

Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr. 12 Årgang 5
december 2006

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund
og Cykelnetværket

CYKEL VIDEN

Indeks

- Vigtig stikrydsning sikres i Herlev side 1
- 5 millioner til højresvingkampagne side 3
- Rekonstruktion af cykeluheld side 5
- BYPAD - europæisk kvalitetssikring af den lokale cykelpolitik side 7
- Flere penge til cykelfremme i norge side 9
- 30.000 cyklister i København får grøn bølge side 10
- Cykling giver glade og koncentrerede børn side 11
- Trafikpolitik på Frederiksborg Byskole side 12

X
Husk tilmelding til:

Transportforum i Linköping den 10. januar 2007

Se og læs mere på www.vti.se

CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik
V/ Dansk Cyklist Forbund
Rømersgade 5
1362 København K

Hjemmeside: www.cykelviden.dk
E-mail: cykelviden@dcf.dk

Redaktør: Pablo Celis - Celis Consult
E-mail: pablo@celis.dk
Redaktion afsluttet: 8. december 2006

Forventet deadline for næste nummer:
15. februar 2007

Af Morten Lasse Møller - Herlev Kommune

Vigtig stikrydsning sikres i Herlev



I forbindelse med udarbejdelsen af Herlev Kommunes Hastighedsplan 2006-2012 blev der påpeget nogle problemer omkring stikrydsningen på Krebsdammen ved grusbanen. Stien er et led i kommunens eget stisystem med vigtig forbindelse til skoler og sportshaller og en del af det regionale stisystem med forbindelse videre mod nabokommunen Værløse. Ombygningen af stikrydsningen skulle således kombinere sikkerhed med en god fremkommelighed for cyklisterne.

Før ombygningen var stikrydsningen markeret med steler, lav kantstenshøjde mellem sti og kørebane, punkteret dobbelt spærrelinie og oplukkelige dobbelte bomme med spærreflader ved begge stiilløb. Bommene var jævnligt ikke lukket efter hensigten og den tilladte hastighed på Krebsdammen var 60 km/t. Se før-fotos.



Stikrydsningen før ombygning



Krebsdammen frem mod stikrydsningen

Problemerne blev udpeget til at være bilernes hastighed igennem stikrydsningen, en ikke-fartdæmpet stikrydsning og henvendelser fra skoler om "at gøre noget".

I hastighedsplanen kom forslaget til ændring af stikrydsningen ud med en prioritering som nr. 11 blandt tiltag på de større kommuneveje.

At forslaget så allerede er udført i 2006 skyldes, at det nærliggende boligområde på Skinderskovvej og Tibbevangen skulle ændres til en 40 km/t hastighedszone i 2006. Hastighedsplanen lægger nemlig vægt på, at større tiltag på de større kommuneveje ikke overflytter trafik på de mindre boligveje. Derfor skal "nabo-projekter" følges ad.

Fortsættes på side 2



Vigtig stikrydsning sikres i Herlev - fortsat fra side 1

Stikrydsningen efter ombygning, hvor bomme er erstattet af bump på stien og hvor den krydsende trafik er reguleret med en hævet flade.



På begge stitilløb er der etableret stejle ramper med hjattænder, indsnævring med chaussésten og vigepligtstavler.

Oplægget i hastighedsplanen var anlæg af en hævet flade med rampe svarende til 50 km/t og en ændring af hastighedsgrænsen i stikrydsningen (og videre mod øst) til 50 km/t, mens de i forvejen tilladte 60 km/t kunne forblive vest for stikrydsningen.

Teknisk Forvaltning og Via Trafik (som også var samarbejdspartner ved udarbejdelse af hastighedsplanen) kom med et mere detaljeret forslag til indretningen af den nye stikrydsning, som Teknisk Forvaltning har finpudset og udført i perioden okt.-dec. i samarbejde med kommunens egen driftsafdeling, NCC og DONG ENERGY.

