

Indhold:

Program for Den Nationale
Cykelkonference

>> Side 2

”Årets cykelby”
forpligter!

>> Side 6

Ballerup (cykel)
Kommune

>> Side 8

Stadsarkitekt på to hjul

>> Side 9

Cykle til arbejde – på
motorvejen

>> Side 11

Vi cykler gerne til
arbejde

>> Side 12

Integrationscykling

>> Side 13

Femern-forbindelse
med cykelpotentiale

>> Side 14

Til kamp mod tåbelige
bilture

>> Side 16

Kommunal flirt med
cyklisterne

>> Side 18

www.cykelviden.dk

Cykelviden nr. 4/2010

Cykelviden

Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Udgives af Dansk Cyklist Forbund i samarbejde med Cykelnetværket

Velkommen til Cykelviden og velkommen til cykelkonferencen i Fredericia!

Viden om cykler. Vidensdeling om cykler og cyklisme. Inspiration og udveksling af erfaringer – det er det, den nationale cykelkonference handler om.

Konferencens målgruppe er kommuner, interesseorganisationer, rådgivere og andre med en aktie i cykelpolitik og cykling. Programmet er blevet til i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, VisitDenmark, Dansk Cyklist Forbund og Fredericia Kommune. Både målgruppe og program afspejler det brede fundament under den danske cykelkultur. Bredden er en styrke, men samtidig er det afgørende, at specialisterne på cykelområdet har et formaliseret mødested én gang om året. De mennesker, der primært beskæftiger sig med cyklisme har ikke nødvendigvis mange kolleger i den enkelte kommune eller organisation.

Det er vigtigt, at cykelkonferencen finder sted hvert år - det er en god investering. Vigtig viden bliver delt og viderebragt på konferencen, og på den måde undgår man, at de enkelte kommuner og organisationer skal opfinde den dybe tallerken hver gang, de skal i gang med nye initiativer. Man kan lige så godt drage nytte og fordel af nabo-kommunens erfaringer, når det er relevant. Danmark har en lang cykeltradition, som i høj grad er opdyrket rundt omkring i alle ender og kanter af landet, men den fælles mængde af viden bør være til rådighed for alle. Her er et udviklingspotentiale for en cykelnation, der gerne vil være internationalt førende – også i forhold til eksport af knowhow på cykelområdet.

Der er andre trafik-arrangementer i løbet af året, men hvis du er specifikt interesseret i cykler – så er den nationale cykelkonference stedet. Det er her du møder den største faglighed. Det er her, du vedligeholder og udvikler dit netværk.

Generelt udkommer dette nyhedsbrev udelukkende i elektronisk form, men i forbindelse med cykelkonferencen optræder det i denne omgang både på nettet (www.cykelviden.dk) og på print.

Go' fornøjelse med læsningen og konferencen!

Frits Bredal, ansvarshavende redaktør

Program for Den Nationale Cykelkonference

Mandag den 1. november

09.30 - 10.00 Registrering og kaffe

10.00 - 10.45 Konferencens åbning

Transportminister Hans Christian Schmidt
Borgmester Thomas Banke, Fredericia Kommune
Planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet
Ordstyrer Adam Hannestad

10.45 - 12.00 Fællessession

- Millioner af pund til cykelfremme i England - Hvorfor? - Kevin Mayne, CTC UKs national cyclists' organisation
- Hemmeligheden bag Tysklands vækst i cykelturisme - Thomas Froizheim, ADFC
- Cyklernes rolle for bylivet og byens tilbud til cyklisterne - Tina Saaby, Stadsarkitekt i Københavns Kommune

12.00 - 13.00 Frokost

13.00 - 14.30 Parallele forløb

Session Potentialet for mere cykelturisme	Session Når byplanlægning prioriterer cykling	Session Cykelbyer på vej
Kan vi få flere cykelturister i Danmark? Ditte Møller Munch, Aktiv Danmark og Claus Rex, Dansk Cyklist Forbund	Udfordringen med at planlægge byer på markedsvilkår Tina Saaby, Københavns kommune	Proces for evaluering af engelske cykelbyer Kevin Mayne, CTC
Cykelturismens succes i Tyskland Thomas Froizheim, ADFC	Prioritering af cyklen i mindre kommuner – eksempler fra Fredericia og Vollsmose Palle Andersen fra SBS Arkitekter	Fra bilby til cykelby – Fredericia i forvandling Troels Andersen, Fredericia kommune
Hvordan kan vi skabe en lignende succes i Danmark? Diskussion		

14.30 - 15.15 Kaffepause og netværk

fortsættes næste side



fortsat fra forrige side

15.15 - 17.00 Parallele forløb

Workshop Potentialet for mere cykelturisme - fortsat	Workshop Nydanskere som cyklister	Session Hvordan kan den offentlige transport og cyklen supplere hinanden?
Hov vi sov i timen - hvad gør vi nu? Claus Rex, DCF	Nytter det med cykelkurser for indvandrere? Mai-Britt Kristensen, Kbh. kommune	Kommer der flere buspassagerer ved at satse på cyklen? Lars Bjørn Høybye, Bornholms Amts Trafikselskab
Hvordan kan vi sammen udvikle og markedsføre cykelturistprodukter? Ditte Møller Munch, Aktiv Danmark Britta Leth, Viborg Turistbureau	Integration og cykling i Malmø Nina Hansson, Malmø kommune	Fremtidens kobling mellem cykler og tog. Nye initiativer fra DSB Lone Billehøj, DSB
Naturturisme og landsdækkende rutenet Kirsten Vest, Skov- og Naturstyrelsen	Kan cyklen integrere? På cykel rundt i landet med Team Odense integration Elsebeth Gedde, Odense kommune og Knud Flemming Larsen, Team Odense Integration	
Diskussionsgrupper		

