

September 2013

cykeltrafikken

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

CYKELBANER
Legeplads for tohjulede

KLIK OG LÆS

De
bornholmske
CYKELVEJE

KLIK OG LÆS

BIKESIDE:
Cykelparkering
2.0

KLIK OG LÆS

CYKELVERDENEN
og moderne
teknologier

KLIK OG LÆS

fakta

Inspiration til andre

Kravet til banerne var, at de skulle være forholdsvis billige at anlægge (300–500.000 kr.) og skulle kunne fungere hver for sig og i sammenhæng.

Her finder du inspirationsmateriale med billeder og tegninger af de fire baner:

cancer.dk

CYKELBANER LEGEPLADS FOR TOHJULEDE

Af Simon Rask, Kræftens Bekæmpelse

Fire cykeludfordringsbaner - lavet til legesyge børn, unge og familier, som har lyst til at udfordre sig selv eller hinanden fysisk på to hjul - er placeret på Københavns Befæstning, hvor cykelordonnanser for over 100 år siden cyklede rundt for at bringe beskeder mellem de forskellige dele af forsvarsværket

Københavns Befæstning blev anlagt i anden halvdel af 1800-tallet som forsvar for Kongens København. Befæstningen kom dog aldrig i brug og forfaldt gennem årtier. Som led i en revitalisering af befæstningsområdet blev Kræftens Bekæmpelse engageret af Partnerskabet Københavns Befæstning til at gøre fysisk aktivitet til en naturlig del af borgernes og besøgenes op-

levelse. Her kom cyklen til at spille en vigtig rolle.

Den bedste måde at opleve på

Det er oplagt at besøge Befæstningen på cykel på grund af dens udstrakte geografiske karakter. Kræftens Bekæmpelse har derfor udviklet to cykelruter på henholdsvis 64 km og 90 km.

For yderligere at lokke besøgende til Befæstning opstod ideen om at lave cykeludfordringsbaner, der kunne formidle historien om cyklens militærhistoriske rolle på stedet.

Fire baner – fire udtryk

Der er etableret fire cykeludfordringsbaner med hver sit udtryk og udfordringer. Formålet var at skabe variation og progression for

brugerne, at undersøge hvordan forskellig udfordring påvirker brugen af banerne og at tilpasse banerne lokale behov.

De fire baner har historiske navne, som bl.a. relaterer sig til Vestvoldens markante profil med voldkrone og batterier:

- Batteriet - Husum
- Lejren - Rødovre

- Sporet - Brøndby
- Kronen - Hvidovre

Digital formidling

Digital formidling har været en vigtig formidlingsstrategi for Partnerskabet Københavns Befæstning. Banerne bliver derfor promoveret via apps og mobil website. Derudover er der lavet videoer, som understøtter

brugen af banerne. **Se mere på youtube.** Videoerne giver inspiration til nye tricks, så rytterne bliver bedre til at styre, balancere og hoppe med cyklen.

Bevægelse en del af hverdagen

Fysisk aktivitet reducerer risikoen for at få kræft og er et forebyggelsesområde for Kræftens Bekæmpelse. Vi arbejder primært

Cykelordonnanser – soldater på cykel
Cyklen blev indført i den danske hær i slutningen af 1800-tallet, da Vestvolden og resten af Københavns Befæstning blev bygget. Med cyklen kunne man hurtigt bringe

beskeder frem og tilbage mellem soldaterne. Under 1. Verdenskrig var der så mange cykler på Vestvolden, at det var svært at få plads til dem i lejrene.



Kunne du blive Cykelordonnans?

Følgende krav til fysik:
Legemsbygningen: god
Muskulaturen: kraftig og veludviklet
Højde og Vægt: middel
Syn: godt
Hjerte og Lunger: absolut sunde og veludviklede
Underlivsorganernes Tilstand: normal
Urinen: normal

Kilde: Cykelreglement fra Hæren 1910.



www.befaestningen.dk



CYKELBANER... fortsat



strukturelt, fordi indretningen af det fysiske (by)rum har stor betydning for, hvor aktive borgerne er. Som afsæt for arbejdet med at udvikle Københavns Befæstning gennemførte Kræftens Bekæmpelse et litteraturstudie. Resultatet blev seks anbefalinger, som kommuner også kan bruge i arbejdet med at udvikle byrum der inspirere til fysisk aktivitet.