Ved stikrydsningen er der anlagt et cirkelbump svarende til en ønsket hastighed på 50 km/t (efter opfordring fra HUR). Herudover har kørebanen fået en mindre indsnævring, så der stadig er fuld kapacitet og alligevel lidt "bevægelse" i kantstensflugten.

På begge stitilløb er der etableret stejle ramper med hjattænder, indsnævring med chaussésten og vigepligtstavler.

Stikrydsningen er endvidere blevet markeret med ny belysning i form af 2 parklamper ligesom skiltningen er blevet suppleret med den ny hastighedsgrænse samt tavle med forvarslings af bump.

Med ombygningen er stikrydsningen blevet fartdæmpet og bilernes hastighed igennem stikrydsningen er alt andet lige faldet - en efter-tælling forventes udført inden jul.

En erstatning af bommene med ramper suppleret med hjattænder og vigepligtstavle giver bedre fremkommelighed og kørselskomfort for cyklisterne og er helt klart en forbedring i forhold til den gamle stikrydsning. Men om cyklisterne vil respektere vigepligten og hvordan cyklisterne generelt vil opfatte den nye udformning vil erfaringerne med tiden vise.

Yderligere oplysninger om projektet kan fås ved henvendelse til:

Morten Lasse Møller
Herlev Kommune, Teknisk Forvaltning
Tlf: 44 52 64 68
Mail: tfpv@herlev.dk





5 millioner til højresvingkampagne

A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål skænker over 5 mio. kr. til en kampagne rettet til lastbilchauffører og cyklister i forbindelse med højresvingulykker.

Mens antallet af trafikdræbte er faldet på næsten alle andre områder, har antallet af ulykker med cyklister og højresvingende lastbiler ligget fast på cirka ti dræbte om året.

Dette var baggrunden for at Havarikommissionen igangsatte en undersøgelse af 25 højresvingulykker, der blev offentliggjort for en måned siden og som nu har afstedkommet privat finansiering til en konkret kampagne.

I rapportens konklusioner var der bl.a. klare anbefalinger om målrettede kampagner til chauffører, vognmænd og cyklister, som en vigtig indsats for at få nedbragt antallet af højresvings ulykker.

Overraskende resultater i havarikommissionens rapport

Rapporten fra Havarikommissionen rummer flere overraskende konklusioner. Opfattelsen har f.eks. indtil nu været, at cyklisterne typisk bliver ramt af lastbilens bagende, men rapporten tegner et andet billede. Ud af de 16 cyklister, der blev kørt over, blev de 14 ramt af lastbilens førerhus – og den iagttagelse betyder meget for, hvordan ulykkerne fremover kan forebygges.

Rapporten lægger stor vægt på, hvor afgørende det er, at chaufførerne orienterer sig grundigt nok. I samtlige 25 ulykker, konkluderes det, at orienteringen har været utilstrækkelig. Og i 21 tilfælde var lastbilens spejle forkert indstillet. Også cyklisterne orienterer sig utilstrækkeligt og det giver sig også udslag i Havarikommissionens konkrete anbefalinger.

Der peges på flere indsatser

En af rapportens vigtigste anbefalinger omfatter kampagner, der oplyser chaufførerne om deres ansvar og cyklisterne om deres sårbarhed. Samtidig anbefaler rapporten, at det påbydes lastbiler at holde stille og orientere sig inden hvert højresving – og at de store lastbilers adgang til byerne bør begrænses. Udover kampagneindsatsen fokuserer rapporten på statens og kommunernes mulighed for at forbedre de vejtekniske anlæg i krydsene.

