

November 2013

cykeltrafikken

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

STIBELYSNING
til det nye
århundrede

KLIK OG LÆS

De danske
VEJE ER FARLIGST

KLIK OG LÆS

Mere end en
CYKELSTI

KLIK OG LÆS

Bliv medlem
af et innovativt
fællesskab!

KLIK OG LÆS

DANMARK
cykler sammen

KLIK OG LÆS

#COOL
med hjelm?

KLIK OG LÆS

Danmarks mest
CYKELVENLIGE
SKOLE

KLIK OG LÆS

TAG CYKLEN
ALVORLIGT

KLIK OG LÆS



INSTAGRAM-KONKURRENCE SKABTE INVOLVERING AF SVÆR MÅLGRUPPE // ER DU:

#COOLMEDHJELM?

Af Camilla Tække og Kresten Madsen

Hvis man ønsker at få en svær målgruppes opmærksomhed og påvirke dem til at gøre noget, som de ikke synes er sejt, hvordan gør man så det? Jo, man engagerer dem ved at lade dem lave kampagnematerialet selv, med værktøj, som de allerede bruger flittigt i deres hverdag

#coolmedhjelm er en lokal kampagne, der opfordrer unge cyklister til at tænke på deres sikkerhed i trafikken. Den adskiller sig fra andre kampagner ved at være mere op-søgende i sin henvendelsesform. Den møder de unge i øjenhøjde og lader dem gøre brug af redskaber, som ligger i umiddelbar forlængelse af deres hverdag. Kampagnen er lavet i et samarbejde mellem Skanderborg Kommune og Aros Kommunikation.

Hvorfor hjelmkampagne?

Skanderborg Kommune har et stadigt fokus på aktive og trafikksikre børn og derfor et ønske om at lave en kampagne om hjelmbrug blandt ældstetrinnet i folkeskolen. 3 ud af 4 (77 %) af de 5-7 årige har altid cykelhjem på, når de kører på cykel, hvorimod det kun er omkring 1 ud af 7 (14 %) af de 13-18 årige. Brugen af cykelhjem falder altså markant omkring 6. klasse, hvilket kan skyldes,

at udseendet og frisuren pludselig bliver vigtigere end trafiksikkerheden.

Ung til ung

Kampagnen centrerer sig om et "ung til ung"-koncept, hvor unge kommunikerer til andre unge. Idéen er, at de unge selv designer kampagnematerialet og bliver derfor på sin vis både afsendere og modtagere. I kampagnen skulle de unge designe en

COOL MED HJELM... fortsat



plakat, der henvender sig til deres egen aldersgruppe, en plakat der promoverer brug af cykelhjelme. De kampagneværktøjer, der skulle bruges var Instagram og Insta-Collage, begge er mobile apps, som de unge bruger flittigt i deres hverdag. Der blev således lagt op til, at de kunne udfolde deres kreativitet inden for velkendte rammer.

- Vi ved, at aldersgruppen elsker deres mobil og synes, det er sjovt at lege med

billedprogrammer som Instagram. Derfor bad vi dem om at tage billeder af sig selv eller deres kammerater med cykelhjelme, og uploade dem til vores kampagnesite via en widget på: www.deualmindelige.dk, så vi har mulighed for at bruge dem på plakater, der viser, hvorfor det er cool at bruge hjelme, fortæller projektleder Kresten Madsen fra kommunens Vej- og Trafikafdeling.

COOL MED HJELM... fortsat



Vinderplakaten

En jury bestående af seks kendte skanderborgensere kårede fem vindere af hhv. en iPad og en række biografbilletter med gulf. Den vigtigste præmie er dog, at 1. pladsen får sin plakat op at hænge på byens skoler næste år og skal agere modeller i et rigtigt fotoshoot.

En enig jury kårede Nana Krintel og Simone Kronborg fra 8.E. på Niels Ebbesen Skolen som de absolutte vindere. Onsdag den 9/10 blev de overrasket på ægte X-faktor manér i deres klasselokale af en repræsentant fra kommunen, lokalpressen og jurymedlemmerne.

Aktive unge

Der er blevet lavet 46 meget kreative plakاتفorslag af de ca. 100 konkurrencedeltagere, og bidragene har i alt fået 900 likes. Målet var involvering i målgruppen, og de unge var glade for idéen:

- Jeg synes, at det er en fed idé! Det, at man selv deltager og bestemmer, hvordan

plakaten kommer til at se ud. Vi er jo vant til at bruge vores telefoner til alt muligt, så det handler jo bare om at få en god idé og så udføre den, fortæller Simone, en af de to vindere, og fortsætter:

- Jeg synes, at det var sjovt sådan at tage en masse billeder og vælge det bedste af dem og så lægge det op. Præmierne var jo mega gode, og jeg synes, at det var godt, at man kunne vinde mere end én ting. Så kunne man jo tænke, at hvis man ikke vandt iPad'en, så havde man stadig en chance for at komme i biffen.

De unge opinionsledere

Kampagnen har vist, at det er givtigt at sætte sig ind i målgruppens mediebrug. Instagram og mobile apps bliver brugt flittigt af børn og unge og er derfor oplagte kampagneværktøjer, hvis du vil aktivere og involvere.

Instagrammers er desuden ofte meget kreative og sociale, og de betragtes som firstmovers og dermed opinionsdannere i

deres omgangskreds. Hvis de kan overbevises om at deltage, vil det sikre involvering fra mange andre, og engagement også fra en stor gruppe der ikke selv deltager i kampagnen, da de følger med i, hvad deres rollemodeller foretager sig og synes, at det er sejt. Involvering af disse opinionsledere sikrer dermed påvirkning af "at det er cool med hjelm" også efter kampagnen.



Camilla Tække - ct@aroskommunikation.dk



Kresten Madsen
Kresten.Madsen@skanderborg.dk

BLIV MEDLEM AF ET INNOVATIVT FÆLLESSKAB!

*Af Lene W. Hartmann, KlimaProjektleder, Natur & Miljøafdelingen, Furesø Kommune og
Lasse Schelde, daglig leder, Bicycle Innovation Lab*

Bicycle Innovation Lab er verdens første og Danmarks eneste cykelkulturhus, der søger at understøtte og synliggøre udviklingspotentialer for cyklen som transportform i byen. Som medlem kan man bl.a. trække på den nystiftede forenings kompetencer og udvikle nye og spændende projekter i kommunerne

Bicycle Innovation Lab startede som et 1 1/2-årigt samarbejdsprojekt i 2011 mellem Miljøpunkt Amager og Copenhagenize Consulting med støtte fra Vejdirektoratets Cykelpulje. I 2013 blev Bicycle Innovation Lab stiftet som en uafhængig forening med samme formål. Foreningens arbejde bliver i øjeblikket finansieret gennem medlemskaber og forskellige aktiviteter.

Foreningen har en tværfaglig tilgang til arbejdet, hvorfor der i bestyrelsen sidder fem personer med vidt forskellige faglige baggrunde. Der sidder repræsentanter fra henholdsvis en kommune, fra en virksomhed, fra en cykelproducent, fra en miljøorganisation og fra et universitet. Tværfagligheden er vigtig og en særlig styrke for foreningens





arbejde. En styrke der er nødvendig for at udvikle innovative transportløsninger, der kan bruges som et internationalt referencepunkt for banebrydende løsninger til fremme af cykeltrafikken i byerne.

Hvorfor et Bicycle Innovation Lab?

Byerne og landet udvikler sig konstant, og det er højaktuelt at udvikle cykelkulturen og integrere cyklismen i byudviklingen.

Bicycle Innovation Lab arbejder på at styrke cykelkulturen og integrationen af cyklen som transportmiddel i byplanlægningen ved at formidle viden og give muligheder for konkret afprøvning af forskellige cykelmuligheder.

Eksempler på Bicycle Innovation Labs arbejde:

Tiltagene og projekterne i Bicycle Innovation Lab spænder over tre områder:

- Et cykelbibliotek, hvor der udlånes forskellige slags cykler til både virksomheder og privatpersoner
- Et Videncentret, hvor der arrangeres foredrag, udstillinger, udflugter og laves film
- Et cykel-laboratorium, hvor der udvikles nye cykeltyper og andre cykelrelaterede ting

Fælles for alle tiltag og projekter er, at de bidrager til både konkrete erfaringer om, hvordan vi kan få flere op på cyklen og til debat om, hvordan cyklen kan indgå og prioriteres som transportform i byen.

Om cykelbiblioteket

I cykelbiblioteket udlånes en bred vifte af forskellige cykeltyper, der kan dække ethvert behov i hverdagen. Eksempelvis el-cykler, hvor man kan cykle lange afstande uden at få sved på panden. Kabinecyklen, der beskytter én mod regn vind og slud. Foldecyklen, der gør det nemt og bekvemt at kombinere cyklen med offentlige transportformer.