Anbefalinger

- Faciliteterne skal være tilgængelige og tæt på borgernes bopæl
- Faciliteterne skal have æstetiske kvaliteter
- Faciliteterne skal være trygge og sikre områder

- Der skal skabes aktiviteter og liv på faciliteterne
- Faciliteterne og aktiviteterne skal målrettes specifikt til flere målgrupper, og brugen spredes over døgnet
- Stedets ånd er udgangspunkt for tiltag

Kom til seminaret – og bliv klogere

Onsdag d. 25. september 2013 afholder Kræftens Bekæmpelse og Partnerskabet Københavns Befæstning et seminar om de konkrete effekter af cykeludfordringsbanerne samt asfaltering og belysning af Vestvolden. Institut for Idræt og Biomekanik (SDU) og Institut for By- og Landskabsstudier (KU)

fakta

Der er udarbejdet en samlet evaluering af aktiviteterne i Sundhedsprojektet, Københavns Befæstning.

Læs mere om hele projektet på cancer.dk



vil præsentere effekten af disse initiativer, og der vil være en diskussion om, hvordan effekten af forandringer i infrastruktur og byrum kan måles.

Læs mere om seminaret og TILMELD DIG her: cancer.dk



Simon Rask
skr@cancer.dk

CYKELVERDENEN OG MODERNE TEKNOLOGIER

Af Anne-Kirstine Spring, Kommunikationskonsulent, Kofoed & Co

I den digitale tidsalder, vi lever i, bliver man som forbruger dagligt oversvømmet af teknologier. Teknologierne dominerer mange aspekter af vores moderne liv; uanset hvor vi færdes, og hvor end vi vender os, er der aldrig langt til en internetforbindelse, et tv, en infoskærm eller en computer - faktisk har langt de fleste af os det hele lige ved hånden i vores mobiltelefoner. Denne udvikling har også åbnet helt nye døre inden for cykelverdenen, hvor cyklister via internettet eller en smartphone nu har nem og stort set ubegrænset adgang til både rutekort, cykelcomputer og cykelviden, mens de er på farten.

Det behøver i dag ikke kræve meget forberedelse at planlægge en søndagstur på cyklen. Nok skal madpakkerne laves, måske skal cyklerne lige pumpes, og solcreme og vandflasker skal lægges i cykelkurven, men ruten behøver ikke indtegnes på et forældet kort og tidsberegnes manuelt, så man er sikker på at nå hjem igen inden solnedgang – planlægningen kan klares med få klik på en smartphone to minutter før afgang eller sågar undervejs. Dette er blot ét eksempel på, hvordan teknologien har gjort det nemmere at være cyklist. Alverdens cykelviden er tilgængelig på nettet døgnet rundt, sociale medier gør det nemt at finde andre med interesse for cykling og vidensdele på tværs af landsdele og landegrænser, og med mobile applikationer åbnes en hel ny verden af spændende muligheder.

Mobile applikationer

63 % af danskerne ejer i dag en smartphone (Danmarks Statistik, Statistikbanken 2013), og i takt med at smartphones vinder større og større indpas, er applikationer, såkaldte apps, blevet et centralt værktøj i vores mobile hverdag, når vi handler, forbruger, navigerer, underholdes, vidensdeler, transporterer os eller spiller – alt sammen via vores smartphones. Med de mobile apps på smartphonen har du hele verden og alverden lige ved hånden – døgnet rundt, alle steder – og apps har derfor vundet indpas i et overvældende omfang igennem de seneste år: antallet af downloadede applikationer rundede i 2010 på verdensplan 10,9 mia., har netop i maj 2013 rundet 50 mia. og forventes at stige til intet mindre end 76,9 mia. i 2014 (IDC, 2010). Applikationernes evne til at skabe og præsentere indhold og informationer på en helt ny måde med farvestrålende indhold, innovative features, motiverende budskaber og sjove virkemidler har således taget hele verden med storm – herunder også cykelverdenen.