Information og kampagne skal give bedre forståelse

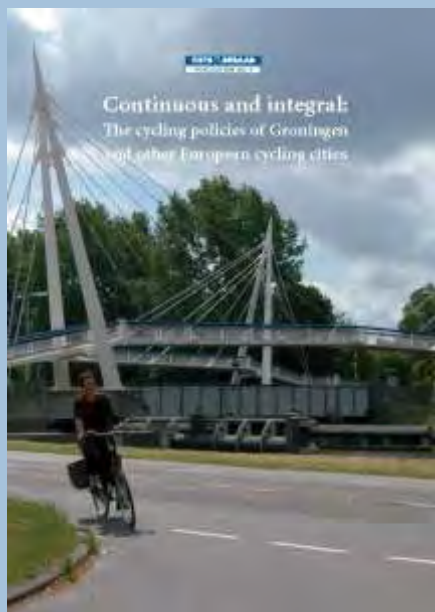
Kampagnen skal give cyklisterne meget større forståelse for deres sårbarhed i forhold til højresvingende lastbiler og give enkle klare anvisninger på, hvordan de skal placere sig for at undgå ulykkerne.

Fortsættes på side 4



Nye publikationer

Cykelpolitikken i Groningen og andre europæiske byer



Rapporten "Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities" beskriver trafik- og cykelpolitikken i 10 europæiske byer.

Rapporten, som er udgivet af det hollandske cykelforbund "Fietsberaad", omtaler politikker i byerne Groningen, Amsterdam, Enschede, Zwolle og Veenendal i Nederland, Odense og København i Danmark, Münster og Freiburg i Tyskland, og Ghent i Belgien.

Rapporten indeholder udover evalueringen af cykelpolitikker en forklaringsmodel, som omfatter 11 faktorer med størst betydning for folks valg af transportmiddel.

Rapporten kan ses og læses på:

<http://www.cykelviden.dk/cykelviden/Planer/groningen.pdf>

CYKEL VIDEN

5 millioner til højresvingskampagne - fortsat fra side 3

Målrettede indsatser over for lastbilchauffører skal hjælpe chaufførerne til at indøve rutiner, som sikrer bedre udsyn og spejlindstilling samt orientering ved svingning.

Rådet for Større Færdselssikkerhed, Færdselsstyrelsen og reklamebureauet DDB skal stå for kampagnen, hvor Dansk Transport og Logistik, 3F og Dansk Cyklist Forbund bliver vigtige medspillere.

Kampagnen vil blive lanceret til foråret, når cyklisterne igen i stort antal kommer i sadlen.



Af Per Bo Hansen, DanCrash ApS

Rekonstruktion af cykeluheld



Den viste rekonstruktion af et høresvingsuheld mellem en cyklist og en lastbil er udarbejdet alene til denne artikel, idet DanCrash ikke offentliggør materiale, ejet af - eller tilvejebragt for - en anden part

I forbindelse med trafikulykker vil der i mange tilfælde være behov for en rekonstruktion af, hvordan uheldet er opstået, og hvordan det har udviklet sig. Ved hjælp af bl.a. simuleringsprogrammet PC-Crash® kan firmaet DanCrash eftervise hændelsesforløb i forbindelse med virkelige kollisioner, herunder beskrive forløbet i 3D-visualisering, og udregne og dokumentere de enkelte påvirkninger - et nyttigt værktøj når særlige uheld skal dybdeanalyseres.

Cykelvidens formål er "at indsamle og formidle eksisterende og ny viden om sikker cykeltrafik især af trafikteknisk karakter - viden som er høstet gennem mange år i forskellige kommuner, amter og statslige instanser samt private virksomheder", sætter meget præcist fokus på det essentielle i færdselssikkerhed såvel som anden sikkerhed. Eksisterende viden og erfaring skal indsamles, ny viden indhentes, og det hele skal formidles på en måde, som dels fanger målgruppens opmærksomhed, dels taler til målgruppen med et genkendeligt udtryk og på en måde så budskabet opfattes - DanCrash er baseret på denne filosofi.

DanCrash bidrager med den nyeste viden fra europæiske kolleger i EVU-samarbejdet og bygger videre på 100 års uhedsrekonstruktionsarbejde, som er foretaget af "den Motorsagkyndige" - Bilinspektøren - når noget var gået alvorligt galt, og beregnet og formidlet med den nyeste teknologianvendelse. Det er således lige så vigtigt at kende til "historien bag" som det er at formidle den af hensyn til forebyggelse.

