Munch Pedersens Vej

Budget 22 mio. kr.

Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på hele strækningen. Desuden ændres vejudformningen i den sydlige ende af Munch Pedersens Vej. Krydsene er på dette sted uoverskuelige, og meget lidt cykelvenlige - først og fremmest på grund af trafikken til Rønne havn. Derfor ændres vejudformningen, således at Munch Pedersens Vej føres direkte ud i Zartmannsvej med det samme gennemgående profil med enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på hele strækningen. Vejen beplantes med en stram træække af bornholmsk røn, der på strækningen langs havnen kommer til at stå udmød havnebassin. Træækken bliver forholds-

vis hurtigt dominerende på stedet, og giver sit bidrag til den optimale cykeloplevelse. Enkelte steder på strækningen udføres der krydsudformninger, hvor der etableres smukke og trafik sikre sammenhænge imellem havn og by. Det gælder først og fremmest ved Snellemark, der er hovedforbindelsen til Storetorv samt ved Skt. Nicolai Kirke. Det har længe stået højt på byforeningens og menighedsrådets ønskeseddel at kirkepladsen renoveres. Det er planen at sammentænke kirkeplads, havn, fiskehandel og cykelstier langs Munch Pedersens Vej i en smuk krydsning med en bred trappe op til kirkepladsen.

*Den fremtidige udformning af Kystvejen, skal også indeholde nogle gode krydsudformninger, der letter adgangen imellem hotellerne og vandet.*



### 15.2 Projekt 2

#### Cykelstier på Kystvejen

Budget 5 mio. kr.

Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på hele strækningen af Kystvejen. Desuden etableres der nogle krydsninger, der skal forbedre sammenhængen fra byen og hotellerne til strand, kyst og Nørrekås. Den fremtidige

vejudformning skal sikre balancen imellem den gennemgående trafik til havnen og de vigtige krydsninger. Det er tanken at udvikle strandområdet nord for Nørrekås med fritidsfaciliteter.



*De nye cykelstier langs Haslevej med plataner i begge vejsider - samme tværprofiltype, som kommunen er begyndt at anvende ved trafikvejene i Rønne.*

### 15.3 Projekt 3 Cykelstier på Haslevej Budget 16 mio. kr.

Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på hele strækningen med anvendelse af det samme tværprofil, som er anvendt ved Åkirkebyvej og Borgmester Nielsens Vej. Der etableres således skillerabatter på Haslevej, hvor

der plantes plataner, der skal medvirke til den gode cykeloplevelse og byens velkomst med en smuk og trafikssikker indfaldsvej. Det understreges således i udformningen, at Haslevej også er en boligvej.

### 15.4 Projekt 4 Cykelstier langs Rønnes nye omfartsvej Budget 12 mio. kr.

Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på hele strækningen efter samme princip som tværprofilen ved Åkirkebyvej og Borgmester

Nielsens Vej, hvor der er anvendt plataner. Cykelstierne langs omfartsvejen er en vigtig del af Rønnes ringstiforbindelse.



*Cykelbane i den historiske del af Rønne - udført i respekt for stedets særkende.*



*Det fremtidige profil i Snellemark foreslås at indeholde en åben vandrende, hvor overfladevandet ledes til havnen.*



## 15.5 Projekt 5 Ombygning af Snellemark

Budget 7 mio. kr.

Snellemark er navlestrengen imellem havn og by i Rønne. For gæsten er det ofte det første møde med Bornholm og Rønne. I bestræbelserne for at forbedre cykelforholdene til havnen, og samtidig integrere Rønne by langt mere i cykelturismen, er det planen at Snellemark skal ombygges. Vejmiljøet skal generelt fredeliggøres, cyklerne skal have jævne granitbelægninger på cykelarealer, den gennemkørende trafik be-

grænses og der anvendes formklippede lindetræer, som den historiske del af Rønne er kendt for. Snellemark er også gaden, hvor det skal undersøges hvordan der i tværprofilen kan ske en separation af overfladevand og spildevand, så store regnmængder ikke belaster byens spildevandsnet. I bedste fald kan overfladevandet på vej til havnen anvendes som en synlig del af byens levende byrum.