Cykling og apps

De mobile applikationer kan medvirke til at gøre livet som cyklist nemmere, mere bekvemt, sjovere og måske endda også mere attraktivt. Med ganske få klik kan cyklisten med en app blive sin egen cykelsmed eller træningsinstruktør. Gennem cykelspil kan man navigere en cyklist igennem baner – enten blot for sjov, eller som trafiktræning til børn, som eksempelvis Odense Kommunes Find Vej-app. Via ruteplanlæggere som Bike Planner eller Naviki har cyklister nem adgang til at tilrettelægge deres ruter on-the-go eller på forhånd, eksempelvis i kombination med en cykelturisme-app, som giver gode tips til kulturelle steder at besøge på sin cykeltur. Nogle af de mest populære apps blandt cyklister er det væld af applikationer, som kan logge ens rute undervejs og dermed også bruges som trænings-apps med detaljer om afstande og kørte kilometer, gennemsnitstider, topfart og kalorieforbrug. Især Endomondo er populær, men også Cyclemeter eller Map My Ride kan anvendes til samme formål. Mange af disse mobile applikationer fungerer samtidig som små sociale netværk, hvor brugerne kan følge hinanden, opmuntre, dele resultater og konkurrere, hvilket skaber et virtuelt fællesskab omkring cykling som motionsform, og derfor for mange virker motiverende og sjovt.

Cykling og sociale medier

Foruden applikationernes indbyggede ligheder med de sociale medier, indeholder de fleste cykel-apps mulighed for en direkte kobling til de største sociale medier. De sociale medier indbyder til vidensdeling, og da det i høj grad handler om involvering og dialog, er det dermed et oplagt sted for cyklister, cykelinteresserede og fagprofessionelle at orientere sig om de nyeste tendenser, finde svar på specifikke spørgsmål, tage kontakt til interesseorganisationer eller producenter, eller blot klikke rundt for at finde ud af, hvad der rører sig indenfor en bestemt niche eller cykling mere generelt. Du kan være helt sikkert på at finde både Kildemoes og den lille cykelhandler nede fra hjørnet på Facebook, ligesom både lokale og internationale organisationer fra cykelverdenen deltager i debatten på Twitter. For dem, som arbejder med cykeltrafik, er især LinkedIn interessant. Her har grupperne ofte en mere seriøs (om end også mere kommerciel) vinkel, som skabes i et forum sammensat af fagprofessionelle såvel som cyklister. Grupper som Bike Commuters, Cycling Enthusiasts og Bicycle Media forener trafikplanlæggere, producenter, græsrodder, journalister og andet godtfolk fra hele verden med alle dem, som blot nyder at cykle som privatpersoner. Grupperne danner grobund for udveksling af viden og ideer, men er også et oplagt sted at skabe gode relationer og udvide sit netværk i cykelverdenen – nationalt såvel som internationalt.

Samspelet mellem platformene

Facebook er det mest kendte, og også mest brugte, sociale medie i Danmark: i februar 2013 havde ca. 3,5 millioner danskere en profil på Facebook (Epinion for DR Nyhederne, 2013); dertil kommer alle de danske virksomheder og organisationer, som har grupper og virksomhedssider på mediet. Facebook er da også det sociale medie, som spiller allerbedst sammen med de mobile applikationer. Med et enkelt klik er det muligt at dele sin cykelrute med vennerne på Facebook, og vennerne kan så heppe undervejs, like eller blot lade sig inspirere – måske ligefrem motivere – af opdateringerne om vennernes færden på cyklen. Et stigende antal apps benytter sig desuden af muligheden for at lade brugerne logge ind på app'en via Facebook, og dermed skabes automatisk en direkte kobling i mellem medierne. På billedmediet Instagram kan man uploade sine cykelfotos fra mobilen og bruge hashtags (# havelågen) til at beskrive



Som mange andre applikationer tilbyder Map My Ride, at du kan logge ind via Facebook, og dermed skabes muligheden for et samspil medierne imellem allerede før, du rigtigt er kommet i gang



billederne, så ikke kun ens venner, men også cykelinteresserede over hele verden, kan finde og se dem. Samtidig tilbyder Instagram at dele billedet på både Facebook og Twitter og på den måde nå ud til endnu flere, som deler din interesse for cykling eller ønsker at følge din færden. Dette samspil de sociale medier i mellem samt de mobile applikationers kobling til (blandt flere) Facebook, Twitter og Instagram er med til at gøre cykelinteressen, -turen eller -træningen til en mere fuldstændig digital oplevelse.