17.30 Testkørsel af el-cykler

19:00 Middag

Under middagen kårer Dansk Cyklist Forbund Årets Cykelby 2010

Se programmet for 2. november på næste side



Program for Den Nationale Cykelkonference - fortsat

Tirsdag den 2. november

09:00 - 09:30 Cykler skibonitter mere end skagenboer? Danmarkskortet for cykeltrafikken.
Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund

09:30 - 10:15 Fællessession: Markedspladsen

- Cykelbutlere i Københavns kommune - Niels Hoé-Svendsen, Københavns kommune
- Brug ungdommens cykelsubkulturer og skab initiativ - Kristian Simonsen, Dansk Cyklist Forbund
- Cykelleg - sådan! - Rytmik-Grete
- El-cykelprojekt i Kolding - Mads Mathias Kyed, Kolding kommune
- Urbant og feminint regntøj - Emma Jorn, Soverain

10:15 - 10:45 Kaffepause

10:45 - 12:15 Parallelle sessioner

Round table diskussion	Session Skolebørn på cykel	Workshop Cyklister bryder loven. Hvad gør vi ved dem?
Kan rådgivning om individuelle transportvaner flytte borgere over på cyklen? Anna Thormann, Energitjenesten	Hvad virker når man skal påvirke skolebørn, lærere og forældre? Janne Gundersen, Rådet for Sikker Trafik	Trafikadfærd blandt cyklister. Hvorfor overholder de ikke reglerne og hvad tænker de på? Anette Jerup Jørgensen, Dansk Cyklist Forbund
Kan det lade sig gøre at lappe huller i cykelstierne? Jens Falk, Roskilde kommune	Kan man bruge ITS til skolecyklingskampagne Marianne Weinreich, Veksø og Line Stærk, Aros Kommunikation	Cyklister skal bare overholde reglerne? Mogens Knudsen, Københavns Politi
Hvilke tendenser og trends ser vi inden for cykelprodukter og byrum Rene Lydiksen, Veksø	Kan man holde bilerne væk fra skolen? Niels Ekner, Helsingør kommune	Reglerne i trafikken skal tilpasses, så de giver mening for cyklisterne Michael Colville-Andersen, Copenhagenize Consulting
Hvorfor kan el-cykelkonceptet udbrede cykling i fremtiden? Allan Carstensen, DCF		

12.15 - 13.00 Frokost

fortsættes næste side

fortsat fra forrige side

13.00 - 14.30 Parallelløb

Inspirationscafé	Session Trafiksikkerhed	Session Potentialet for flere cykelture - hvor stort og hvordan?
1. Borgerinddragelse som led i cykelfremme. Eks. fra en forstad til Randers Thomas Thume, COWI	Sikre cyklistløsninger – kryds og strækninger i by og land Winnie Hansen, Vejdirektoratet	Cykelpotentiale ved reduktion af afstand Peter Hvid Nielsen, Via Trafik
2. Markedsføringsstrategi i Aalborg Malene Kofod Nielsen, COWI	Evaluering af tiltag mod højresvingsulykker og stibump Karen Marie Lei, COWI og Michael Bloksgaard, Århus kommune	Overflytning af bilture til cykelture Erfaringer med kampagne om tåbelige bilture Nina Hansson, Malmø kommune
3. Kampagne for Bedre cykelkarma Tine Malm, Indre By lokalråd i Kbh.	Erfaringer fra 40 km/t zoner i Gladsaxe kommune Ivan Christensen, Gladsaxe Kommune	Bikeability - potentialer og forudsætninger for fremme af cykeltrafik Jens Chr. Overgaard Madsen og Victor Andrade, AAU
4. City-ring for cyklister - Helsingør Lene Pind, Moe & Brødsgaard		
5. Hvordan fastholder vi seniorerne på cykel? Elsebeth Gedde, Odense kommune		
6. Kan man lave cykellege på en bilparkeringsplads? Charlotte Skov, Hørsholm kommune		
7. Cykling til arbejde - arbejdsgiver - medarbejderansvar Anne-Mette Wehmüller, Det Økologiske Råd		

14:30 - 15:45 Fællessession

Nytter mere funktionalitet for cyklister i byrummet? - Jens Martin Skibsted, iværksætter, designer og grundlægger af Biomega-cykler.

15.45 - 16:00 Afrunding

Konferencesekretariat:

VEJ-EU, vej-eu@vd.dk



”Årets cykelby” forpligter!

Kåringen som årets cykelby 2009 har skabt et øget politisk fokus på cyklisme i Ballerup Kommune. Men med prisen følger højere forventninger fra både borgerne og kommunen selv.

Af Allan Priess Poulsen, journalist

Det ville være synd at sige, at Ballerup Kommune ikke gør opmærksom på sine bedrifter, hvad angår cyklisme. Under samtlige byskilte i Ballerup er således opsat et skilt med påskriften ”Årets cykelby”. Et tydeligt signal om kåringens betydning, men også en vej til direkte henvendelser fra utilfredse borgere.

– Når der af og til er noget, der ikke er i orden, er borgerne der lynhurtigt. Hvis der for eksempel er et hul i en cykelsti, eller hvis vi graver op uden at skilte ordentligt, vil de have en forklaring på, hvordan det hænger sammen med at være årets cykelby, fortæller borgmester Ove Dalsgaard.