Gennem cykelbiblioteket får medlemmer muligheden for at låne nogle specielle cykeltyper og afprøve dem i deres hverdag. Erfaringer fra cykelbiblioteket viser, at den kropslige erfaring med brugen af cyklerne motiverer og inspirerer flere til at cykle mere, længere og køre mindre i bil i hverdagen.

Cykler fra Cykelbiblioteket udlånes ofte i en kortere eller længere periode til både virksomheder og kommuner for at give de ansatte muligheden for at få denne direkte erfaring med at integrere cykler af forskellige typer i deres arbejde og/eller daglige transport.

Om Videncentret

I videncentret arrangeres debatter, foredrag, udstillinger og udvikles metoder til at formidle viden om cyklisme. Byen på Cykel er en temaforelæsningsrække skabt af Bicycle Innovation Lab, hvor de inviterede oplægsholdere til temaforelæsningserne på hver deres måde er med til at udvikle og udforske cyklismens retning. Der er altid en præsentation af et cykeldesign samt et oplæg, der sætter designet ind i en bymæssig sammenhæng. I projektet Folkeskolen cykler samarbejder Bicycle Innovation Lab med Furesø Kommune og en række andre samarbejdspartnere med at udvikle et undervisningsforløb, der skal få flere folkeskoleelever op på cyklen. Undervisningsformen gør cyklen relevant som et tværfagligt undervisningsobjekt og fremmer samtidig børnenes lyst til at cykle til hverdag.

ET INNOVATIVT FÆLLESSKAB... *fortsat*

Bicycle Innovation Lab indgår derudover i udviklingen af forskellige projekter - herunder projektet CykelSuper-P, der handler om at udforske andre muligheder for cykelparkering.

Hvorfor medlem

Ved at blive medlem, enten som virksomhed, kommune eller gennem et personligt medlemskab vil man kunne deltage i et nytænkende fællesskab, der skaber og udvikler alternative trafikløsninger, der kan understøtte, fremme og styrke cykelkulturen i Danmark. Man kan være med til at gøre en forskel og skabe grønnere, sundere og sjovere transportvaner. Som medlem er der flere fordele:

Som virksomhed/kommune – se priserne på hjemmesiden

- Bliv set - med logo og link på hjemmesiden kan alle se, at jeres virksomhed støtter op om nye innovative projekter, der skaber forandring
- Modtag Bicycle Innovation Labs nyhedsbrev 4 gange årligt og få større indblik i igangværende projekter, hvordan cyklen kan være med til at skubbe på mod et bæredygtigt og konkurrencedygtigt samfund
- Vær med til at skabe spændende projekter, der udvikler og skaber nytænkende transportløsninger
- Få 10 % rabat på leje af cykelbiblioteket
- Få 20 % rabat i deltagelse på den årlige konference
- Få muligheden for at bruge Bicycle Innovation Lab som samarbejdspartner for projekter I ønsker at realisere og udvikle
- Bliv inviteret til at deltage på spændende arrangementer og tiltag, som Bicycle Innovation Lab står for
- Brug jeres indflydelse til at forme foreningen og få mulighed for at stille op til bestyrelsen

Som personligt medlem - støttemedlem koster 300 kr. pr. år og giver følgende fordele

- Få tre gratis lån af en cykel fra cykelbiblioteket. Herefter kan du købe klippekort - 5 klip for 400 kroner.
- Bliv inviteret til at deltage i spændende arrangementer og tiltag, som Bicycle Innovation Lab står for.
- Vær med til at forme foreningen.
- Få muligheden for at spørge foreningen til råd at udvikle egne projekter o.a..

Læs mere om Bicycle Innovation Lab på hjemmesiden www.bicycleinnovationlab.dk eller kontakt daglig leder Lasse Schelde på lasse@bicycleinnovationlab.dk for yderligere information.



Lene W. Hartmann,
lwh@furesoe.dk





fakta

CYKLING SPARER LIV

Opgørelser viser, at fysisk inaktivitet hvert år koster samfundet omkring 4.500 dødsfald, 100.000 hospitalsindlæggelser og godt tre millioner fraværdsdage.



DANMARK CYKLER SAMMEN

- NY KAMPAGNE SKAL FÅ DANSKERNE OP PÅ JERNHESTEN

Af Simon Rask, Kræftens Bekæmpelse

En ny kampagne 'Danmark Cykler Sammen' skal fremme cykling i Danmark og øge danskernes livskvalitet, arbejdsevne og folkesundhed. Nordea-fonden har sagt ja til at støtte projektet med 5,8 millioner kroner

Ifølge tal fra Trafikministeriet er cykeltrafikken er faldet med ti pct. fra 1990 til 2012, og det er især uden for de største byer, at folk i mindre grad hopper op på sadlen. Den udvikling skal 'Danmark cykler sammen' rette op på ved at motivere og inspirere danskerne til at tage cyklen til og fra arbejde, skole, fritid og indkøb.

Projektets indhold

Der er fire sammenhængende elementer i projektet:

- National kampagne og kommunikationsstrategi, som skal få danskernes til at ændre indstilling til og oplevelse af cykling i dagligdagen
- Digital cykelcoaching, som skal hjælpe den enkelte borger med at ændre transportvaner.
- Interaktivt netværk og sociale medier, som skal skabe netværk mellem cyklister
- Lokale events, som skal skabe netværk, ændre oplevelsen af cykling og inddrage befolkningen lokalt

50 millioner flere cykelture

Målet med kampagnen er at få flere til at cykle og samtidig motivere dem, som allerede cykler, til at være endnu mere aktive. I sidste ende skal vi gerne nå frem til:

- 50 millioner flere cykelture om året fordelt ud over hele landet.
- 40 pct. af alle voksne danskere kender kampagnen, når projektet slutter i 2017.
- 10.000 personer skal hvert år benytte digital cykel-coaching

fakta

HVER TREDJE VOKSEN ER INAKTIV
Sundhedsorganisationerne involverer sig i cykelfremme, fordi der er store sundhedsmæssige gevinster i cykling. 30-40 procent af alle voksne danskere er i dag inaktive. De kan øge deres livskvalitet ved at cykle frem for at tage bilen. Samtidig viser en dansk undersøgelse, at cyklister har 30 procent mindre risiko end bilister for at dø for tidligt.

Foto: Nordea-fonden/Hans Ole Madsen.



BAG PROJEKTET STÅR:

Kræftens Bekæmpelse, Hjerteforeningen, Diabetesforeningen, Odense Kommune, Aarhus Kommune, Middelfart Kommune, Frederiksberg Kommune samt Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet Transport

Bruge og skabe viden om cykling

'Danmark Cykler Sammen' tager udgangspunkt i den viden, som allerede findes om, hvorfor danskerne cykler, bl.a. fra forskningsprojektet Bikeability, som er støttet af Det Strategiske Forskningsråd og afsluttes i december 2013. Projektet har givet en stor portion viden, som kan bruges i 'Danmark Cykler Sammen'.

Også Københavns Kommune igangværende arbejde med at reducere de korte bilture til fordel for cykelture vil kunne give inspiration til projektet og dermed til hele Danmark.

Den nærmere planlægning af aktiviteter og events starter op 1. april 2014.

Ud over Nordea-fondens 5,8 millioner kr. bidrager Vejdirektoratet med 4,5 millioner kr.

LÆS MERE HER

- www.danmarkcyklersammen.dk
- Bliv løbende opdateret om Danmark Cykler Sammen – send en mail til dcs@cancer.dk



Simon Rask
skr@cancer.dk



NORDSTJERNESKOLEN

- DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE

Af Finn Rasmussen, Center for Teknik & Miljø, Frederikshavn Kommune

BAGGRUNDEN FOR ARBEJDET MED TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN

Frederikshavn Kommune har opført en ny skole, der med tiden skal blive intet mindre end Danmarks mest cykelvenlige skole. Vigtige bevægelsesfremmende elementer er indbygget i skolens arkitektur, design og udstyr fra dag ét, men lige så vigtige elementer findes på skolevejene og i driften af skolen. Det er en fortløbende proces, der handler om et rettidigt samarbejde imellem skolens ledelse, forældrene og Frederikshavn Kommune - et samarbejde der dybest set handler om transportvaner og -kultur. Lykkes det at understøtte og fremme en bevægelseskultur, viser undersøgelser, at vi får både sundere, gladere og klogere børn – og det har vi hårdt brug for.

Ved den kommunale strukturreform blev Skagen, Sæby og Frederikshavn kommuner sammenlagt. Det betyder, at en overvejende del af Frederikshavn Kommune ligger langs Danmarks nordlige vandkant. Frederikshavn by ligger i vandkanten. Byen er opført på hævet havbund, på det geologerne omtaler som det marine forland. Det er vigtigt, for det betyder, at her er fladt som en pandekage. Sammenholdes byens topografi og geografi - den begrænsede geografiske udstrækning - de korte afstande – tegner der sig et billede af en by, der er som skabt til cykeltrafik.