Der forskes således løbende i nye beregningsmetoder, så rekonstruktionen kan blive så akkurat som muligt. Dels til brug for strafferetslige og erstatningsretlige sagers afgørelse ved domstolene, dels som basis for det forebyggende arbejde.

Et uheld kan defineres som; "en pludselig opstået hændelse, med uønskede konsekvenser for mindst den ene part". På fotoet ved siden af ses en motorcykel og en cykel, placeret som under kollisionen - "en pludselig opstået hændelse med uønskede konsekvenser" - kan man vist roligt sige.

Sidste led i rekonstruktionen er således "efter", da alle tre sekvenser; "Før", "under" og "efter" et uheld skal kunne rekonstrueres. Kun det fuldstændigt afklarede forløb kan bidrage til forebyggelse af en lignende hændelse, og helst skal begge parter bibringes dette kendskab.



EES: 80-84 km/h Source: Dr. Melegh Collection: CD-EES by Dr. Melegh

Fortsættes på side 6



Blinde er utrygge i trafikken

Hver tredje synshandicappede er utryg ved at færdes i trafikken. Især fodgængerfelter uden lys- og lydregulering er et problem. Men også lydløse cyklister rangerer højt på listen, viser en ny undersøgelse, der dokumenterer de blinde og svagsynedes kvaler i trafikken.

En undersøgelse, som Catinét A/S har lavet for Dansk Blindesamfund i september 2006 viser, at 34 procent føler sig enten utrygge eller meget utrygge.

Frygt for uregulerede overgange

Størstedelen af de adspurgte frygter specifikt at blive kørt ned af biler og cykler, men mange angiver, at de generelt er utrygge ved at færdes i trafikken.

Hele 55 procent af de blinde og svagsynede i undersøgelsen peger på, at især fodgængerfelter uden lys- og lydregulering er et problem. Her frygter mange, at bilerne ikke stopper, men over halvdelen har også en konkret frygt for at blive kørt ned af cykler.

Næsten halvdelen af de adspurgte venter op til fem minutter på at krydse et ureguleret fodgængerfelt./ritzau/

Rekonstruktion af cykeluheld - fortsat fra side 5



Ovenfor ses et eksempel på "eftersituationen", hvor politiet bl.a. ved brug af bilinspektører sikrer sig de nødvendige data om køremåde, køretøjernes stand, personernes reaktionsmønstre, vejens beskaffenhed, herunder om tavler, lyssignaler og vejafmærkning var tydelige og virksomme. Alt sammen nødvendige oplysninger for at lave en rekonstruktion og derved kunne drage en lære.

DanCrash erfarer, at A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal har skænket godt 5 mio. kr. til en kampagne rettet til lastbilchauffører og cyklister i forbindelse med højresving.

Vi ønsker ikke mindst de danske cyklister, men også chauffører og vognmænd tillykke med pengene og initiativet, og håber på en afsmittende virkning hos andre fonde samt de offentlige myndigheder, der er ansvarlige for videns- og erfaringsindsamlingen qua uheldsudrednings-arbejdet.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til:

Per Bo Hansen
dancrash@dancrash.dk
www.dancrash.dk



Af Morten Rettig og Birgitte Bagge, certificerede BYPAD-auditorer, COGITA



BYPAD - europæisk kvalitetssikring af den lokale cykelpolitik

BYPAD eller "Bicycle Policy AuDit" er en europæisk standard for evaluering af byers og regioners cykelpolitik. BYPAD, BYPAD+ og BYPAD Platform er navnene på de tre EU-projekter, der siden 1999 har udviklet, tilpasset og implementeret evalueringsværktøjet.

Der er i dag mere end 65 byer i 15 europæiske lande, der har fået deres cykelpolitik evalueret og efterfølgende er blevet certificerede BYPAD-byer. I Danmark har Odense, Hillerød, Viborg og Nakskov fået deres cykelpolitikker evalueret af BYPAD.