## 15.6 Projekt 6 Cykeltrappen i Ginesminde

Budget 1 mio. kr.

Bornholm er en plade der vipper, og på et særligt sted på cykelruten imellem Rønne og Allinge skal cyklisten forcere en terrænforskel på ca 45 meter for at komme fra det forholdsvis jævne Sydbornholm til det mere dramatiske Nordland. Dette punkt har voldt en del hovedbrud i mange år. Det er ikke hensigtsmæssigt på en ellers fin cykelrute af høj kvalitet, at have en trappe der let bliver strabasserende og bøvlet - ikke mindst i relation til ønsket om at få nye målgrupper

op på cyklen og få udvidet sæsonen for feriecykling. Det seneste forslag om at etablere en svævende sti nåede så langt at det var fuldt finansieret, men faldt på en nærmere granskning i Miljøcentret i Roskilde. Tilbage står et uløst problem som fortsat skønnes at være af stor betydning for cykelruten imellem Rønne og Allinge. Som et mere beskedent projekt foreslås trappen renoveret og stedvis gjort mere flad, således at den fremstår farbar hele året.

## 15.7 Projekt 7

### Skoleveje i Allinge

Budget 2 mio. kr.

Der er fremsat forskellige ønsker til forbedring af skolevejene i Allinge, som primært består af mindre krydsforbedringer i byen, som også kan have betydning for den øvrige eksisterende og

potentielle cykeltrafik i Allinge. Det gælder først og fremmest ombygning af krydset hvor Borrelyngvej, Tejnvej og Vestergade krydser stien på den nedlagte bane til Sandvig.

## 15.8 Projekt 8

### Byggenemfart i Tejn

Budget 3 mio. kr.

Ved den forholdsvis lange byggenemfart i Tejn er tværprofilen stedvis smalt og ikke særlig cykelvenligt. Der er samtidig mange krydsninger for cyklister på grund af mål på begge sider af vejen såsom forretninger, havn etc. Derfor ønskes byggenemfarten forbedret, og cykelforholdene

gjort bedre. Det er ikke tanken at bygge egentlige cykelstier på strækningen. Dels vil indgrebene være voldsomme og kostbare - dels er det også krydsningsforholdene der primært skal forbedres.

## 15.9 Projekt 9

### Cykelstierne imellem Tejn og Kunstmuseet

Budget 3 mio. kr.

På det meste af denne strækning er der allerede idag cykelstier. Men der er behov for at fylde nogle enkelte huller ud og samtidig give stierne et eftersyn. Visse steder er der behov for

stier der er lidt bredere, da terrænforskellene er store på strækningen. Andre steder - eksempelvis ved Døndalen og Kunstmuseet - er der behov for gode sikre krydsningspunkter.

## 15.10 Projekt 10

### Cykelsti imellem Helligdommen og Gudhjem

Budget 15 mio

Strækningen er en af de smukkeste på Bornholm med flotte udsigter langs kysten op langs Nordlandet eller til Gudhjem og Christiansø. På det meste af strækningen ligger vejen kystnært omkring kote 50, hvilket naturligvis er forklaringen på det enestående landskabs-sceneri. Strækningen har i sommerhalvåret meget cykeltrafik, men er generelt ikke nogen cykelvenlig

oplevelse. Der er meget biltrafik og samtidig er vejgeometrien indrettet til et højt hastighedsniveau. Derfor er det nødvendigt at etablere rigtig cykelsti på strækningen. Den endelige udformning er under afklaring i øjeblikket. Projektet er kostbart uanset hvordan det laves - blandt andet fordi der skal passeres tre sprækkedale på strækningen.



*Cykelvejen imellem Gudhjem og Rø med angivelse af cyklisternes rasteplasser på strækningen.*

## 15.11 Projekt 11 Byggenemfart i Svaneke

Budget 1 mio. kr.

Byggenemfarten i Svaneke er lang og tværprofil-let stedvist smalt og ikke alle steder cykelvenligt. Det er en del af byens arkitektoniske særkende.

Derfor er der i den samlede plan afsat 1 mio til at gennemføre mindre ændringer indenfor rammerne af det bevaringsværdige bygningsmiljø.