FREDERIKSHAVNERNE

Nogle siger, at vi i Frederikshavn er dummere end resten af landet, men det er kun "den halve sandhed". For selvom uddannelsesniveaulet faktisk er lavere end i resten af Danmark, har frederikshavnerne et "udsyn" de kun deler med borgere i de andre havnebyer, der gennem generationer har fået sømændenes beretninger om, hvad der sker på den anden side af kloden. Frederikshavnerne åbner sig imod verden, opsnapper tidens trend og ved, hvad der er moderne. Om det er dette udsyn, der er forklaringen på, at 17 % af alle transportture i Frederikshavn afvikles på cykel, eller det er fordi vi ikke har råd til at køre i og købe lige så mange i biler, som resten af landet, er usikkert, men fakta er, at vi også er fattigere end resten af landet. Alle har brug for transport, så måske ligger forklaringen på de mange cykelture et sted imellem udsyn og nød. Men vi er ikke cyklister – vi cykler bare.

DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat

Selv om mange cykler, er vi lige så fysisk inaktive i fritiden, som resten af landet. 18 % af os oplyser, at vi er fysisk inaktive, hele 73 % af os oplyser, at vi gerne vil bevæge os mere i fritiden. Men der kan være langt fra tanke og til de 30 og 60 min. fysisk aktivitet af moderat til høj intensitet, Sundhedsstyrelsen anbefaler hhv. børn og voksne dagligt, og det er det faktum, vi som planlæggere skal forholde os til.

Med Frederikshavn Kommunes uddannelsesmæssige og sociale profil skal der "være let adgang" til fysisk aktivitet. Fysisk aktivitet skal være en så naturlig en del af dagligdagen – at den f.eks. kombineres med den daglige transport mellem hjem og arbejde eller uddannelsesinstitution eller i forbindelse med de daglige indkøb. For vi jogger, løbetræner eller motionerer ikke – det er kun de veluddannede, der forstår Sundhedsstyrelsens kampagner, der motionerer.

Det stiller krav til de strukturelle muligheder, byen giver for fysisk aktivitet. Cykel- og gangstisystemet skal være fintmasket, hænge sammen, føre de rigtige steder hen og være så indbydende at benytte, at alle børn, unge, erhvervsaktive og ældre opfatter det som en helt naturlig handling at gå eller cykle – ja vi skal næsten ikke kunne lade være.

NY SKOLESTRUKTUR

I sit udsyn besluttede byrådet i 2011 at ændre skolestruktur i Frederikshavn by. Med udsigt til betydelig færre børn blev tre nedslidte og utidsvarende byskoler nedlagt, og i stedet er der nu opført én helt ny og "fremtidig" skole til 1200 elever. Nordstjerneskolen, der er indrettet efter de nyeste pædagogiske principper og "holder sig selv varm", er skolen, der med tiden skal blive Danmarks mest cykelvenlige skole.

Byrådet træffer mange beslutninger. Én af embedsværkets opgaver er at sikre "den røde tråd" i beslutningerne. Forud for den nye skolestruktur er det besluttet, at vi skal være Nordjyllands sundeste kommune og Motionskommune nr. 1. Sunde og usunde vaner af enhver karakter grundlægges ofte i de tidlige leveår. Hvis vi vil ændre vaner viser erfaringerne, at det bedste tidspunkt er, hvis vi alligevel ændrer noget vigtigt i hverdagen – f.eks. et skoleskift. Hvis vi vil "sælge et budskab" viser erfaringerne, at børnene er vigtige budbringere – "Den der tager barnet ved hånden, tager moderen ved hjertet".

Med afsæt i byens sociale virkelighed, den ændrede skolestruktur og beslutningen om en ny skole var det derfor oplagt, at lade bevægelse, motion og transport indgå, da programmet for skolen skulle formuleres, og de første streger skulle tegnes.

ARKITEKTKONKURRENCE OM UDFORMNING AF DEN NYE SKOLE

Center for Teknik & Miljø medvirkede da programmet for arkitektkonkurrencen om den nye skole blev formuleret. Det var vigtigt, for her blev beskrevet, hvilke opgaver bygninger og ankomstarealer skulle kunne løse.

For at imødegå det trafikale morgenkaos ved skolen blev det, for så vidt angår ankomstarealerne, bl.a. fastlagt, at:

- der ikke skulle være én, men flere adgangsveje til skolen
- fodgængere/cyklister og bilister ikke skulle ind det samme sted, der skulle istedet være separate adgange for hhv. de bløde og de hårde trafikanter.
- fodgængere og cyklister skulle "føle sig velkomne" på nærarealerne – en opgave for arkitekterne
- bilisterne derimod gerne måtte opleve det som "lidt besværligt" at komme helt frem til skolen
- der skulle være decentrale bilafsætningspladser, gerne et stykke fra skolen til de forældre der fortsat vælger at kører børnene til skole



DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat



Den store udfordring var at få adgangsarealerne til at fungere både på en regnfuld efterårsdag, hvor mange forældre vælger at køre børnene i bil og på en sommerdag, hvor der ikke er en god undskyldning for at køre børnene.

Beregning af omfanget af cykelparkering viste, at der var behov for et anseligt antal cykelparkeringspladser. Vi havde dels egne erfaringstal fra én af de skoler, der blev nedlagt, for hvor stor en andel af eleverne, der cykler, vi havde Cyklistforbundets erfaringer, og vi havde anbefalinger fra sammenlignelige byer. Samtidig mindede vi om, at målet var at få endnu flere børn til selv at gå eller cykle. Vi så hellere en lille overkapacitet end for få cykelparkeringspladser allerede fra første skoledag.

Cykelparkeringspladserne skulle placeres imellem adgangsvejene og de decentrale indgange til skolen. De mange cykelparkeringspladser skulle deles i flere mindre, decentralt placerede pladser, tæt på de enkelte årganges indgange og ikke som én stor og uoverskuelig cykelparkeringsplads.

Cykelparkeringspladsernes kvalitet og udstyr blev fastlagt til overdækkede stativer med forhjulsklemmer samt et mindre antal pladser hvor cyklerne står ved egen støttefod. Optællinger på andre skoler viste, at mange elever ikke benytter cykelparkeringen som tænkt, men tilsyneladende foretrækker egen støttefod. Ulempen er, at cykler, der står ved egen støttefod, fylder meget. Forhjulsklemmer organiserer cykelparkeringen.

Der blæser meget i Frederikshavn, alligevel blev transparens prioriteret højere end læ. Cykelparkeringspladserne skulle være veloplyste, så eleverne også kan finde deres cykel og betjene låsen en mørke efterårs- eller aften-tid.

Ved indskolingselevens adgangsarealer blev det besluttet at opsætte lænestativer. Idéen var, at lænestativerne er ideelle til den "hurtige aflevering" af små børn, der transporteres på barnesæde eller i cykelanhænger.

TRAFIKSIKKERHEDSPANEN FOR SKOLEN

Trafikanalyse af det nye skoledistrikt

Frederikshavn Kommune har gennem mange år arbejdet med trafiksikkerhed. Som i andre kommuner er der særlig bevågenhed omkring skolevejene. Skolevejene til de tre nedlagte skoler er ingen undtagelse, så de var sikret, men som ved et trylleslag fik 1200 børn, ved den nye skolestrukturens ikrafttræden, en ny vej til skole og Frederikshavn by fik nye skoleveje.

Arkitektkonkurrencen omfattede skolens bygninger og ankomstarealerne. Men hvad nytter det at gøre en skole indbydende for fodgængere og cyklister, hvis ikke det også er trygt og sikkert at færdes til fods eller på cykel på skolevejene?

På baggrund af GIS-analyse af det nye skoledistrikt, hvor elevernes bopæl blev registreret i forhold til den nye skole

DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat

geografiske placering - tegnede der sig et overraskende billede, der viste, at en meget stor del af skolens elever boede syd-vest for skolen. Analysen udpegede desuden nogle få veje som "korteste skoleveje" og pegede derved på veje, der med overvejende sandsynlighed ville blive fremtidige skoleveje.

GIS analysen blev dels holdt op imod den nuværende infrastruktur, dels tilgængelige registreringer af trafikmængder, -hastigheder og -uheld samt viden om utryghed på de sandsynlige skoleveje.

Allerede her tegnede elementerne sig til den efterfølgende trafiksikkerhedsplan. Der var kryds og strækninger, der med overvejende sandsynlighed, ville blive de fremtidige skoleveje, men som vi enten skulle gøre noget ved eller prøve at lede skolebørnene udenom. Omvendt var der fredelige boligveje og allerede trafiksanererede kvarterer, som vi gerne ville have børnene til at benytte. På den baggrund udpegede vi tre forskellige ruter, som vi gerne ville have henholdsvis bilister, cyklister og fodgængere til at benytte. Målet var at genbruge så store dele af den eksisterende infrastruktur som muligt, adskille de hårde og bløde trafikanters ruter og lede de bløde udenom kendte problemer. Ruterne blev præsenteret på kort, hvoraf de uundgåelige krydsningspunkter og problematiske strækninger også fremgik.