Føler sig forpligtet

Ballerup Kommune har dog så langt fra noget at skamme sig over, hvad angår fokus på cyklisterne forhold. Bag udnævnelsen som årets cykelby i 2009 lå blandt andet kommunens strategi om at se ud over vej- og parkafdelingen og involvere store dele af forvaltningen, hvad angår udbredelsen af cyklisme. Helhedstænkning ud fra en tese om at man når længere, når flere trækker i samme retning.

Borgmester Ove Dalsgaard lægger ikke skjul på, at prisen har stor værdi for kommunen, og at anerkendelsen stiller visse forventninger til det fremtidige arbejde på området. Ikke mindst fra kommunen selv.

– Det har været meget betydningsfuldt at få den kåring, og vi føler os forpligtet til at fortsætte udviklingen fremover. Den har givet et yderligere politisk fokus på at styrke cyklisme, og vi politikere har også gjort meget ud af at sende et signal til vores embedsmænd om at tænke de her ting ind i deres planlægning, siger han og peger desuden på involveringen af kommunens borgere.



Samtlige byskilte i Ballerup er udstyret med et ekstra skilt: Årets cykelby.



Borgmester Ove Dalsgaard i midten er stolt af Ballerups kåring som årets cykelby 2009: – Vi føler os forpligtet til at fortsætte udviklingen fremover.

Borgmester på cyklen

– Vi gør blandt andet meget ud af store cykeldag og at lave cykelruter. På den måde får vi borgerne med, for det er vigtigt, at det ikke bare er kommunalbestyrelsen, der har fået en ide om at udbrede cyklisme, siger Ove Dalsgaard.

I år havde store cykeldag deltagelse af omkring 600 borgere, der begav sig ud på flere forskellige ruter mellem 3 og 25 km. Blandt dem Ove Dalsgaard selv, som deltog på 16 km-ruten. Som noget nyt var der denne gang ligeledes indlagt en mountainbike-rute.

Ballerup Kommune forsøger nu den vanskelige kunst at holde sig på toppen, hvad angår fokus på udbredelse af cyklisme. Ambitionerne kommer blandt andet til udtryk i kommunens budgetaftale for 2011, der indeholder en række økonomiske tilkendegivelser. Et af de nyeste initiativer handler om involvering af virksomheder, der skal hjælpe til med at få deres medarbejdere til at tage cyklen eller bussen frem for bilen.



Ballerup (cykel) Kommune

Ballerup Kommune opnår synergieffekter ved at arbejde med cyklismen på tværs af traditionelle afdelinger.

Af Allan Priess Poulsen, journalist

I Ballerup Kommune er aktiviteterne omkring cyklisme og cykelfremme placeret i en styregruppe. Gruppens medlemmer står for koordineringen mellem afdelingerne sundhed & forebyggelse, by & erhverv, miljø & teknik samt personaleafdelingen. Ideen er at opnå synergieffekter, fordi gevinsten ved at borgerne tager cyklen frem for bilen lander flere forskellige steder.

– Tvær samarbejde fungerer rigtig godt. Det var en af grundene til, at vi blev valgt som årets cykelby, og grundtanken i den måde, vi er organiseret på, er stadig den samme; vi tænker cyklisme ind i alle mulige sammenhænge, fortæller Søren Johnsen, der er afdelingschef i miljø og teknik.

Pendlerruter og supercykelstier

Med strategien sigter Ballerup Kommune efter sidegevinster i form af bedre sundhed, mindre CO₂-udledning og endda også bedre integration. Blandt initiativerne har således været cykelkurser for borgere med anden etnisk herkomst end dansk.

I øjeblikket er Ballerup Kommune blandt andet beskæftiget med at forbedre sit cykelstinet samt at udarbejde pendlerruter og de såkaldte supercykelstier i samarbejde med henholdsvis Egedal, Herlev og Frederikssund kommuner. Supercykelstierne kommer til verden i samarbejde mellem Region Hovedstaden og i alt 18 kommuner med det formål at gøre det hurtigere og mere sikkert at cykle til og fra arbejde i myldretiden.

Højere prioritet end vejene

Ifølge afdelingschef Søren Johnsen har ønsket om at få så mange som muligt til at vælge cyklen frem for bilen aldrig været større i Ballerup Kommune. Og det tilskriver han blandt andet kårningen til årets cykelby i 2009.

– Cykelområdet har absolut fået et yderligere skub. Der har længe været stort fokus på området, og det er helt sikkert ikke blevet mindre nu. Eksempelvis lagde politikerne i vinter meget vægt på, at cykelstierne var ryddet. De havde nærmest højere prioritet end vejene, fortæller han.

Et af de seneste initiativer fra Ballerup Kommune er en arkitektkonkurrence om udvikling af Ballerups bymidte. Kommunen lægger stor vægt på, at det skal være attraktivt at anvende cyklen, når man skal handle eller more sig og generelt, at cyklisme tænkes ind i den fremtidige bymidte.



Stadsarkitekt på to hjul

Københavns stadsarkitekt Tina Saaby mener, at udbredelse af cyklisme har betydning for en moderne bys arkitektoniske udformning.

af Allan Priess Poulsen, journalist

Hun cykler på arbejde hver eneste dag og har aldrig haft kørekort. Stadsarkitekt Tina Saaby er ikke bare fortaler for cyklisme, hun bruger også cyklen i sin egen hverdag og lader oplevelserne smitte af på de beslutninger, hun træffer i sit arbejdsliv.