Cykelhjemmesider

Hvis det mod forventning ikke er muligt at finde det, du søger eller har brug for via apps eller de sociale medier, så bare rolig: internettet bugner af gode hjemmesider henvendt til både cyklister og dem, som arbejder indenfor cykelverdenen. De gængse kort- og rutetjenester som Google Maps og De Gule Sider imødekommer i dag også cyklisterne ved at vise cykelruter, og Rejseplanen giver mulighed for at planlægge ture, hvor cyklen indgår som en del af en kombinationsrejse med for eksempel tog. Mange byer har såkaldte Cykelby-hjemmesider dedikeret til deres cyklende borgere, mens andre hjemmesider sigter bredere og indeholder informationer til alle cykelinteresserede. Dansk Cyklist Forbunds side www.dcf.dk indeholder især politisk baggrundsmateriale, et stort nyhedsforum og mange nyttige informationer og tips til cyklister. Den Danske Cykelambassades hjemmeside www.cycling-embassy.dk er mere henvendt til andre fagprofessionelle, idet siden især indeholder know-how og cykelekspertise indenfor en række områder så som infrastruktur, trafikplanlægning, sikkerhed, cykelturisme og meget mere.

En overflod af muligheder

Overstående er blot et lille bitte udpluk af den viden og de muligheder, som teknologien tilbyder alle os, som færdes i cykelverdenen. Indholdet i de cykelrelaterede apps, på de sociale medier og internettet generelt spænder i dag så bredt, at alle – uanset om du arbejder indenfor cykelverdenen som cykelsmed eller trafikplanlægger, er motionscyklist eller lokal indpisker i byens cykelklub, går op i fixed bikes og moderne cykelgadgets eller blot har en interesse for cykelsporten eller transportmidlet cyklen – hver især kan finde noget, som de finder interessant, nyttigt, lærerigt, sjovt eller motiverende. For den overflod af muligheder og informationer, som teknologien bibringer, har for alvor vundet indpas i cykelverdenen og gør ikke kun de traditionelle fysiske cykelstikort overflødige, men også andre teknologier som eksempelvis cykelcomputeren må træde til side for applikationer og hjemmesider, som giver os hele cykelverdenen lige ved hånden – døgnet rundt, hvor end vi befinder os.



Det traditionelle cykelsti-kort kan i dag med fordel erstattes af apps til smartphones



Anne-Kirstine Juul Spring,
anne-kirstine@kofco.dk



Overblik over cykelstierne i København og omegn via Google Maps-funktionen Bicycling

BIKESIDE: CYKELPARKERING 2.0

Af Joachim Parbo Cand. Scient. Pol, Aarhus Universitet, JP Consult & Communication

NorthSide Festivalen i Aarhus har på få år vokset sig fra at være en ukendt opkomling til at blive en superstjerne på den danske festivalscene. Tidens tone blev slået an med nutidens plusord: bæredygtighed, innovation og brugerinvolvering. Med massiv kommunikation igennem sociale medier har markedsføringen af NorthSide været øredøvende effektiv.

I 2011 ønskede NorthSide at slå et slag for bæredygtigheden og samtidigt løse det logistiske problem med transport og parkering under et stort event. NorthSide planlagde oprettelsen af oplevelsesruten Camino'en, som man ønskede, at gæsterne skulle gå ad - og samtidigt ville gæsterne blive opfordret til at cykle.