Som afsluttende del af analysearbejdet samlede vi et katalog over mulige virkemidler, der kunne indgå i den trafiksikkerhedsplan, der nu skulle tages hul på. Tilbage stod kun opgaven at pege på løsninger, der talte at blive holdt op imod den gældende trafikplan for Frederikshavn by.

Trafiksikkerhedsplanens elementer

På baggrund af analysen udarbejdede vi en trafiksikkerhedsplan, der dannede grundlag for ansøgning til Cykelpuljen. Planen indeholder både "pisk" og "gulerod" samt "kendte" og "mindre kendte" løsninger. Der er både traditionelle vejtekniske løsninger, der tvinger bilisterne til at nedsætte hastigheden og tilskynder dem til at vælge rute og mere utraditionelle løsninger, der i højere grad motiverer til den ønskede adfærd. De traditionelle løsninger på vejnettet sikrer, at planens "kerneydelsen" er på plads. Det skal være sikkert og trygt af for børnene at færdes på skolevejene og forældrene skal være trygge ved at sende børnene af sted, kan vi ikke sikre det, bliver vi utroværdige, og vi får ikke børnene til selv at færdes.

De traditionelle vejtekniske løsninger

De traditionelle vejtekniske løsninger, der på den ene side sikrer cyklister og forgængere på skolevejene, og på den anden side gør det mere besværligt for forældrene at køre børnene helt frem til skolen, er: gennemførte fortove, ændrede vigepligtsforhold, indsnævring på kørebanen, hævede kryds, midterheller, cykelbaner, cykel- og gangstier i eget tracé.

CykelScore

Mange forældre lutrer en dårlig samvittighed ved hver dag at køre børnene i bil i skole. Med CykelScore forsøger vi så at sige at vende problemstillingen på hovedet. Ved at motivere eleverne til og belønne dem for enten at cykle eller gå til skolen er strategien, at de skal værge sig imod biltransport og i stedet bede forældrene lære dem selv at færdes på skolevejene. Konceptet er en twistet udgave af Cyklistforbundets koncept Vi cykler til arbejde. Hvor Vi cykler til arbejde er målrettet arbejdspladser og kun gennemføres i maj måned er



DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat



CykelScore målrettet skoleelever – men kan anvendes på alle arbejdspladser - og strækker sig over hele skoleåret. Ellers er princippet det samme - jo mere I cykler jo større chance er der for at vinde præmier. Den store forskel er den, at vi selv fastsætter præmierne i CykelScore, at præmierne er indenfor rækkevidde, og at det sociale aspekt i konkurrencens er højere prioriteret.

Alle deltagernes cykler udstyres med en chip, der registreres af såkaldte checkpoints, når du passerer. For hver checkpoint, du passerer, optjener du point. Vi har opsat fire checkpoints på skolens ankomstarealer og to på én af de skoleruter, vi gerne ser at børnene benytter. På den måde bruger vi også CykelScore til at adfærdsregulere. Vi "puffer kærligt" til eleverne - både for at få dem til at bruge de skoleveje og de adgange til skolen, som vi gerne vil have dem til.

Nedtællingsfunktion

En kendt løsning, men som også har et element af nudging i sig, er etablering af en lysregulering, hvor én af skoleruter krydser en trafikeret vej. De bløde trafikanter nudges med en nedtællingsfunktion, der oplyser, at nu er der kun 19, 18, 17.....sekunder til lyset bliver grønt. Lysregulering, der har en påviselig sikkerhedsfremmende effekt og nedtællingsfunktion, der af cyklister og fodgængere opleves som en serviceforbedring, formidler overgangen fra et trafikfredeligt boligkvarter til et andet. Ved at udstyre lysreguleringen med en nedtællingsfunktion, håber vi på at kunne tiltrække flere børn og få flere til at benytte den lysregulerede overgang.

Elektroniske – dynamiske hastighedstavler

Skilte med 40 km/t hastighedsbegrænsning på de mest trafikerede skolevej der kun er aktiveret i morgentimerne.

Trafikpolitik for skolen

Skolens ledelse og forældrene skal udarbejde en trafikpolitik. Politikken skal ved at øge gang og cykling fremmer elevernes sundhed og trafiksikkerheden på skolevejene. Den kan f.eks. diskutere og fastlægge, hvordan børn og forældre sikkert og sundt transporterer sig til skolen.

Politikken er et vigtigt led i bestræbelserne på ikke at fratage forældrene ansvaret for at træne med børnene og lære dem at færdes i trafikken. Det er en fælles opgave at sikre børnenes skolevej. Frederikshavn Kommune bidrager bl.a. med sikring af veje, men forældrene har også et ansvar. De kan f.eks. starte med at lade være med hver morgen, at køre børnene i bil helt frem til skolens hovedindgang. Jo flere forældre, der kører børnene i bil, jo mere utrygge og farlige bliver skolevejene.

Cykel- og gåbusser

Som led i udformning af Trafikpolitikken er forældrebestyrelsen stillet en bundet opgave. De skal medvirke til at indhente erfaringer om "Cykel- og gåbusser", hvor en ældre elev eller voksen er chauffør på en "bus", der hver morgen

DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat

efter en fastlagt rute og køreplan guider mindre elever sikkert til skole. Hvordan gribes det an? Hvem organiserer? Hvordan tilrettelægges køreplaner? Hvem er chauffør? osv.

Elektronisk cykelguide

Den elektroniske cykelguide er "Google Maps rutevejledning for cyklister". Kommunens grundkort er suppleret med lag, der oplyser: cykelsti, cykelbaner, kvarterer der er trafiksanerede, 40 km/t zoner, krydsningsmuligheder på trafikerede veje mv. Guiden er tænkt som en hjælp til forældre, når ruten fra bopælen til skolen skal planlægges. Guiden tydeliggør desuden det faktum, at langt den overvejende del af eleverne bor indenfor en afstand af 2,5 km fra skolen. Guiden kan også bruges af gående.

Traditionelt kortmateriale

Den elektroniske kortguide er suppleret med traditionelt kort hvor skoleruterne er indtegnet. Kortene ligger i pdf-format på skolens hjemmeside og kan printes.

Afmærkning af skoleveje

En udvalgt skolerute skiltes på vejnettet som "skolerute". Skiltene er påmalet symbol med omrids af skolens grundplan og er påført teksten "Skolerute". Samme symbol males på fortovene på ruten.

Cykelservice

For at fremme en bevægelseskultur og motivere til mere cykling er skolen, som en del af trafiksikkerhedsplanen, udstyret med:

Udendørs "cykelværksted"

Værkstedet er ikke en konkurrent til byens cykelhandlere, men et lavpraktisk stativ, der bringer cyklen op i en bekvem arbejdsøjde, så det er nemmere at foretage småreparationer med det håndværktøj, der med kæder er fastgjort til stativet.

En elektrisk cykelpumpe

Alt for mange, både børn og voksne, cykler rundt med mindre dæktryk end foreskrevet. Det gør cyklen træls at træde, og det går ud over køreoplevelsen. Vi vil medvirke til at gøre livet som cyklist lettere og har derfor opsat en elektrisk cykelpumpe tæt på det udendørs cykelværksted. Pumpe og værksted signalerer, at "Vi værdsætter, at I tager medansvar for egen sundhed, at I gør en indsats for at beskytte "Den blå planet" og medvirker til et bedre trafikmiljø".



DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat

Værktøjskasse med det mest nødvendige værktøj. Værktøjsskassen er et supplement til det udendørs cykelværksted og kan bruges til vedligeholdelse af cyklen, eller når der skal udføres småreparationer.

5 reservecykler, 2 classesæt af cykelhelme

Så alle - også de, der enten ikke råder over en cykel, eller hvis cykel er punkteret - sikkert kan komme med på klassens cykelture.

Undervisningsmateriale

Om færdselssikkerhed - cyklistprøven - cykelleg - skal fremme en sikker cykelkultur - gøre børnene trygghere i trafikken.

HVORDAN ER DET GÅET?

Nordstjerneskolens er allerede anerkendt for sin arkitektur og planløsning. Bygningerne udtrykker læring, og på trods af størrelsen er det lykkedes at etablere "den lille skole i den store". På den baggrund har skolen foreløbig modtaget to arkitekturpræmier samt hædrende omtale.