## 15.12 Projekt 12 Cykelsti imellem Årsdale og Nexø

Budget 7 mio. kr.

På strækningen fra Nexø til Årsdale er der ganske vist en skiltet alternativ cykelrute ad Sønder Årsdalevej, der på kortet burde være en sikker cykelvej imellem Årsdale og Nexø. Det er det sådan set også, og skal også i fremtiden bevares som en attraktiv cykelrute for feriecyklisterne. Men ruten er også et godt eksempel på at de forskellige cyklisttypers behov nogle gange ikke kan forenes. Netop på strækningen er der terrænet til forskel, og for feriecyklisten er tiden, bakkerne og de smukke udsigter sjældent den store barriere. Ofte er det jo netop hvad man opsøger.

For cykelpendleren imellem Årsdale og Nexø er det anderledes at skulle forcere de 15-20 meters terrænforskel til Nørremark. De flotte udsigter til havet har ikke den samme relevans og prioritering når man skal nå bussen eller jobbet i Nexø. Derfor findes hverdagscyklisterne på landevejen, hvor forholdene imidlertid ikke er optimale. Da afstanden imellem Årsdale og Nexø med sine kun 4 kilometer har et stort cykelpotentiale, er det samtidig et anlægsprojekt med en god forrentning.

### 15.13 Projekt 13

## Generelle forbedringer ved cykelvejene

Budget 10 mio. kr.

I forbindelse med udviklingsplanen for cykelvejene gennemføres der løbende evalueringer i projektperioden frem til 2014, hvor nærværende pulje til småforbedringer kan anvendes til at foretage mindre byrumscændringer og supplerende

belægningsarbejder. Målet er at opretholde en høj komfort og sikkerhed overalt - ikke blot ved cykelvejene, men alle steder på vejnettet hvor cyklisterne færdes på Bornholm.

### 15.14 Projekt 14

## Videogennemkørsel af cykelvejene

Budget 2 mio. kr.

Bornholms Regionskommune ønsker at have en udvidet videoregistrering af cykelvejene, som ikke blot kan anvendes i den løbende drift, men også kan anvendes offentligt i markedsføringen.

Både turister og bornholmere skal i fremtiden kunne klikke sig ind på cykelvejene i forbindelse med planlægning af ferie, motion, udflugter og events.

### 15.15 Projekt 15

## Generelle sikkerhedsforbedringer

Budget 5 mio. kr.

Cykelvejene på Bornholm skal i fremtiden generelt have en højere standard. Ganske vist er sikkerhedsniveauet allerede højt idag, men i fremtiden ændres anvendelsen af cykelvejene. Derfor forudser Bornholms Regionskommune, at der opstår nye udfordringer. Det sker eksempelvis når der kommer flere cyklister på cykelvejene, og især flere og nye cyklistmålgrupper uden for

højsæsonen. Det giver nye udfordringer at cykeltrafikken stiger i de bornholmske byer, og især at der kommer flere hverdags- og motionscyklister i det mørke vinterhalvår. Derfor er det nødvendigt at have en særlig pulje som et led i cykelvejenes udviklingsplan, hvor der i småtingsafdelingen kan etableres stikrydsninger, supplerende vejbelysning etc.

### 15.16 Projekt 16

## Miljøforbedringer

Budget 2 mio. kr.

Det er ikke nok at cykelvejenes belægninger og krydsninger er i orden. Der lægges også vægt på at vejmiljøet har en høj standard, således at cykeloplevelserne er optimale alle steder langs cykelvejene. Blandt andet gås cykelvejene igennem med henblik på et bevidst beplantningsvalg langs hele nettet. Mange steder får natu-

ren lov til at passe sig selv. Nogle steder skal der ligefremt skæres i den frodige beplantning for at åbne op for flotte udsigter. På bynære strækninger skal der arbejdes med lægivende beplantninger, der kan medvirke til at cyklen anvendelse en større del af året.



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

### 15.17 Projekt 17

## Skiltning/informationstavler/IT

Budget 1 mio. kr.

Langs de bornholmske cykelveje planlægges der opsat elektroniske tavler, hvor der kan hentes al relevant information som forskellige cyklistmålgupper måtte have behov for. Herudover gennemgås stivejvisningen løbende, og suppleres

på steder hvor den ikke er optimal. Stivejvisningen på Bornholm fungerer på en dispensation for de bindende vejregler, og det er planen at fastholde dette særkende.