NorthSide kontaktede på daværende tidspunkt Aarhus Cykelby og spurgte om vi kunne skabe en Cykelgarderobe, så gæsterne kunne parkere under ordnede forhold. Samtidigt ønskede de en butlerfunktion med olie og luft, som kunne gøre det lidt ekstra lækkert. Vi tog imod udfordringen - og jeg gik i gang med at gennemtænke

et lidt mere omfattende koncept med mobil cykelparkering. Det blev til, at Cykelgarde-roben ud over olie og luft også lokkede med Pimp-My-Bike. Det var en slags 'vis mig dit køleskab' for dem, der turde aflevere deres cykler til mine cykelkokke, som på forskellig vis fjernede flæsken og gav cyklerne et andet tunet udtryk. Det blev alt sammen pakket ind i BMX-action og DJ-musik.

Stor tilfredshed

I 2012 blev jeg kontaktet af NorthSide, som spurgte om jeg fortsat ville stå for Cykelgarde-roben. Jeg udviklede platformen og skabte cykel-oplevelsesområdet, BikeSide. Den var bl.a. opgraderet med forskellige cykelworkshops, værksted, udstillinger,

cykelpolo og forbedret personlig service. For at øge interessen bistod jeg NorthSide i kommunikationen, så BikeSide kunne fremstå attraktiv og nyskabende. Resultatet blev, at Epinion i 2012 målte BikeSide til 8,1 på en 1-10 tilfredshedsskala. Det var årets højeste måling blandt de mange brugerinvolverende, innovative og bæredygtige tiltag. BikeSide lå endda á point med musikoplevelsen.

100 % fremgang

I 2013 øgede festivalen med 10.000 gæster til omkring 30.000. Hvor 25 % af gæsterne havde cyklet i 2012, kunne man nu forvente 7.500 cyklende. Med udgangspunkt i 2 års erfaringer med NorthSide ønskede jeg

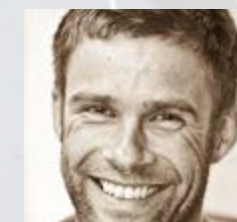
at stramme yderligere op på kommunikation om BikeSide og den cykelmæssige substans. Her røg bl.a. Pimp-My-Bike ud, og den personlige service skulle øges. Resultatet blev en mindre cykeltsunami. BikeSides indhegning blev proppet med ca. 6000 cykler - og udenfor området stod yderligere 3-4.000 cykler. På et år var andelen af cyklende steget fra 25 % til 33 % - og vi så en samlet fremgang på knap 100 %. Det siger sig selv, at BikeSide kom på overarbejde.

Under overfladen

Det er et ønske, at mine cykelevents på overfladen skal se lækre ud og være appellerende. For at bæredygtighed ikke bare

skal være et ord, der varmt gentages og forsvinder op i den blå luft, skal der dog medfølge en vis substans. Uden substans i kommunikationen kan det blive svært at ændre folks handlemønstre på lang sigt. Den danske cykelkultur minder lidt om humlebi, der ikke ved, at den ikke burde kunne flyve, men gør det alligevel. Kulturen er i høj grad ubevidst - og derfor virker den luftige appel. Men når opmærksomheden er skabt, bør man ikke stille sig tilfreds. Det bagvedliggende hensyn med en kommunikationsplatform som BikeSide er derfor, at gæsterne skal opkvalificeres som cyklister. De skal gøres mere bevidste, modtage personlig service, opnå mentale og praktiske redskaber. Målet er ikke bare, at folk skal

prøve cykle en gang imellem. Flere skal kunne mærke en forskel og kunne løse hverdagens små forhindringer. Således vil de både kunne cykle oftere - og cykle længere.



Joachim Parbo
joachimparbo@yahoo.dk

Fotos: brunitto.com





Foto Søren Rosenberg Jensen.

Søndre Landevej i Nexø - et eksempel på etablering af farvede belægninger, der har givet en markant stigning i cykeltrafikken på strækningen.



Illustration: Philip Rasmussens tegnestue.

Ny national cykelrute igennem Hasle med to minus et profil forbi Hasle Havn.



Foto Søren Rosenberg Jensen.

Den tidligere landevej imellem Svaneke og Listed med en fremtid som cykelvej og motionssti.



Foto Søren Rosenberg Jensen.

Den nye hurtige cykelturist bruger kørebanen - mens den parallelløbende dobbeltrettede cykelsti er til hele folket? Fremtidens udformning af cykelveje stiller store krav til design for at ramme alle cyklistgrupper.