Det er snart ét år siden den blev taget i brug. I november 2013 udføres de sidste anlægsarbejder på vejnettet, og de foreløbige vurderinger af trafiksikkerhedsplanens effekt er positive både fra skolens ledelse og forældrenes side, men vi mangler endnu den lærerige evaluering. Noget tyder dog på, at der er behov for at vurdere på trafikale forhold, der ligger længere fra skolen, end det trafiksikkerhedsplanen omfatter. I den forbindelse kommer skoleledelsens og forældrenes forestående arbejde med skolens trafikpolitik til sin ret. Alle involverede får anledning til igen at træde det berømte skridt tilbage og vurdere situationen på ny. Der skal igen tænkes analytisk, systematisk og i helheder.

Der er etableret for få cykelparkeringspladser. Da det antal pladser, vi anbefalede, blev beskåret, blev der samtidig indgået aftale med OPS-selskabet, der har opført skolen, at hvis det viste sig, at der var for få cykelparkeringspladser, skulle der afsættes økonomi til etablering af yderligere pladser, ligesom arkitekterne skulle pege på en hensigtsmæssig placering af arealer til yderligere pladser.

Der skal fortsat være dialog med skolen om CykelScore. Alle skal kende opgaver, roller og økonomi. Der skal skabes mere hype omkring idéen, og vi skal have fundet niveauet for omfanget og karakter af præmier.

I arbejdet med trafikpolitikken for skolen skulle skolebestyrelsen som udgangspunkt iværksættes gå- og cykelbusser, så skolen medvirkede til at indhente erfaringer med begge ordninger. Rådet for Sikker Trafik har imidlertid oplyst os, at de ikke anbefaler af børn "cykler i flok" - på den baggrund har vi begrænset opgaven til alene at omhandle gåbusser.



DANMARKS MEST CYKELVENLIGE SKOLE... fortsat

Som en afledt effekt af arbejdet med trafiksikkerhedsplanen for Nordstjerneskolen har kommunens Trafiksikkerhedsudvalg besluttet, at der ved prioritering af trafiksikkerhedsprojekter på alle kommunens skoleveje skal projekter ved skoler, der har en Trafikpolitik, blive prioriteret øverst.

Den økonomiske støtte Cykelpuljen har ydet til realisering af trafiksikkerhedsplanen for Nordstjerneskolen har således både skabt mulighed for at arbejde med elementer, vi ellers ikke kunne skabe forståelse for, og medvirket til at skabe forståelse for, at det er nødvendigt at arbejde analytisk og systematisk med trafiksikkerhed på skolevejene.

Som bekendt overgår et svineheld selv den bedste planlægning. Vi var begunstiget af held, da professor og dr. pæd. fra Institut for Uddannelse og Pædagogik, Aarhus Universitet Niels Egelund under vores arbejde med trafiksikkerhedsplanen offentliggjorde resultatet af en omfattende undersøgelse, der konkluderede, at børn koncentrerer sig bedst, hvis de har cyklet, gået eller løbet på løbehjul, rulleskøjter eller skateboard til skole. Undersøgelsen af de 20.000 elever skulle egentlig have vist, at det er vigtigt, at børn spiser morgenmad, inden de tager i skole. Men under avisoverskrifter a la "Bilbørn lærer mindre" kunne man læse, at faktisk betyder morgenmad ingenting, og at madpakken i det store spisefrikvarter kun havde minimal effekt på koncentrationsprøven, som børnene udførte efter frokost. Fysisk aktivitet er vigtigere end morgenmad. Niels Egelund udtalte: "Det er imponerende, at den motion eleverne har fået på vej til skolen, stadig har effekt fire timer senere. Ganske interessant!" og fortsætter: "Det betyder at forældrene har et enormt ansvar. Det ærgrer mig at se, hvor mange børn der bliver kørt til skole. Henne foran skolen holder der hver morgen en lang hale af forældre, der har kørt deres børn 500 meter. Der skulle forældrene hanke op i sig selv".

DER KOMMER TILSVARENDE OPGAVER

I følge KORA - Det Nationale Institut for Kommuners og Regioners Analyse og Forskning - er der forsvundet 284 skoler i Danmark indenfor de seneste to år. 127 skoler er lukket og 157 er sammenlagt. De små årgange og det deraf følgende faldende elevtal er en del af forklaringen, men mon ikke den kommunale strukturreform og de driftsmæssige fordele, der er forbundet med færre og større skoler, også spiller ind?

Der vil givet blive lukket flere skoler i Danmark i den kommende byrådsperiode, også selvom mange af de nye byrådsmedlemmer ikke her november 2013 står i kø for at sige det. Skolestrukturen får indflydelse på budgetlægningen og det daglige arbejde indenfor Børne- og Ungeområdet, men det vil også få indflydelse for det Tekniske område. Ændret skolestruktur betyder nye skoleveje og dermed behov for analyser, der kan danne solid bund i diskussioner om behovet for sikring af skolevejene enten som enkeltprojekter eller som led i samlede trafiksikkerhedsplaner.

Børn, trafik og transport er en "Never Ending Story", når én elevårgang og deres forældre er udlært kommer en ny til. Nogle former for læring er læring for livet - "Hvad man i barndommen nemmer, man ej i alderdommen glemmer". Transportvaner, færdselskultur og færdselssikkerhed er om noget livslang læring.

Børn og unge skal have mindst 7 timers fysisk aktivitet af moderat til høj intensitet om ugen. De fleste skoler havde tidligere 1 - 2 skemalagte bevægelsestimers ugentligt. Skolereformen har tilført skoleskemaet yderligere 4 timer. Hvis ikke børnene dyrker sport, eller på anden måde er tilstrækkelig fysisk aktive i fritiden, mangler der altså bevægelsestid, før den ugentlige kabalen går op.

Hvis børnene selv transporterer sig til skolen, undgår vi det trafikale kaos, der udspiller sig ved mange skoler hver morgen, og vi får et bedre trafikmiljø. Hvis det samtidig betyder, at børnene bliver bærere af velovervejede transportvaner, er vi nået langt. Der er ikke mange sømænd tilbage i Frederikshavn, derfor er de stærkeste argumenter for at fremme en bevægelseskultur blandt børn, at de bliver sunde, glade og kloge af det. For vi har hårdt brug for kloge hoveder. Mange har viljen, færre har den nødvendige viden til at opretholde udsynet og den bæredygtige fremdrift.



Finn Rasmussen,
fira@frederikshavn.dk

fakta

Middelfart Kommune har i samarbejde med EnergiMidt, FocusNYX og InnoPower opstillet næsten 100 master på nye cykelstier i både åbent land og bymiljø. De nye erfaringer med belysningsniveauet har allerede ændret grundlaget for Middelfarts belysningsplan. Oplevelserne fra brugere og naboer bliver også spændende, at følge.

STIBELYSNING TIL DET NYE ÅRHUNDREDE

Af Henrik Christoffersen, Middelfart Kommune

Hver gang der skal anlægges nye cykelstier i eget trace, er én af overvejelserne, om der skal etableres belysning til betjening af cyklisterne. Er man inde i byerne, er beslutningen ofte nem, men er man imellem byer, så kan der fra politisk niveau godt blive stillet spørgsmålstejn ved effekten. Signalværdien skulle jo helst ikke blive tomme oplyste cykelstier.

Lys på cykelstier er seriøst

Der stilles ikke egentlige krav til belysning på cykelstier. Dette er forbeholdt bilerne, men hvis man gerne vil have borgerne til at benytte stier, så må man jo stille faciliteterne til rådighed – på alle tider af døgnet. Borgerne cykler, løber og går ture døgnet rundt og med lys på stierne i aften- og nattetimerne, opnår man den tryghed, der også sikrer øget brug i vintermånederne.

Moderne belysning er intelligent

I en tid hvor hver krone vendes og drejes, vil man ikke belyse det åbne land med tomme cykelstier. Det får miljøbevidste borgere til skriveblokken som det første. Derfor har

man traditionelt slukket hver anden lysmast i nattetimerne for netop at vise miljøbevidst samfundssind og sparet den krone, der nemt kan bruges et andet sted. Også inde i byerne har man haft samme tilgang, men nu ændrer tingenes tilstand.

Energibesparende tiltag vinder hele tiden ind på den sunde fornuft, og på kommunalt plan er der hele tiden fokus på lettere og mindre drift. En udvikling af nye armaturer med LED pærer, der forbruger væsentligt mindre strøm end traditionelle pærer, er nu tiden, og derfor har de også vundet indpas i gadebelysningen i alle kommuner. Den nyeste udvikling består dog i at integrere

en sensor i armaturet, som registrerer bevægelse, så cykelstien lyser op, når der kommer en cyklist. Det betyder kort sagt, at pæren lyser på vågeblus, indtil sensoren aktiveres af cyklisten. Teknologien muliggør, at 3 lysmaster før og efter cyklisten tænder, så cyklisten på sin færd betjenes af fuldt lysniveau. Det mærkes altså ikke, at lyset efterfølgende slukker bag ved cyklisten. Hvordan det opleves, at cykelstien lyset op foran dig, det må tiden vise! Der er her tale om moderne serviceminded lysteknologi, som lyser præcis dér, hvor cyklisten er, og når der er brug for det.

fakta

De nyudviklede armaturer inkl. styring har en investeringsomkostning der er ca. 10 % større end traditionelle armaturer. Lavere drifttemperatur over komponenterne i armaturet har dog en positiv indvirkning på levetiden, der betragtes som en gunstig investering.

