

Bornholms Cykelveje

Juni 2011



Bornholms Regionskommune udvikler cykelveje til en regional økonomisk motor med støtte fra Transportministeriets cykelpulje



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

Forord

De bornholmske cykelveje får i de kommende år et ordentligt eftersyn. Det blev resultatet af trafikforliget i november 2010, hvor der blev igangsat et ambitiøst samarbejde imellem Bornholms Regionskommune og staten på cykelområdet. I perioden frem til 2014 investeres der 141 mio i at gøre de bornholmske cykelveje mere oplevelsesrige og trafik sikre. De smukke bornholmske landskaber får nye stier, de eksisterende opgraderes og det bliver bedre at være cyklist

i de bornholmske byer. Målet er flere cyklister. Vi er glade for vores cyklende gæster, der passer godt på naturen, byerne og arbejdspladserne. I de kommende år bliver det også lettere for bornholmerne at bruge cyklen i hverdagen, således at folkesundheden får et positivt tilskud i forbindelse med hverdagens gøremål.

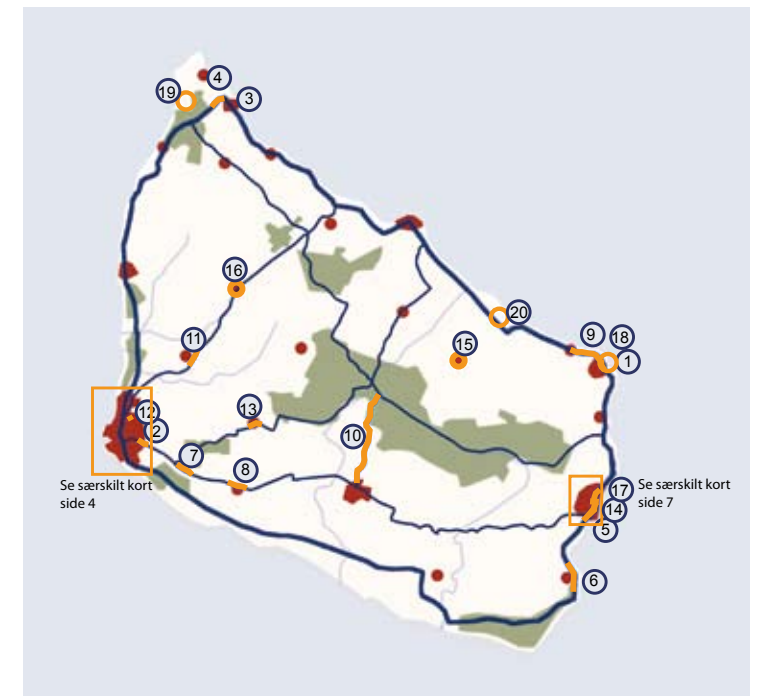
Winni Grosbøll
Borgmester



Transportminister Hans Christian Schmidt og borgmester Winni Grosbølle ved præsentationen af cykelvejenes udviklingsplan i Rønne i august 2010.

Supplerende information: www.bornholmscykelveje.dk
Vejchef Hardy Pedersen · Email: hardy.pedersen@brk.dk · Tlf. 5692 2210
Arkitekt Philip Rasmussen · Email: pr@bornholmscykelveje.dk · Tlf. 5137 6980