DE BORNHOLMSKE CYKELVEJE TIL SERVICEEFTERSYN

Af Havne- og vejchef Hardy Pedersen, Bornholms Regionskommune

Familien er i sommehus og er på vej til byen for at handle og opleve bylivet. Beplantninger, huse og sandstensmure glider forbi til venstre, og til højre er der udsigter til klipper, sejlskibe og det nærmest uendelige blå hav. Stien er snorlige med en god bredde og en fin overflade. Vi er på banestien lige syd for Nexø, hvor der idag transporteres flere personer end i banens velmagtsdage - forskellen er bare, at de cykler selv. Nedlæggelsen af de bornholmske jernbaner skulle blive starten på et enestående cykel-

rutenet, som siden er udbygget, og som i disse år får et omfattende eftersyn. Omkring 300 kilometer cykelveje og cykelstier findes der på Bornholm, som grundstammen i cyklisterens infrastruktur. Cykeltrafikken har stor betydning for Bornholm, og det får den endnu mere i fremtiden. For Bornholm er cyklen således ensbetydende med regulære arbejdspladser. Cyklisterne lægger penge i dagligvareforretningerne på landet, specialbutikker i byerne, overnatningssteder, restauranter

og meget mere. Derfor udvikler Bornholms Regionskommune cykelvejsnettet i disse år, således at det i fremtiden er endnu mere attraktivt og sikkert at gæste Bornholm på cykel. I alt investeres der 141 mio i perioden frem til 2017. Bornholms Regionskommune kommer med 85 mio og Vejdirektoratets cykelpulje med 56 mio.

Forskellige cykelveje

Cykelvejsnettet er ganske vist startet med de nedlagte jernbaner, men er idag meget

mere omfattende. Der er stier langs de større landeveje på Bornholm - og de steder, hvor de mangler, arbejder vi enten med ny anlæg eller en anden måde at opdele kørebanen - eksempelvis to minus et profil. Et af de større anlægsprojekter er etableringen af en ny cykelsti på strækningen imellem Gudhjem og Rø. Det er et dramatisk landskab hvor man cykler mere end 50 meter oppe over klippekysten med flotte udsigter til havet, Christiansø og Bornholms nordkyst. Af samme grund er det ikke noget let

projekt med de komplicerede terrænforhold og tværgående sprækkedale. Det er en afvejning, der gøres alle steder langs de store veje på Bornholm, hvor cykelvejsnettet på den ene side skal være oplevelsesrigt, og samtidig rumme mange forskellige cyklisttyper med meget forskellige behov. Vi er på Bornholm begyndt at se de hurtige cyklister, der fortsat bruger bilernes kørebaner, selvom der er parallelløbende cykelstier. De nye projekter skal derfor spænde over racercyklister, lejrskoler og børnfamilier.

Hverdagens cykelveje

På cykelområdet forbindes Bornholm almindeligvis med feriecykling, som også i fremtiden skal udvikles. Cykelvejsprogrammet sætter imidlertid også stor fokus på cykling i hverdagen og motionscykling efter arbejdstid. Mange bornholmske byer har et godt cykelpotentiale - blandt andet på grund af de korte afstande. Rønne har som øens hovedby det allerstørste cykelpotentiale. Byens geografi er idéel med korte afstande imellem boliger, arbejdspladser,

DE BORNHOLMSKE CYKELVEJE... fortsat

Nye cykelstier ved Munch Petersensvej på Rønne Havn. Byen har Bornholms største cykelpotentiale - af samme grund har cykelvejsprogrammet mange anlægsprojekter i Rønne.



Foto: Søren Rosenberg Jensen.

Cykelvejen imellem byen og lufthavnen - 5 km er der fra Storetorv i Rønne til tjekin i lufthavnen - en smuk tur, der også kan bruges til motion efter arbejdstid.



Foto: Søren Rosenberg Jensen.

Cykelvej igennem byggenemfart - Bølshavn på den tidligere hovedlandevej imellem Gudhjem og Svaneke, hvor der er etableret et to minus et profil.