Beregninger viser, at hvis der er mindst 35 cyklister, som hver dag cykler i lygternes tændingsperiode, så er driften til strømforbruget fuldstændig tjent ind ved samfundsøkonomiske sundhedsgevinster, hvis man anvender 1,22 kr. fra Københavns cykelregnskab 2012.



Således opnår man med bevægelses-sensor i armaturet:

- øget serviceniveau med cykelstier der er oplyste, dér hvor der er cyklister
- økonomiske besparelser med lavt strømforbrug ved brug af LED pærer
- senere armaturudskiftning med længere levetid på armaturets komponenter

Teknikken bag

De første sensorer var ikke indbygget i armaturene men monteret på særskilte 'arme', men det er nu lykkedes at have det hele samlet i selve armaturet, hvilket også er pænere, hvad angår byrumsinventar og -arkitektur.

Når armaturet i tændingsperioden ikke er aktiveret af bevægelsessensoren, er det indstillet på vågeblus svarende til et lysniveau på 10 %, og her forbruges der 5 W til henholdsvis sensor, WIFI og pære, men når sensoren aktiveres, forbruges der 25 W, så hele cykelstien lyses op på lysniveau 100 %. En driftmæssig vigtig pointe er, at når LED-pæren ikke lyser 100 %, så forøges levetiden og på den lange bane skal denne længere levetid og det større serviceniveau til cyklisterne gerne tjene investeringen hjem i form af senere armaturudskiftninger og øget folkesundhed.

Systemet er sat op, så armaturene kommunikerer med hinanden via WIFI, hvilket også kan registrere, så snart et armatur er defekt og skal udskiftes. Det hele kan kontrolleres fra centralt sted og er ensbetydende med bedre drift og færre henvendelser samt større oplevelse og tilfredshed fra cyklisterne.



Henrik Christoffersen,
henrik.christoffersen@middelfart.dk

TAG CYKLEN ALVORLIGT

Konference om fremtidens cykelplanlægning

Af Simon Rask, Kræftens Bekæmpelse skr@cancer.dk

Onsdag den 29. januar 2014 afholdes konferencen Tag cyklen alvorligt – konference om fremtidens cykelplanlægning på Christiansborg, som er henvendt til politikere og kommunale beslutningstagere inden for trafik- og byplanlægning, skoleområdet og sundhedsområdet.

Konferencen er afslutningen på et tre år langt forskningsprojekt Bikeability, som er det vigtigste, danske forskningsprojekt inden for cykling i mange år. Førende forskere fra Københavns Universitet, Syddansk Universitet, Aalborg Universitet og Delft University of Technology i Holland har undersøgt, hvordan vi kan gøre byerne mere cykelvenlige og få flere danskere til at tage cyklen frem for bilen.

Tilmelding på www.bikeability.dk

Om konferencen

På konferencen vil vi sætte fokus på Bikeabilitys forskningsresultater og diskutere, hvad der skal til for at forbedre danskernes cykelvaner og samtidig sikre, at unge mennesker bliver ved med at cykle i skole, så vi ikke taber en cykelgeneration på gulvet.

Konferencen vil blive inddelt i to forløb. I den første halvdel vil Bikeabilitys forskere fremlægge deres resultater, mens en relevant, politisk ordfører vil kommentere på forskningsresultatet og uddrage, hvilke politiske konsekvenser den nye viden kan have fremadrettet.

I anden halvdel vil tre danske kommuner fremlægge en problemstilling, der handler om, hvordan cykling kan blive mere udbredt i deres kommune. Problemstillingerne vil efterfølgende blive diskuteret i grupper, så kommunerne kan tage konkrete løsningsforslag med hjem fra konferencen.

Hvorfor Bikeability?

Flere undersøgelser har vist, at antallet af cyklister i Danmark har været faldende de seneste år. Senest har Transportministeriets arbejdsrapport *Cykling i Danmark – hvor står vi?* vist, at cykeltrafikken på landsplan er faldet med 10 procent fra 1990 til 2012.

Samtidig viser forskning, at 5-6 procent af alle kræfttilfælde i Danmark kan forebygges med sund kost, fysisk aktivitet og ved at undgå overvægt. Cykling er derfor et vigtigt element, hvis vi skal reducere antallet af kræfttilfælde.

Bikeability er et samarbejde mellem Københavns Universitet, Syddansk Universitet, Aalborg Universitet, Delft University of Technology i Holland, Dansk Cyklist Forbund og Kræftens Bekæmpelse.

Formålet med en afslutningskonference på Christiansborg er at præsentere politikere, kommuner og andre interesserede for forskernes arbejde, så de efterfølgende kan bruge resultaterne til at udbrede cykling på landsplan og i kommunerne.

Onsdag den
29. januar 2014
i Fællessalen på
Christiansborg

Tag cyklen alvorligt

Konference om fremtidens cykelplanlægning

Få inspiration til fremtidens cykelplanlægning i Danmark og i danske kommuner. Med afsæt i forskningsprojektet Bikeability er der gode muligheder for, at vi sammen får udbredt cykling.

Tilmelding på
www.bikeability.dk
inden 11. januar 2014.
Gratis deltagelse.

PROGRAM:

- 9:30-10:00 Indskrivning og kaffe
- 10:00 Velkomst ved transportminister
Pia Olsen Dyhr (SF)
- Hvorfor er cykling et vigtigt fokusområde?
– Introduktion til Bikeability**
- 10:10 Kort præsentation af Bikeability.
Ved Hans Skov-Petersen
- 10:20 Cykling og sundhed. Ved Simon Rask
- 10:30 Hvem cykler i dag og hvor meget?
Ved Thomas Sick Nielsen
- Resultater fra Bikeability – bliver perspektiveret af
Benny Engelbrecht (S) og Eigil Andersen (SF)**
- 11:00 Byrummets betydning for om danskerne
cykler. Ved Thomas Madsen
- 11:25 Investeringer i infrastruktur – gør det
en forskel? Ved Henrik Harder

11:50 Frokost

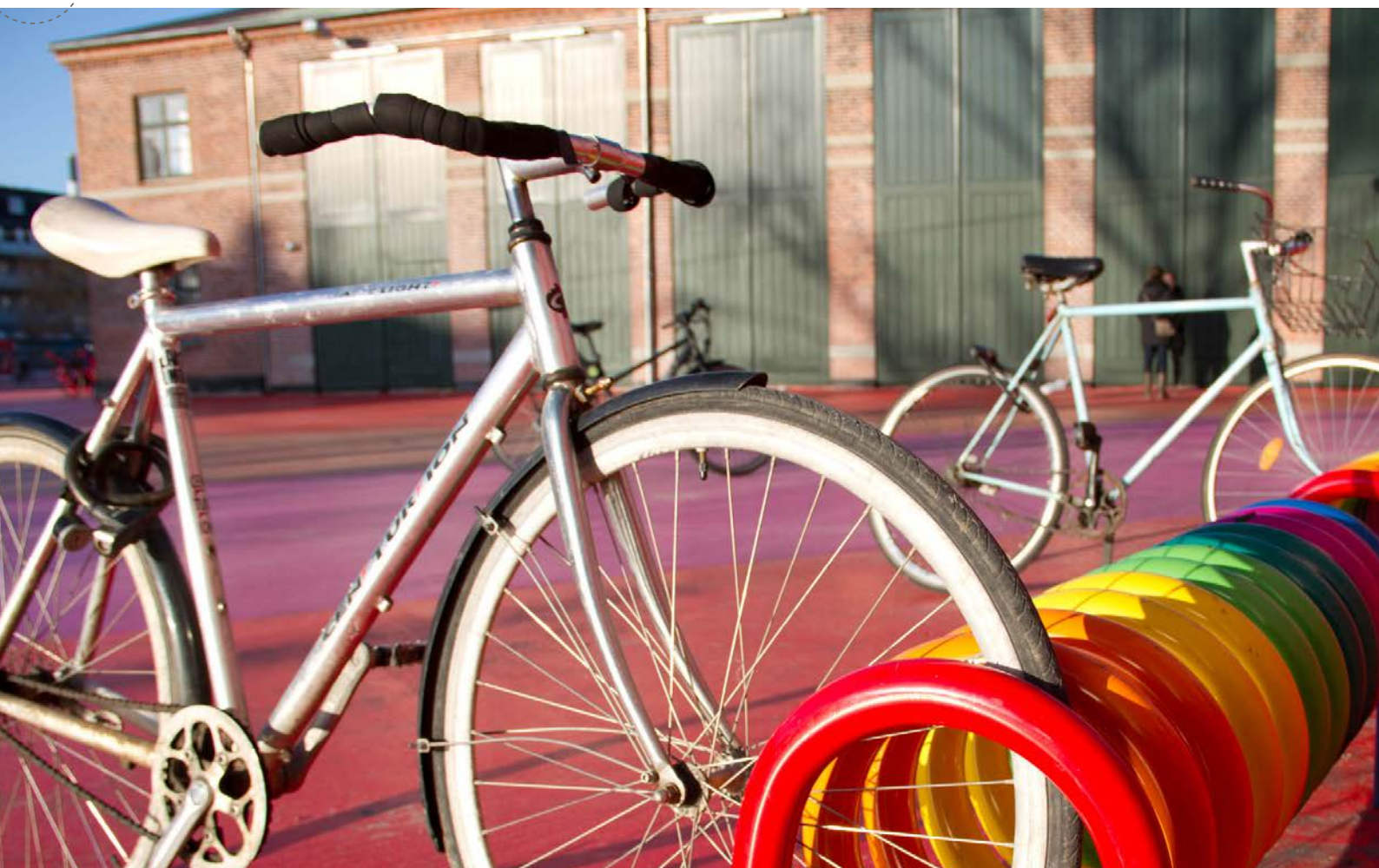
**Resultater fra Bikeability – bliver perspektiveret
af Karen Ellemann (V) og Jens Henrik Thulesen
Dahl (DF)**