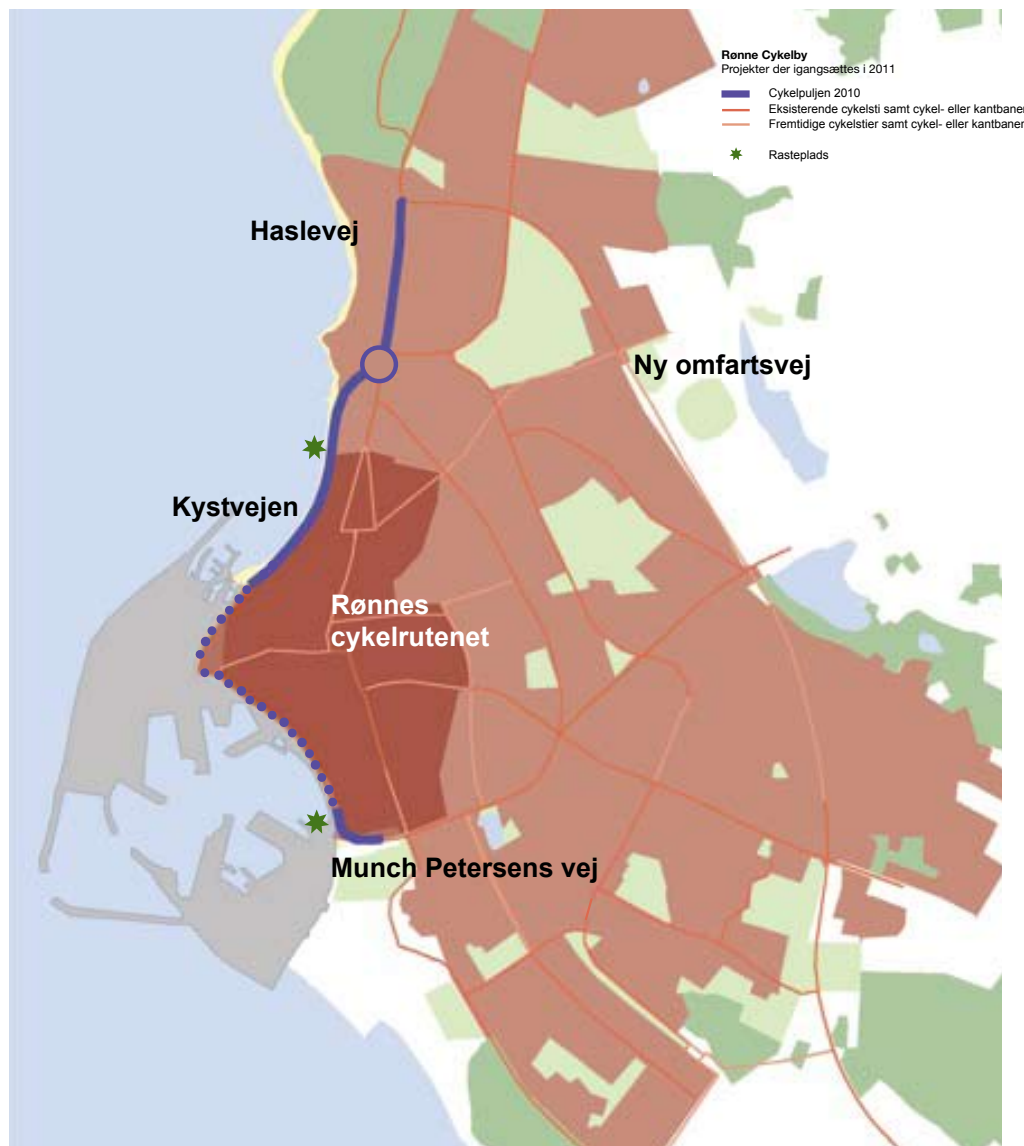
Den første etape af cykelvejsprojektet omfatter ialt 27 større og mindre projekter, der igangsættes i 2011. Projekterne omfatter cykelbyprojekter, cykelruter, stikrydsninger, bilfrie zoner ved skoler og cykelrasteplasser.



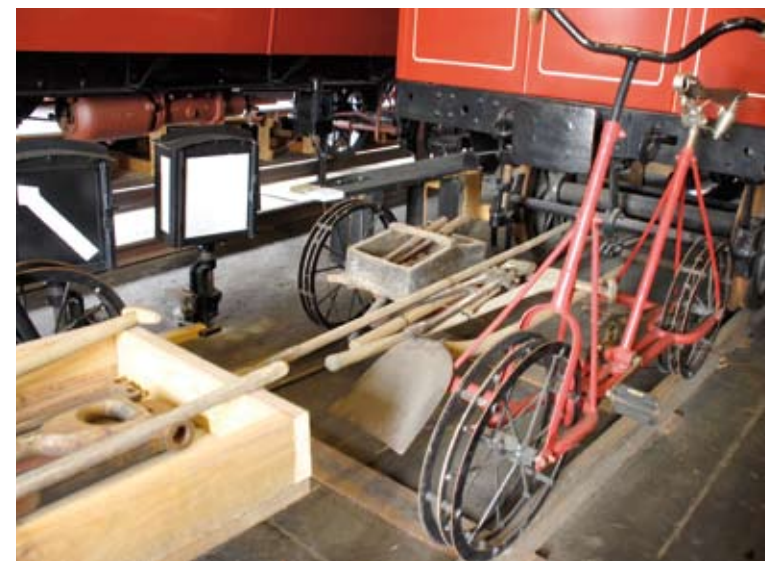
Fra jernbane til cykelvej

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 cykelredestination.



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 jernbane museet i Nesø.



Cyklen som økonomisk motor

Bornholms Regionskommune har lavet en udviklingsplan for cykelvejene, der bygger på et grundigt eftersyn af det bornholmske cykelvejsnet og den bornholmske cykelturisme. Det er analysen at 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. Der er desuden 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 bymilljøer, trafikikkerhedsinitiativer eller forbedret tilgængelighed til rekreative områder.