BYPAD-processen består af 10 trin, og selve certificeringen gennemføres af særligt uddannede BYPAD-auditors. Der er i dag 34 certificerede auditors i 20 europæiske lande, og det seneste uddannelsesforløb blev gennemført i august måned i Østrig, hvor bl.a. to konsulenter fra COGITA deltog og blev certificerede som BYPAD-auditors.

Et dynamisk procesværktøj

BYPAD er et meget involverende procesværktøj, der er meget velegnet til at skabe medejerskab og forankring af cykelpolitikken såvel politisk og organisatorisk i kommunen som hos brugergrupperne (cyklisterne). Et medejerskab der kan medvirke til at kvalificere kommunens cykelpolitik, skabe positiv bevågenhed, legitimitet, ressourcer og smidiggøre den efterfølgende implementering af cykelpolitikken.

BYPADs karakter af et dynamisk procesværktøj bevirker, at der ikke på forhånd er fastlagt et bestemt niveau for at blive certificeret som BYPAD-by. Certificeringen sker nemlig med udgangspunkt i det konkrete niveau, hvor man befinder sig. Dette er en klar styrke ved BYPAD, og der er således ikke tale om et værktøj for en eksklusiv kreds af cykelbyer. BYPAD tilbyder således også byer, der først skal i gang med at skabe bedre forhold for cyklister klare incitamenter og værktøjer til at gå i gang med at udvikle en cykelpolitik. Med BYPAD får man nemlig et systematisk værktøj til analysere styrker og svagheder ved den lokale cykelpolitik, ligesom kommunen får klare anbefalinger til fremtidige forbedringer af den eksisterende cykelpolitik. Kommunen bliver således ved hjælp af BYPAD i stand til både at udvikle og evaluere den lokale cykelpolitik.

BYPAD metoden

BYPAD-metoden tager udgangspunkt i et spørgeskema, der består af 9 moduler. Spørgeskemaet findes i tre versioner, der retter sig mod hver sin særlige målgruppe: mindre byer, større byer og regioner. Der er dog ikke tale om et spørgeskema i traditionel forstand, men snarere et proces- og dialogværktøj, som BYPAD-auditoren anvender til at skabe et fælles overblik over status for den nuværende cykelpolitik og samtidig opstille mål og handlinger for den fremtidige cykelpolitik.

Fortsættes på side 8



Ingeniører - byg flere cykelstier

Hvis vi vil undgå trafik kaos i fremtiden, skal der investeres 200 milliarder kroner, har ingeniørforeningen IDA beregnet.

Flere cykelstier er en vigtig del af løsningen.

Der er udsigt til en enorm stigning i mængden af både privatbiler og lastbiler over de næste 10-20 år, som vil skabe kaos.

Derfor skal den kollektive trafik og cykelstinet udbygges markant. De næste 30 år er der behov for at investere mere end 200 mia. kroner i blandt andet højhastighedstog, letbaner, sporvogne og udbygning af cykelstinet.

Konklusionerne fremgår af en analyse, som ingeniørernes forening IDA har gennemført blandt 1.000 trafik- og planlægningsingeniører. Af de 580, som har svaret, arbejder tre fjerdedele til dagligt med trafik- og planlægnings spørgsmål.

- Folk vil gerne benytte offentlige transportformer, hvis de fungerer ordentligt. Det forudsætter, at busser og tog kører til tiden og ikke holder stille på grund af tilsandede veje og signalfejl på bane, udtaler formanden for IDA, Lars Bytoft til Berlingske Tidende.

Udbyg cykelstinet

Næsten halvdelen af ingeniørerne bruger selv dagligt cyklen som transportmiddel. 43 pct. mener, at der i høj grad er brug for en udbygning af cykelstinet i byer og på landet. 35 pct. mener, at der i nogen grad er behov herfor, mens 19 pct. i mindre grad mener, at cykelstinet bør udbygges.