- 12:35 Hvordan reagerer cyklisterne på ændringer
i cykelinfrastrukturen? Ved Hans Skov-
Petersen
- 13:00 Kan vi holde fast i, at elever cykler i skole?
Og hvordan undgår vi at tabe en cykel-
generation på gulvet? Ved Trine Agervig
Carstensen

**Workshop – kommunale udfordringer med
cykelfremme**

- 13:40 Tre kommuner præsenterer deres udfor-
dringer med cykelfremme. Med afsæt i
forskningsresultaterne, deltagernes
erfaringer og forskernes viden bliver der i
grupper diskuteret, hvordan fremtidens
cykelbyer kan se ud.

15:30 Tak for i dag



MERE END EN CYKELSTI

Louise Hansen, *Cykling og Skolevej, Københavns Kommune*

Top nice grøn sti. Sådan omtaler en Københavner den grønne cykelrute, der går tværs gennem København. Men det er langt fra kun de daglige cykelpendlere i København og på Frederiksberg, der sætter pris på den grønne tur gennem byen

Årets Byplanpris går til en cykelrute

I september 2013 blev Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune tildelt Byplanprisen 2013 for den næsten 11 km lange cykelrute, der på fornem vis snor sig gennem byens parker og københavnernes baghave. Den samlede rute har stået færdig siden 2012, men planlægningen startede allerede i 1993, hvor Frederiksberg og København forenede bestræbelserne med at omdanne det tidligere jernbaneforløb Vigerslevtracéet til en regional cykel- og gangsti.

Byplanprisen uddeles af Dansk Bylaboratorium til planlægning, som er udtryk for nytænkning og som samtidig dyrker og videreudvikler landskabets og byens egenart og

identitet, og netop dette har været centralt i planlægningen af Nørrebro-ruten eller den Grønne Sti, som den kaldes på Frederiksberg.

Byens rum i flere farver

Derfor kommer man ikke kun gennem byens grønne områder, hvis man følger rutens forløb, men også unikke og nye byrum. Når man rammer Nørrebro og kører langs Superkilen får man således indtryk af det mangfoldige Nørrebro, særligt når man rammer den røde plads, der med høj musik, basketbaner og legepladser summer af liv på alle tider af døgnet.

På Frederiksberg-siden passerer ruten forbi de travle universitets campusområder og Landbohøjskolens store drivhuse.

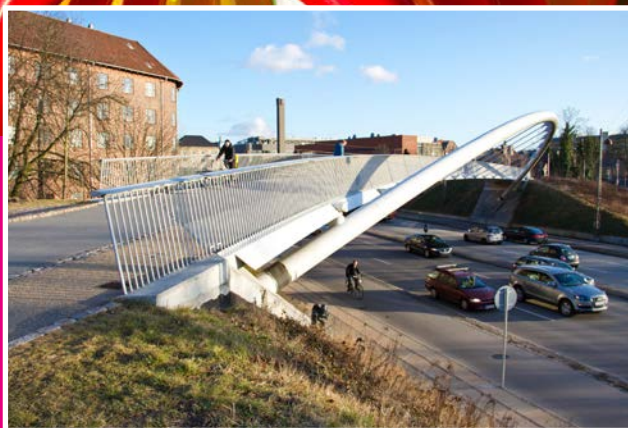
Åbuen – en flyvetur over byen

I begrundelsen for prisen fremhæves også Åbuen, som en af perlerne på cykelruten. Broen forbinder København og Frederiksberg og fører ifølge juryen 'cyklisterne trygt over den stærkt befærdede vej, samtidig med at den fungerer som en slags byport i et ellers ret opløst byrum.'

Åbuen blev bygget i 2008. Umiddelbart efter åbningen var der 2000 cyklister, der dagligt krydsede broen. I dag cykler i omegnen af 6.300 over broen hver dag.

Da Københavns Kommune i 2009 spurgte brugerne, blev det fremhævet, at Åbuen er en flot del af byen. Tager man i tillæg kommentarer som 'Tager gerne cykelruten som omvej - er vild med broen' eller 'Broen er en genistreg', så forstår man vigtigheden af

MERE END EN CYKELSTI... fortsat



at skabe en sammenhængende rute. Det er tydeligt her, hvordan en enkeltstående infrastrukturløsning kan have en stor betydning for hele den daglige cykeltur. Derfor får hele cykelruten gennem byen, da også en række roser med på vejen: 'Fantastisk cykel-stisystem, derfor tager jeg ikke bilen'.

Udviklingen og den efterfølgende succes af ruten må ses som et bevis på, at det der får københavnere til at vælge cyklen handler både om at komme hurtigt fra A til B gennem sammenhængende ruter, men også at oplevelser og grønne omgivelser er vigtige for mange. Reiseoplevelser er derfor også et centralt emne i vores cykelplanlægning. Man kan ikke undervurdere den følelse af frihed man føler, når man i sikker afstand

fra biler flyver over Åboulevarden på sin cykel. Så er der noget ved at lade bilen stå.

Fremtidige grønne ture gennem byen

Nørrebro ruten skaber sammenhæng i byen, men der er stadig plads til forbedringer. I år er der derfor i København afsat penge til at opgradere ruten omkring Mjølnerparken. Hvor Nørrebro ruten på nuværende tidspunkt går langs den trafikerede Tagensvej, så vil ruten i fremtiden lede cyklerne igennem Mjølnerparken, langs S-banen og under Tagensvej, hvorefter turen mod Østerbro kan fortsætte i de grønne omgivelser langs kolonihaverne i Lersøparken. Reiseoplevelser er også i fokus i planlægningen af de resterende grønne cykelruter i

København. Det er meningen, at de grønne cykelruter skal tilbyde Københavnerne et alternativ til at cykle langs de store veje og tilbyde nye forbindelser i byen, også for fodgængere. Indtil nu er 43 kilometer grønne cykelruter etableret af de 70 kilometer planlagt.



Louise Hansen,
bx3w@tmf.kk.dk



INTERVIEW MED LARS BAK, PROFESSIONEL CYKELRYTTER:

DE DANSKE VEJE ER FARLIGST

Af Victor Petri på vegne af Reelight

Det er farligt at være toprytter, men farligere at være cyklist. World Tour-rytteren Lars Bak mener, at den danske asfalt er blandt de aller-mest risikofyldte på europæisk plan. Både en mentalitetsændring og fokus på sikkerhedsudstyr er vejen frem mod fred på de danske veje, fortæller den danske rytter

Problemet:

Lars Bak kører hvert år utallige kilometer på tværs af kontinenter og lande i både løb og på træningsture. Men selvom hastighederne til cykelløb er skruet helt i vejret, er det faktisk træningen, der er farligst. Og det er på grund af én faktor, som ændrer spillets regler fuldstændig. Biler.

- En gruppe af cykelmotionister er lidt som en mejetærsker. De fylder meget på vejen, og de kører rigtig langsomt set fra bilens synsvinkel. Så bilisterne bliver utålmodige og overhaler, så snart de ser chancen. Og så kommer der en modkørende, og bilen trækker direkte ind og klipper cykelrytterne bagfra, fortæller Lars Bak, da Reelight får fat i ham inden et vigtigt World Tour-løb i Canada.

LARS BAK, PROFESSIONEL CYKELRYTTER... *fortsat***En problematisk kultur**

Bak, der med sine 33 år kan kaldes erfaren, har kysset asfalten mange gange efterhånden. Han har også oplevet mange af sine kollegaer og konkurrenter være impliceret i grimme styrt. De værste har næsten altid været i forbindelse med træning på offentlig vej. Men den tidligere firdobbelte danmarksmester fortæller, at der er stor forskel på trafiksikkerheden for cyklister fra land til land.