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





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

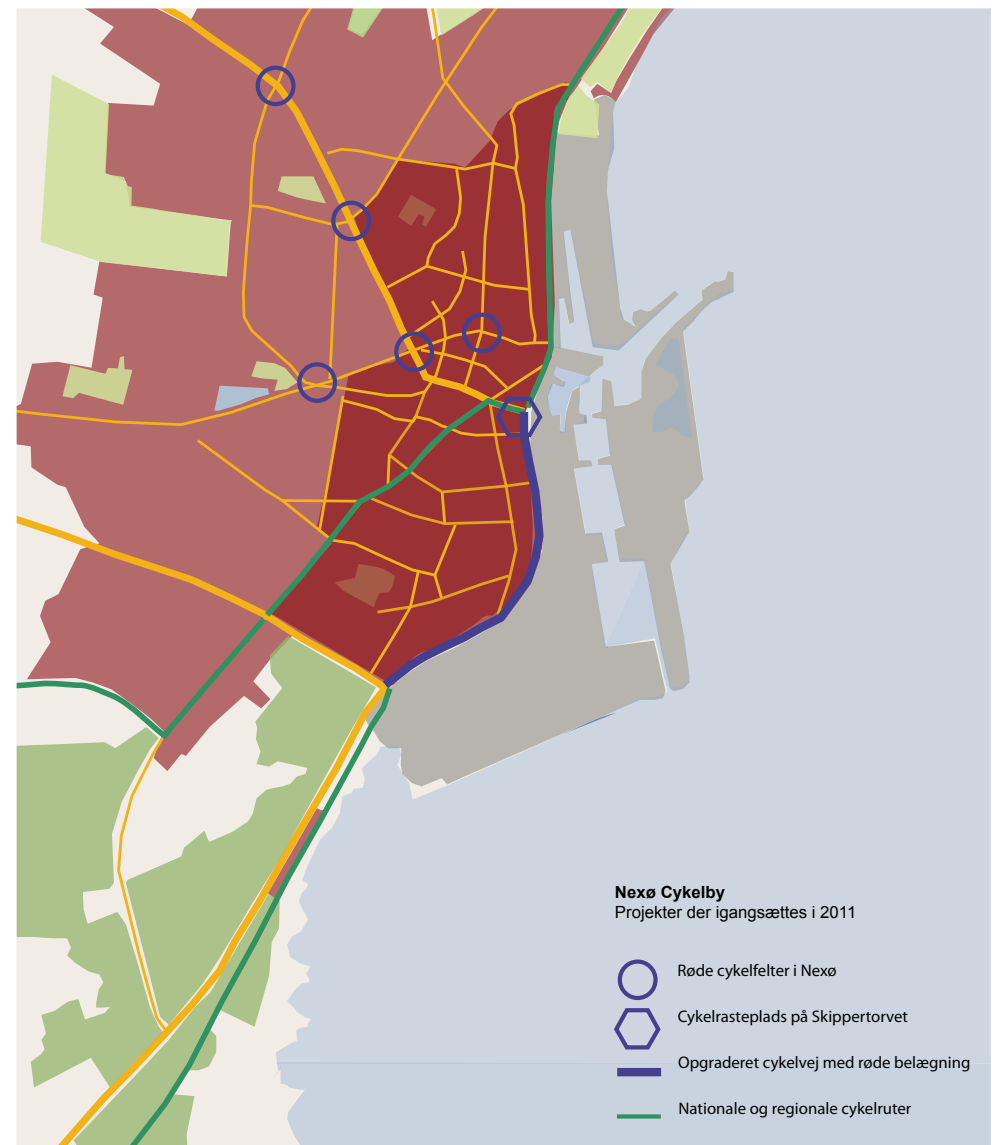
Anlægsarbejderne starter i forsommeren 2011

Projektets første fase har et budget på 29,8 mio, og finansieres af 11,8 mio fra Transportministeriets Cykelpulje og 17,8 mio fra Bornholms Regionskommune. I den første fase startes der på at etablere forbedrede cykelforhold i byerne, ligesom der etableres en række manglende cy-

kelrutestrækninger med tilhørende sikre kryds i det åbne land. I alt gennemføres der i første fase 27 større og mindre cykelprojekter rundt omkring på øen. Efterhånden som projekterne udvikles, vil de blive lagt på projektets nye hjemmeside: www.bornholmscykelveje.dk



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





Bornholms Regionskommune
Teknik og Miljø · Skovløkken 4 · 3770 Allinge