– Det at cykle igennem København hver morgen giver mig stadig et sug i maven. Jeg får en fornemmelse af noget liv og frihed, og hvad det i det hele taget er for en dag. Det lyder måske lidt filosofisk, men ved at mærke vinden eller kulden, registrerer man, at dagen i dag er forskellig fra den i går. Sanserne bliver meget mere berørt, end hvis man sidder i en bil, siger hun.

Cyklen skaber byliv

Tina Saabys syn på og oplevelse af cyklisme flyder i høj grad sammen med hendes position som faglig ansvarlig for den kunstneriske kvalitet af byrum og bygninger i Københavns Kommune. Blandt andet ud fra en betragtning om at cyklister oplever byen markant anderledes end bilister.

– Når man cykler, er der flere aktiviteter, der varer længere, fordi hastigheden er nedsat i forhold til at køre i bil. Man er til stede på en anden måde, bliver bevidst om andres tilstedeværelse og tager del i hinandens privatsfære. Det er netop den form for byliv, vi gerne vil have i København, og cyklen er genial til at skabe det, siger hun.

Effekt på arkitekturen

I sidste ende har cyklisme og cykelfremme ifølge Tina Saaby betydning for den arkitektoniske planlægning af en by for mennesker. Fordi byen så at sige åbner sig for cyklisterne.

– Når man bevæger sig langsommere, oplever man også byrummet og de muligheder, som arkitekturen giver, mere intenst. Det har en helt konkret afsmittende effekt på, hvor vi har cafeer, åbne stueetager eller andre tiltag, der inviterer folk ind i byen, siger hun.

Tina Saaby blev ansat som stadsarkitekt i Københavns Kommune pr. 1. september 2010 efter i en årrække at have været leder og partner i Witraz Arkitekter. Hun kommer oprindeligt fra Herning, flyttede til København som 18-årig og er hovedstadens første kvindelige stadsarkitekt.



På cykelkonferencen i Fredericia vil Københavns stadsarkitekt Tina Saaby tale om "udfordringen med at planlægge byer for mennesker på markedsvilkår".

Foto: Agnes Saaby Thomsen



Hold den kørende!

Giv cyklisterne endnu bedre muligheder for at holde den kørende dagen igennem med den nye manuelle pumpe fra VEKSØ.

Med en ganske simpel indsats kan du være med til at gøre cykelturen nemmere for dine medarbejdere, medlemmer og byens borgere generelt.

Luftpumpen fra VEKSØ er en billig og enkel løsning, den er nem at montere, kræver ingen tilslutning, og så gør det jo ikke noget, at der er kælet for det visuelle udtryk.

Kontakt:

Tina Holm Sørensen, Product Market Manager, ths@vekso.com, www.vekso.com

Cykle til arbejde – på motorvejen

Pendlerprojekterne under cykelpuljen afspejler en tidstypisk tendens, hvor cyklen i stigende grad afløser bilen som frihedssymbol og foretrukket transportmiddel til og fra arbejde. Rundt om i Danmark får rugbrødsmotoren nu sine egne motorveje.

Af Frits Bredal, journalist

Før i tiden byggede man motorveje til bilerne. Dengang repræsenterede motorkraft fremskridtet og fremtiden. I dag vil man også bygge motorveje – til cyklerne. "Motorveje til cyklisterne" – alene udtrykket, som det stod med store typer ud over hele forsiden af Jyllands-Posten en dag i september, afspejler et fokusskift fra fire til to hjul. Motor-veje var før i tiden noget, som var uløseligt forbundet med forurenende forbrændingsmotorer, men i vore dage kan det altså også hænge sammen med den rugbrødsmotor, som giver energi til pedaltrampende pendlere.

– I mange år har bilen været et symbol på danskernes ultimative frihed, men nu er cyklen ved at overhale bilen inden om, siger Anette Jerup Jørgensen, der er sociolog og har forsket i trafikkultur.

Nye superstier under cykelpuljen

Cyklens renæssance har sat gang i en række forskellige pendlerprojekter over hele Danmark. Grundideen er, at skabe nye cykelmotorveje – superruter, som bringer pendlerne nemt og hurtigt fra A til B.

F.eks. har Viborg Kommune lanceret Den Midtjyske Cykelstjerne, der skal være et sammenhængende, vidt-forgrenet og effektivt cykelstisystem, hvor alle veje fører til Viborg Banegård og Rutebilstation.

I Aalborg etablerer kommunen en "højklasset cykelpendlerrute" mellem Aalborg Midtby og Aalborg Universitet. Og i hovedstadsregionen samarbejder 18 kommuner om nye "cykelsuperstier", der skal gøre området til intet mindre end "verdens bedste cykelregion".

Tilbage til fremtiden

Hvor bilerne før stod som et symbol på fremskridtet og fremtiden, står de i dag i højere grad som et symbol på en tid, der umuligt kan fortsætte.

Cyklen derimod står stærkere og stærkere i mange danskeres bevidsthed som et symbol på frihed, fleksibilitet og bæredygtighed. At holde i kø eller tomgang på Helsingør-motorvejen giver ikke den helt store fornemmelse af frihed eller miljømæssig ansvarlighed. Men at cykle til arbejde via Den Midtjyske Cykelstjerne i Viborg, en højklasset cykelpendlerrute i Aalborg eller en cykelsupersti i København – det er fremtiden!