- På Mallorca kan jeg stort set køre frontalt imod en bil i forkerte kørselsretning i en rundkørsel, og bilisten vil vinke mig pænt forbi og holde ind til siden. Sådan er kulturen på øen. Mallorca er en cykel-ø, og de lokale passer altid på deres tohjulede. Sådan er det ikke i Danmark, siger Bak og kaster med hånden kys af sted i retning af middelhavs-øen.

Men hvis Mallorca passer på deres cyklister, hvorfor gør vi det så ikke? For vi har jo mindst ligeså mange cyklister som på Mallorca, konstaterer Lars Bak. Og den danske energibombe har ret. Danmark er et cykelland – nummer 2 på verdensplan faktisk. Med hele 4.500.000 cykler til 5.560.000 mennesker overgås Danmark kun af Holland som cykelnation. 80 procent af Danmarks befolkning ejer en cykel. Burde vi så ikke være bedre til at tolerere hinanden i trafikken?

- Vi danskere er næsten alle sammen vant til at være i cyklistens rolle, men når vi sætter os ind i en bil, er det som om, at vi glemmer, hvor udsat man er som cyklist. Men helt ærligt - hvorfor skal de situationer overhovedet opstå? Som udgangspunkt prøver vi alle sammen bare at komme derhen, hvor vi skal. Men vi skaber så meget negativitet undervejs, tilføjer Lars Bak.

Løsningen:

Men det er ikke alt sammen skidt. Lars Bak konstaterer, at der er fantastiske muligheder for at skabe et cykelparadis herhjemme med en mere sikker og sympatisk trafikultur. I de seneste år er antallet af cykelmotionister steget med omkring tyve procent hvert år. Det betyder, at flere personer oplever trafikken fra de tohjuledes perspektiv.

- Når jeg er hjemme i Danmark for at træne, møder jeg flere og flere motionister på vejene. Det er den bedste udvikling for trafiksikkerheden overhovedet. For cyklister udvikler et naturligt bånd til andre cyklister – også selvom den ene cyklist sidder bag et rat, forklarer Lars Bak og fortsætter:

- Jeg oplever ofte, at biler kommer buldrende ud fra en sidevej og bremser hårdt lige inden. Det er farligt! Men hvis man selv cykler hver dag, ved man, at det er et trafikalt no-go, fastslår danskeren, som hvert år kører jorden rundt på sin cykel på det europæiske vejnet.

Tohjulet vanvid

Men man skal heller ikke opholde sig lang tid i trafikken, før man ser cyklister udføre farlige manøvrer. Bilets svingbaner bruges efter behov og mobiltelefonerne får mere opmærksomhed end den højresvingende lastbil.

- Jeg kører selv med hovedet under armen sommetider, når jeg er på cyklen.



LARS BAK, PROFESSIONEL CYKELRYTTER... fortsat

Men det er jo skide dobbeltmoralisk at ville have bilerne til at passe på mig, hvis jeg selv kører som en tåbe, indrømmer Bak, som dog er begyndt at køre noget mere sikkert, efter han er blevet far til to.

Billygte og batteri på cyklen

Tidligere i karrieren var Baks vintercykel udstyret med en speciallavet billygte på styret og et kæmpebatteri i flaskeholderen, så danskeren kunne træne på selv mørke vinteraftener. Men nu har han været en tur til den lokale cykelhandler.

- Jeg lyste op som et juletræ med en kæmpeprojektor og reflekser over det hele. Jeg kunne lyse vejen fuldstændigt op og havde endda positionslys og langt lys at vælge imellem. Jeg må have set toset ud. Heldigvis er udstyret blevet af en helt anden standard i løbet af de seneste år, og nu kan man få små, kompakte lygter, der lyser ligeså godt som min gamle billygte, griner Bak.

To personlige trænere i cykelvognen

Danskeren understreger, at sikkerhedsudstyr er mindst ligeså vigtigt som den mentalitetsændring, der skal få danskerne til at tage mere hensyn. For, som han siger, kan en forbedret indstilling desværre ikke fjerne de fejl, som uanset hvad vil ske fra tid til anden.

- Selvom jeg passer på, kan jeg ikke undgå, at der opstår farlige situationer, når jeg cykler så meget. Mine børn elsker eksempelvis at komme med til bageren søndag morgen. Men vejen dertil er farlig med mange blinde vinkler, så de får ikke lov til at køre selv. I stedet har jeg fået bygget et beslag på min træningscykel, så jeg kan have børnene med i cykelvognen. Så sidder de med flyverdragt og hjelm helt spændt fast i den lille vogn, mens de råber "Kør nu hurtigere far. Spurt!". Jeg tror faktisk, at jeg ville nå mit mål om at vinde Paris-Roubaix, hvis jeg kørte noget mere med dem, slutter Lars Bak.



Victor Petri på vegne af Reelight
vp@aroskommunikation.dk

LARS BAKS SKARPSKÅRNE CYKELRÅD FRA DEN STORE KLINGE

Til cyklisten:

- Gå ikke ned på udstyr. Husk stærke lygter og cykelhjelm.
- Hold tilbage, selvom du har ret til at køre. Det er dig, der kommer til skade.
- Lad ikke trafikken skræmme dig. Sikkerheden for cyklister i Danmark bliver bedre og bedre for hvert år.
- Mind dig selv om, at du har fat i den lange ende. Du kommer billigt fra A til B og får bevæget stængerne samtidig.
- Husk på, hvordan det er at være cyklist, når du sætter dig ind i din bil næste gang.

Til bilisten:

- Let lidt på speederen, når der er cyklister omkring dig. Det føles knap så trygt, når man sidder på sadlen udenfor bilens sikre kabine.
- Lad for cykelgudens skyld være med at dytte. Det er alle tiders største spredt af nedernhed og negativitet. Brug kun hornet, når det er nødvendigt.
- Hvis alle tog bilen, ville der ikke være plads til dig. Glæd dig over, at nogle vælger cyklen, så du kan komme nemmere frem.
- Kører du op på siden af en cyklist, som sidder og kæmper i sidevinden inde på cykelstien, så hold farten og giv lidt læ. Alle har brug for en servicebil engang imellem.
- Husk på, hvor udsat du følte dig på cyklen i går, da han den aggressive bilist overhalede dig med høje omdrejninger og horn.

Om Lars Ytting Bak

- 33 år
- Professionel cykelrytter for det belgiske cykelhold Lotto-Belisol
- Bor med sin kone og to børn i Luxembourg
- Er en del af den gyldne generation af danske ungdomsryttere fra 90'erne, hvor han trådte store gear og fandt sit talent i bakkerne omkring Silkeborg
- Vandt sin største sejr på 12. etape af Giro d'Italia, da han med stor taktisk snilde satte et hårdt angreb ind kort før mål
- Den gæve dansker er værdsat af sine holdkammerater – både udenfor cykelløbene, hvor han spreder højt humør, og under cykelløbene, hvor han er en meget anset hjælperytter.

Få flere interessant artikler direkte i din mailboks ved at tilmelde dig nyhedsbrevet på reelight.dk

OM REDAKTIONEN

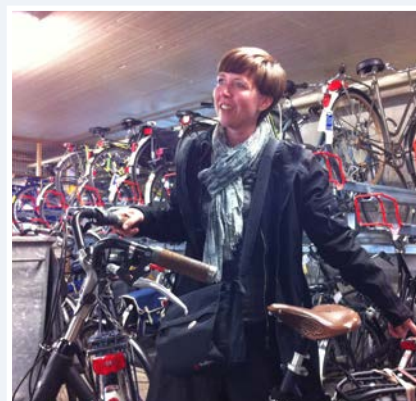


Pablo Celis – Celis Consult

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 trafiksikkerhed og cykeltrafik. Pablo er trafiksikkerhedsrevisor og desuden direktør for fagbladet Trafik og Veje.

Marianne Weinreich – VEKSØ Mobility

Marianne Weinreich er cand. mag og har de sidste 13 år arbejdet som mobilitetskonsulent – 8 år hos COGITA og de seneste 5 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 næstformand 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 adfærdssædrende 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.



Charlotte Kjær Petersen Gottlieb Paludan Architects

Charlotte Kjær Petersen er landskabsarkitekt cand. arch og arbejder med rådgivning inden for mobilitet- og byrumsprojekter. Hun har siden 2007 været ansat i forskellige rådgivningsvirksomheder og har planlægning og formgivning af trafikterminaler, stationer, byrum og cykelprojekter som sit primære faglige fokus. Charlotte er med i bestyrelsen i Cycling Embassy of Denmark.



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. februar 2014

Deadline for artikler er den 17. februar 2014

redaktionen@cykeltrafikken.dk