De første bornholmske cykelveje blev etableret på de nedlagte jernbaner. Det er fine tracéer, der mange steder er sprængt ind i klipperne, hvor cyklisterne bevæger sig på en jævn flade, mens landskaberne udenom er dramatiske og kuperede.

uddannelsesinstitutioner, forretninger og kultur. Færgeterminal, busser og lufthavn ligger indenfor kort cykelstand. Tillige er byen flad som en pandekage - til forskel fra resten af Bornholm. Derfor har Rønne alle muligheder for at blive en idéel cykelby. Det er da også i Rønne, at Bornholms Regionskommune gennemfører nogle af cykelvejsprogrammets største anlægsopgaver med etablering af nye cykelstier langs trafikveje, trafiksaneringsprojekter og en ringsti rundt om byen.

Cykelvejenes fine detaljer

En cykelsti på Bornholm er meget mere end en stribe asfalt. Det bornholmske cykelvejsnet er noget særligt, og skal også i fremtiden udvikles med sit særkende. I Rønne planter vi eksempelvis plataner langs trafikvejene, når vi anlægger nye cykelstier. Det er vigtigt, at det er rart at cykle, og at cykelinfrastrukturen bidrager til den bløde by med gode cykeloplevelser. I det åbne land skal den gode cykeloplevelse afbrydes af ligeså oplevelsesrige rasteplasser med

gode detaljer og smukke små bygninger, hvor der er toiletter, cykelpumpe og information.

Hardy Pedersen,
hardy.pedersen@brk.dk

OM REDAKTIONEN



Pablo Celis – Celis Consult

Pablo Celis er civilingeniør med speciale i trafikplanlægning. Han har erfaring fra ansættelser i COWI, Dansk Cyklistforbund og Aarhus Kommune. De sidste 10 år har han desuden været konsulent inden for specielt trafikssikkerhed og cykeltrafik. Pablo er trafikssikkerhedsrevisor og desuden direktør for fagbladet Trafik og Veje.

Marianne Weinreich – VEKSØ Mobility

Marianne Weinreich er cand. mag og har de sidste 12 år arbejdet som mobilitetskonsulent – 8 år hos COGITA og de seneste 4 år hos VEKSØ Mobility. Marianne er ekspert i fremme af bæredygtig transport og i særdeleshed cyklisme. Hun har arbejdet som konsulent for en lang række danske cykelbyer, bl.a. Odense og Aarhus Cykelby, og for en række europæiske byer gennem forskellige EU-projekter. Hendes speciale er strategi, proces og kampagner. Marianne er derudover næst-formand i Cycling Embassy of Denmark.



Troels Andersen – Konsulentfirmaet Troels Andersen Trafikplanlægning

Troels Andersen er civilingeniør med speciale i trafikplanlægning. Han har erfaringer fra ansættelser i Odense Kommune, TTS, COWI og Fredericia Kommune. I 3 år har han endvidere været konsulent inden for cykeltrafik, kollektiv trafik og mobilitet. Troels er formand for Cycling Embassy of Denmark og har erfaringer fra flere EU-projekter og udenlandske konsulentopgaver.



Line Stærk – Aros Kommunikation

Line Stærk er cand. mag. og har arbejdet med kommunikation og branding siden 2002. Line er Aros Kommunikations ekspert udi kampagner og koncepter. Hendes speciale er adfærdsændrende kommunikation særligt inden for trafik, sundhed og bæredygtighed. Line er medlem af Cycling Embassy of Denmark og har lavet cykelkampagner for en lang række danske kommuner.





Cykeltrafikken - nu tilgængelig fra mobilen

CykelTrafikken.dk kan nu også let anvendes på en smartphone. Samme adresse benyttes i telefonens browser, og der vises en særlig version, som er tilpasset mobilen. Menuen giver adgang til at søge efter tags og kategorier. På skærm billedet kan man direkte slå funktionen fra og i stedet vælge at se den almindelige webudgave af sitet.

Næste nummer af Cykeltrafikken

Næste nummer af Cykeltrafikken udgives den 28. oktober 2013

Deadline for artikler er den 21. oktober 2013

redaktionen@cykeltrafikken.dk