### 15.18 Projekt 18

## Kommunikation og formidling

Budget 3 mio. kr.

I forbindelse med den gennemgribende opgradering af cykelvejenes fysik, lægges der vægt på at der tidligt i projektperioden gennemføres en veloplagt kommunikation og formidling, der løbende justeres for at opnå projekteffekterne i

forhold til den øgede cykelanvendelse. Det omfatter såvel kampagner der retter sig imod øget cykelanvendelse i hverdagen, samt den interaktive informationsudveksling rettet imod fericyklister.



*Borde, bænke, cykelparkering og frugttræer i den mere beskedne ende af rastepladsprogrammet.*

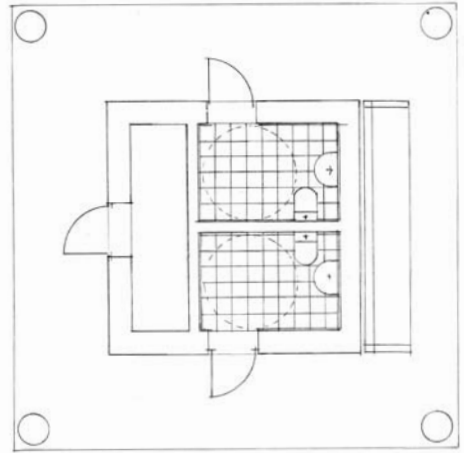
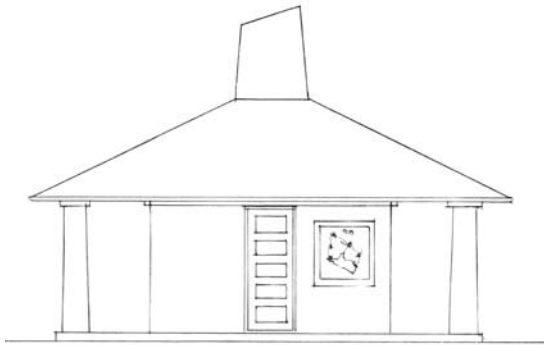
## 15.19 Projekt 19 Cyklisternes rastepladser på Bornholm Budget 5 mio. kr.

Langs de bornholmske cykelveje er der behov for mange forskellige typer rastepladser. Nogen steder består rastepladsen af en bænk, en smuk udsigt og nogle gamle træer som cyklen kan hvile sig op ad. I den anden ende af skalaen etableres der på særlige steder rastepladser, hvor der er toiletter, kiosk, cykelreparation, informationscenter og en tiltalende have, hvor man kan finde hvile og skygge. Som et led i cykelvejenes udviklingsplan udarbejdes der en raste-

pladsplan, hvor der skal nytænkes i udformninger og etableres nye typer af samarbejder og driftsmodeller. Målet er at skabe bedre service langs cykelvejene, skabe nye arbejdspladser og minimere de offentlige driftsforpligtelser. I budgettet er der afsat 5 mio til dette indsatsområde, men det er tanken at de samlede investeringer skal være større ved at de offentlige investeringer stimulerer private.



*I kommunikationen med  
øens cyklister anvendes  
den nyeste teknologi.  
Alligevel vil det  
klassiske oversigtskort ikke  
være en saga blot.*



## 15.20 Projekt 20 Cykelvejenes småhusarkitektur

Budget 7 mio. kr.

Inspireret af jernbanearkitekterne skal småhusene ved de bornholmske cykelveje have deres eget formsprog. Der skal anvendes flere typer småhuse til mange forskellige formål - såsom ventefaciliteter, information og formidling, toilet-

ter og kiosker. Småhusene skal ikke være ens, da deres funktioner er meget forskellige ligesom de omgivelser, de placeres i. Men der ønskes et formgivningsmæssigt familieskab, der skal bidrage til cykelvejenes samlede kvalitetsstempel.

## 15.21 Projekt 21 Administration/ledelse/projektering

Budget 10 mio. kr.