– Der har været en kulturel fortælling om, at bilen giver dig frihed. Men nu hvor vejene er trængte og bilerne holder i kø, så vælger mange at tage cyklen i stedet. Derfor er cyklen blevet danskernes nye frihedsværktøj. Det handler om øget frihedsværdi og om at bruge sin tid effektivt, siger Anette Jerup Jørgensen.



Vi cykler gerne til arbejde

Der er stort potentiale for cykelpendling til arbejde, viser undersøgelse fra Det Økologiske Råd.

Af Frits Bredal, journalist

Arbejds-stations-cykler

Energi- og trafikmedarbejder Anne-Mette Wehmüller fra Det Økologiske Råd har i samarbejde med konsulent Thomas Krag fra rådgivningsfirmaet Mobility Advice netop færdiggjort rapporten "Arbejde-stationCykel Hillerød – hvordan fremmer vi brug af cykel mellem station og arbejdsplads."

Ifølge Det Økologiske Råd viser undersøgelsen klart, at mange medarbejdere hos ATP ville cykle, hvis arbejdspladsen betalte for en cykel til brug på strækningen mellem arbejdet og S-togsstationen i Hillerød. Og det kunne godt komme på tale, for på ledelsesniveau ønsker ATP at få flere til at cykle – bl.a. stillede virksomheden for nogle år siden pendlercykler til rådighed for medarbejderne, men dengang var der kun to, som tog i mod tilbuddet.

I dag siger mellem 15 og 30 procent af de adspurgte på ATP og tre andre arbejdspladser, at de gerne ville have stillet en cykel til rådighed til transport mellem station og arbejde – og det er vel at mærke af dem, som ikke allerede cykler.

Der skal en gulerod til

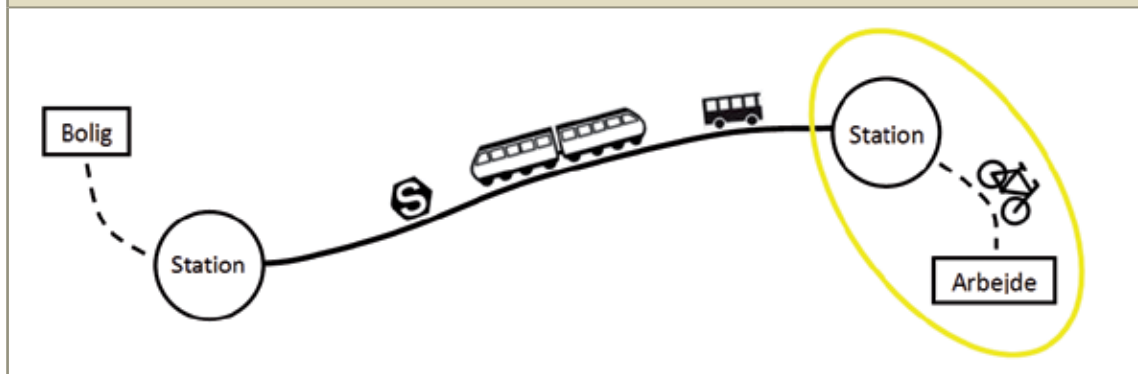
Hillerød Kommune er en typisk pendlerkommune med flere store arbejdspladser, bl.a. ATP, Novo Nordisk og Hillerød Kommune, og målgruppen for pendlerundersøgelsen har været arbejdspladser, planlæggere i kommunerne, politikere, beslutningstagere og interesseorganisationer, som arbejder på at fremme pendlercyklisme.

Efter samtaler og interviews med medarbejdere og ledelse, konkluderer Det Økologiske Råd, at der er stor interesse i cykling på de udvalgte arbejdspladser, omend interessen og potentialet er varierende på de forskellige arbejdspladser.

– Der er et stort potentiale i at fremme cykling mellem arbejde og station – og det er også en forudsætning for at øge andelen af medarbejdere, som bruger det offentlige. Der er en stigende bevidsthed blandt medarbejdere og ledelse om, at cykling skal prioriteres ved at anvende en økonomisk gulerod. F.eks. er medarbejderne villige til at bruge cykler med arbejdspladsens logo, og der er et ønske om at fremme arbejdsgiverbetalt cykling, siger Anne-Mette Wehmüller fra Det Økologiske Råd.

"Arbejde-stationCykel Hillerød – hvordan fremmer vi brug af cykel mellem station og arbejdsplads", hedder den nye rapport fra Det Økologiske Råd. Forfattere: Anne-Mette Wehmüller, Thomas Krag og Christian Ege.

Fås på www.ecocouncil.dk



Integrationscykling

Dansk cykelkultur er en del af den danske livsstil og kan være en vej til integration. Det vil Vejle Kommune udnytte.

Af Frits Bredal, journalist

”Det bliver så sejt, når du kan sige ”Kom så drenge, nu tager vi ud at cykle!” smiler cykelinstruktøren til Senay Kilic, der er i sadlen for anden gang på Nørremarken i Vejle.

En af grundene til, at Senay Kilic, 34 år, har meldt sig til undervisningen er, at hun gerne vil på cykeltur med hendes drenge og mand. Men ikke kun det:

”Det er en god måde at få frisk luft og motion på. Og så er det mindre stressende at cykle frem for at køre bil, fordi du undgår trafik og parkeringsproblemer,” siger Senay Kilic.

Ingen tradition for at cykle

Vejle Kommunes Sundhedsafdeling har tilbudt cykelundervisning på parkeringspladsen bag boligblokkene på Nørremarken siden foråret. Det har en gruppe kvinder med mellemøstlig baggrund sagt ja tak til.