Det kræver en del management at gennemføre en udbygningsplan i denne størrelsesorden. Bornholms Regionskommune ønsker i forbindelse med udviklingsplanen at sikre at så meget viden som muligt bevares og udvikles internt i

kommunen. Først og fremmest på vejområdet, men også på forebyggelsesområdet med henblik på indsigt i cyklens rolle i forbindelse med forbedring af folkesundheden.



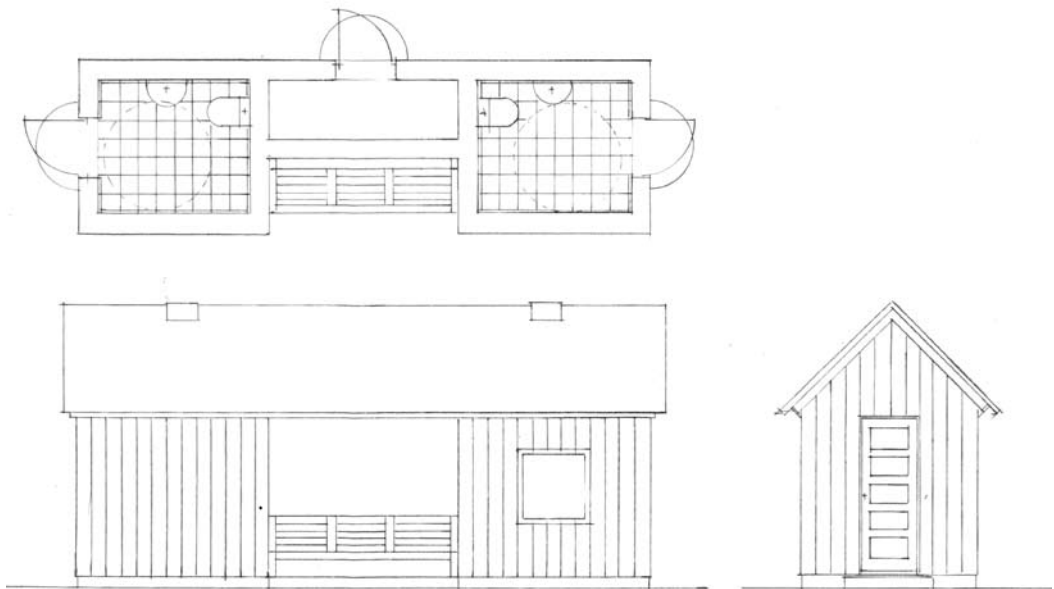
## 15.22 Projekt 22

### Uforudsete initiativer og borgerinddragelse

Budget 2 mio. kr.

Når man sætter en innovativ proces igang med inddragelse af borgere, erhvervsliv, foreninger og interesseorganisationer, så skulle der meget gerne akkumuleres noget uforudset idérigdom

på cykelområdet. Meget vil kunne gennemføres indenfor de eksisterende rammer, men der er alligevel som et særligt punkt afsat 2 mio til denne værktøjskasse.



G U D H J E M



## 16. Udviklingsplanens aktører

Bornholms Regionskommune  
Teknik og Miljø  
Skovløkken 4, 3770 Allinge  
Tlf. 56 92 00 00

Formand for arbejdsgrupperne  
Vejchef 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 dr.techn.  
Jens Rørbech

Proceskonsulent Trine Uhrskov  
Finansiell rådgiver Peter Thorlin  
Landskabsarkitekt Rigmor Nielsen  
Restaureringsarkitekt Bue Beck  
Ingeniør Palle Truelsen

### Formidling og illustrationer

Kort:	Rigmor Nielsen
Akvarel:	Philip Rasmussen
Foto/grafik:	Bue Beck
	Annette Greenfort
	Marie Rasmussen
	Janne Birch Nielsen

### Tilknyttede virksomheder

Hakon Holm  
Nygade Reklame

### Samarbejdspartnere

Destination Bornholm  
Dansk Cyklist Forbund  
Rønne Byforening  
Rønne Handelsstandsforening  
Menighedsrådet ved Skt. Nicolai Kirke  
Keramiker Bodil Brandt, Nexø

*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 Regionskommune  
Teknik og Miljø · Skovløkken 4 · 3770 Allinge