Tina Kreutzer, der er sundhedskonsulent og cykelinstruktør, fornemmer, at der er stor interesse for undervisningen hos mange kvinder, der har anden baggrund end dansk. De kan se fordelene ved at cykle, men har bare aldrig fået det lært:

”I rigtig mange lande er der ikke tradition for at trampe i pedalerne. Enten fordi der ikke for farligt på grund af trafik, fordi der ganske enkelt ikke er råd til cykler eller af helt tredje årsager,” siger Tina Kreutzer..

Det er genialt at cykle

Cykelundervisning er en del af projektet Sund på egen Boldbane, som også tilbyder gymnastik, vandgymnastik, rygestopkurser, madlavning, kostvejledning med mere.

En af ideerne med projektet er at skabe varige livsstilsændringer. Her er cykling en fordel:

”Det geniale ved at cykle er, at det indgår i din dagligdag. Når cyklen er et transportmiddel tænker du ikke på det som motion, du skal huske at gøre. Det er bare noget, du gør,” siger Tina Kreutzer.



Dunja Jabos, Kiymet Arikan og Senay Kilic deltager i cykelundervisningen hos Vejle Kommune. Foto: Bente Mikkelsen

Femern-forbindelse med cykelpotentiale

Svendborg, Langeland og Lolland kommuner vil have cyklisme tænkt ind i byggeri af den faste Femern-forbindelse mellem Danmark og Tyskland. Kommunerne har i fællesskab udarbejdet en rapport om cykel-potentialet i forbindelse med den kommende forbindelse.

af Allan Priess Poulsen, journalist

Svendborg, Langeland og Lolland kommuner udgav i 2009 rapporten "Fra omvej til smutvej – Fyn og Femern via Lolland", hvori kommunerne argumenterer for, at cyklisme bør tænkes ind i byggeriet af den faste Femern-forbindelse mellem Danmark og Tyskland. Blandt andet med henvisning til at Tyskland er Europas førende cykelferieland med store vækstrater inden for cykelturismen. Rapporten bringer bl.a. en illustration af, hvordan en tilhørende cykelsti kunne se ud. Viceborgmester i Langeland Kommune, Knud Gether, bakker op om en cykelsti over broen, som bl.a. SF og Dansk Cyklist Forbund har argumenteret for:

– Hvis cyklisterne kan komme trygt og beskyttet frem og tilbage, er det helt afgjort en god ide. Cykelturismen er en vigtig del af den samlede turismeindustri, så det ville være gavnligt for cykelturismen, samtidig med at det ville sende et vigtigt signal om, at Danmark er et miljøvenligt og fremsynet land, siger viceborgmesteren til Cykelviden.

Brande Danmark som cykelnation

En cykeltur i 70 meters højde over Østersøen. Den oplevelse vil være så speciel, at den vil brande Danmark som cykelnation og tiltrække turister fra især Tyskland. Projektleder i Østdansk Turisme Jesper Pørksen ser store perspektiver i ideen.

– Cykelturen ville være så stor en oplevelse, at man sagtens kan forestille sig folk rejse til Danmark fra hele verden for at prøve det. Jeg vil også mene, at man sagtens kunne tage mere end en symbolsk pris for det, for det ville være verdens længste cykelsti over vand. Tænk at cykle i den højde mellem to lande. Det ville være helt unikt, siger han.

Jesper Pørksen henviser blandt andet til, at Tysklands cykelentusiaster ifølge rapporten "Fahradtourismus in Deutschland" bruger omkring 70 mia. kr. årligt under deres eventyr på to hjul. Et særdeles højt tal. Selv i sammenligning med en anslået pris på 350 mio. kr. for cykelstien over Femern-broen.

– Anlægsomkostningerne til cykelstien er jo kun et skøn og, lige så svært er det at sige noget konkret om den potentielle effekt på cykelturismen. Men hvis man tager det tyske tal og holder det op imod, at Danmark i forvejen er et af de mest populære lande at tage på cykelferie i, så viser der sig et stort potentiale, siger Jesper Pørksen.

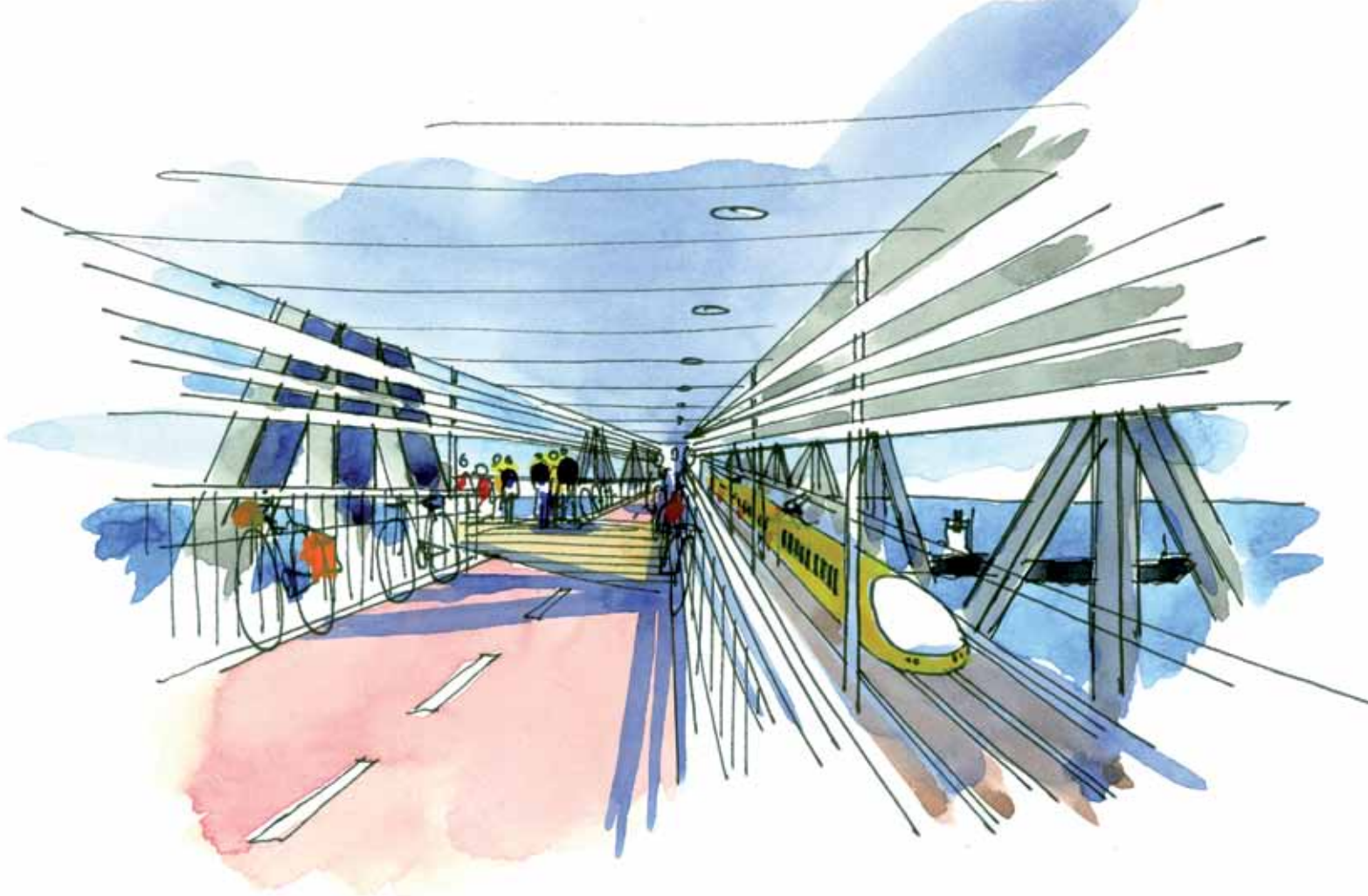
En vigtig signalværdi

Det er endnu ikke afgjort, om det bliver en bro eller tunnelløsning over Femern. Østdansk Turisme lægger op til en vindafskærmet cykelsti, hvis det bliver en bro. En cykelsti, som det kendes fra eksempelvis den japanske Innoshima-hængebro. Også Golden Gate-broen i San Francisco har en cykelsti, men den er dog uden afskærmning. I skrivende stund er SF det eneste af Femern-forligets partier, der bakker op om en cykelsti over en eventuel Femern-bro. Det vil i givet fald blive verdens længste cykelsti over vand.

Ifølge den oprindelige plan skal den faste forbindelse være køreklar i 2018.

Hent rapporten "Fra omvej til smutvej – Fyn og Femern via Lolland" her:

http://mitsvendborg.dk/wp-content/svb-rapport_low.pdf



Svendborg, Langeland og Lolland Kommuner vil have cyklisme tænkt ind i byggeri af den faste Femern-forbindelse mellem Danmark og Tyskland. Her illustration af cykelsti over en eventuel broløsning. Tegning: Philip Rasmussen



Til kamp mod tåbelige bilture

Malmö Kommune har haft stor succes med en tilbagevendende kampagne, der går ud på at kåre årets mest unødvendige biltur.

af Allan Priess Poulsen, journalist

Ideen opstod for fem år siden i samarbejde mellem Malmö Kommune og et marketingbureau. Og går i al sin enkelthed ud på at finde frem til den mest tåbelige biltur i Malmö og omegn. Formålet er i sidste ende at flytte borgerne fra bilen og over på cyklen.

– Forslagene har det til fælles, at de alle handler om bilture, der er meget korte og unødvendige. For eksempel at tage bilen når børnene skal i skole, selv om skolen kun ligger få hundrede meter væk, fortæller Nina Hansson, der er kommunikationskoordinator i Malmö Kommune.

50 meter til børnehaven

Den tvivlsomme ære tilfaldt i år en mor, som havde for vane at køre sin datter i bil til en børnehave beliggende 50-70 meter fra familiens hjem. Som oftest med det resultat at hun på grund af den megen trafik og dårlige parkeringsforhold endte med at parkere bilen næsten ved siden af sit hus, hvorefter hun og datteren gik resten af vejen. Moderen blev præmieret med en cykel og fragter nu sin datter til og fra børnehaven på to hjul. Hun forsvarede sig med, at hun først blev opmærksom på, hvor unødvendig bilturen var, da hun formulerede sit bidrag til kampagnen.

Den svenske kampagne lyder navnet "Inga lojlige bilresor" (ingen tåbelige bilture) og har eksisteret i fire år. Den ledsages hvert år af blandt andet avisannoncer, interview med cyklister og en række events med det samlede sigte at skabe mest mulig opmærksomhed om de miljø- og sundhedsmæssige fordele ved at vælge cyklen frem for bilen. Ifølge Nina Hansson fra Malmö Kommune fordi cyklismen har brug for et talerør over for befolkningen.

– Bilfabrikanterne og tog- og busselskaberne skal nok gøre opmærksom på sig selv, men cyklen har ikke på samme måde en repræsentant, så vi føler, at den opgave ligger hos os, siger hun.

Til udlandet med ideen

Kampagnen har været så succesfuld, at flere andre kommuner i Sverige nu har kopieret konceptet. Derfor kårer blandt andre Helsingborg og Kristianstad nu også årets mest tåbelige biltur, ligesom medarbejdere fra Malmö Kommune forsøger at udbrede kendskabet til ideen ved løbende at deltage på konferencer verden over.

– Vi har diskuteret en del, hvorfor kampagnen nyder så stor opmærksomhed, og jeg tror, det handler om, at vi har været i stand til at give et alvorligt emne et sjovt touch. Folk, der ser vores kampagne, griner af den og af sig selv, og det er en god måde at kommunikere vores budskab ud på, fordi den rammer plet og får folk til at ændre adfærd, siger Nina Hansson.

På den nationale cykelkonference i Fredericia vil Nina Hansson fortælle nærmere om den svenske kampagne og dens resultater.

Et lille citat til glæde og inspiration:

”

Nothing compares
to the simple pleasure
of a bike ride.

”

John F. Kennedy



Cykelviden

Kommunal flirt med cyklisterne

Københavns Kommune fortsætter sin charmeoffensiv over for cyklisterne. Seneste ide er fodhvilere og særligt cykelvenlige skraldespande, der skal få de københavnske cyklister til at føle sig elskede. Men virker det? Vi rykker ud og tester.

Af Frits Bredal, journalist

I Århus er der 8000 fordele ved at cykle, reklamerer byen med. I Odense frister kommunen med cykelpumper og cykelstativer i lækkert design. Og i København skruer de alvorligt op for charmen med cykelbutlere, fodhvilere og særligt cykelvenlige skraldespande til de stadigt mere ombejlede cyklister.

– God infrastruktur for cyklister handler ikke kun om bilfri veje og flere cykelstier. Det handler også om, at cyklisterne skal føle sig set og hørt. De skal føle sig velkomne. Det er det signal, vi gerne vil sende ved f.eks. at opstille fodhvilere og skrå, cykelvenlige skraldespande, siger Andreas Røhl fra Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune.

Københavns Kommune vil være verdens bedste cykelby. Men en ting er kommunale signaler om gode hensigter. En anden ting er fodhvilere og cykelvenlige skraldespande i praksis. Redaktionen besluttede sig for at teste forvaltningens charmeoffensiv.

Skrald – på skråt

De nye, specialdesignede skraldespande sidder lidt på sned, så de er nemmere at ramme for cyklister, der er på farten og vil af med bagerposer, bananskraller, kaffekopper, ispapir, gratisaviser og andet affald. Indtil videre er skraldespandene kun opstillet på en enkelt strækning, men det er jo da en start, og falder forsøget heldigt ud blandt brugerne, kan det være begyndelsen på noget stort.

Cyklende ned ad Tagensvej, midt i København, kastede skribenten bag denne anmeldelse papiret fra sæsonens sidste Magnum-is mod spanden. Vupti. Papiret ramte plet i første forsøg – den skrå vinkel gør det nemmere at ramme skraldespanden i cyklende tilstand.

Fodhvilere

I krydset mellem H.C. Andersens Boulevard og Søgade har Københavns Kommune opstillet en fodhvilere langs kantstenen. Den sidder ca. 20 cm. over jorden og sørger for, at cyklisterne ikke behøver at stige af cyklen, mens de venter på grønt lys. Redaktionen har naturligvis også testet fodhvileren, der passede lige til vores fødder – vi fik faktisk lidt lyst til at blive holdende i krydset.

– At opstille fodhvilere er et fysisk tiltag, men det er også en måde at henvende sig til cyklisterne. En måde at sige – kære cyklister: byen påskønner, at I cykler, og vi vil gerne gøre en ekstra indsats for jer, lyder forklaringen fra Andreas Røhl.

Den ekstra indsats fra kommunen kommer også i form af et nyt hold cykelbutlere, der ved seks Metrostationer rydder op i cyklerne og gerne hjælper med at pumpe cyklen, smøre kæden og sprede glæde i cyklisternes hverdag. Her fra Redaktionen skal der lyde en varm tak. Der er stadig et stykke cykelsti, før vi føler os decideret elskede. Men vi er smigrede. Både af cykelbutler, skraldespande på skrå, fodhvilere og ikke mindst af de gode intentioner bag initiativerne.



Magnum-isen lander perfekt i den særligt cykelvenlige skraldespand. Foto: Dansk Cyklist Forbund



Kolofon:

Cykelviden nr. 4/2010

Cykelviden udgives af Dansk Cyklist Forbund i samarbejde med Cykelnetværket

Cykelviden udkommer fem gange årligt

Ansv. redaktør: Frits Bredal

Redaktion: Lone Andersen, Erik Bølling-Ladegaard, Jan Jensen og Simon Wrisberg

Layout: Henni Christensen

Deadline nr. 5/2010: 19. november 2010

De synspunkter, som fremkommer i nyhedsbrevet deles ikke nødvendigvis af Cykelnetværket eller Dansk Cyklist Forbund. Eftertryk med kildeangivelse, i reklameøjemed kun efter aftale med udgiveren.

Hovedsponsorer for Cykelviden:

VEKSØ®

URBAN
CYCLE
SOLUTIONS

NRGI