Kun 2 pct. mener ikke, at der skal ske en udbygning. Svarene står i skarp kontrast til de ubetydelige midler til cykelstier, der blev afsat i det netop indgåede trafikforlig.

Undersøgelsen viser endvidere, at hele 73 procent af trafikingeniørerne ikke har tillid til, at regeringen og transportminister Flemming Hansen (K) er i stand til at løse trafiksektorens udfordringer.

Kilde: Ingeniøren, www.ing.dk og Berlingske Tidende, Indland s. 16-17 (9.11.2006) LR

BYPAD - fortsat fra side 7

Spørgeskemaets 9 moduler falder indenfor 3 overordnede faser planlægning, implementering og evaluering af cykelpolitikken. Der er tale om gensidigt afhængige moduler og faser, der tilsammen kan medvirke til at sikre en bæredygtig og velbalanceret cykelpolitik.

I planlægningsfasen opererer spørgeskemaet med spørgsmål indenfor kategorierne: Brugerbehov, ledelse og samarbejde, politiske dokumenter samt økonomi og personale. I implementeringsfasen opererer spørgeskemaet med kategorierne: Infrastruktur og sikkerhed, kommunikation og uddannelse, komplementære handlinger samt målgrupper og partnerskaber. Det sidste modul fokuserer på evaluering og monitorering af cykelpolitikens effekter.

Processen skridt for skridt

I forbindelse med en BYPAD-evaluering nedsættes en evalueringsgruppe bestående af repræsentanter fra politikere, embedsmænd og cyklistinteressegrupper i kommunen/regionen. De tre grupper udfylder individuelt spørgeskemaet og sender det efterfølgende til auditoren. Med udgangspunkt i de udfyldte spørgeskemaer indplacerer auditoren kommunens cykelpolitik på et foreløbigt niveau i forhold til de 4 BYPAD niveauer. Evalueringsgruppen mødes herefter til en fælles dialog omkring niveauplaceringen og dermed en fælles dialog og forståelse af status for kommunens nuværende cykelpolitik/indsats. BYPAD-metoden viser sig erfaringsmæssigt at fremme konsensus og en fælles forståelse, der er afgørende for at videreudvikle cykelpolitikken. På baggrund af dette møde med evalueringsgruppen udarbejder BYPAD-auditoren efterfølgende en statusrapport samt fremsender forslag til en handlingsplan/kvalitetsplan for fremtidige mål og initiativer, herunder prioriteringer, ansvarlige, tidsperspektiv og budget. Denne plan drøftes på et afsluttende møde med evalueringsgruppen.

Med BYPAD certificeringen og nedsættelsen af evalueringsgruppen opnår kommunen således et bredt forankret medejerskab for cykelpolitikken. Det forholdsvis omfangsrige spørgeskema medvirker ikke alene til at sikre, at evalueringsgruppen kommer ind på mange forskellige facetter og aspekter omkring cykelpolitikken/indsatsen, hvilket giver et solidt grundlag for en fælles dialog omkring gældende status, men spørgeskemaets særlige opbygning giver også inspiration og konkrete handlingsanvisninger i forhold til, hvordan cykelpolitikken kan udvikles og forbedres i fremtiden.

Hvorfor BYPAD?

Med en BYPAD-audit opnår man en europæisk certificering som cykelby. Certificeringen baserer sig på europæisk "best practise" og er dermed et velafprøvet værktøj til at (videre)udvikle cykelpolitikker. Med en BYPAD-audit får kommunen således adgang til en fælles europæisk videns- og erfaringsudveksling, der kan medvirke til at kvalificere cykelpolitikken.

Værktøjets dialog- og procesform sikrer, at de forskellige interessenter i forhold til kommunens cykelindsatser involveres aktivt og ansvarliggøres for kommunens cykelpolitik. Det brede medejerskab sikrer gode forudsætning for en succesfuld forankring af cykelpolitikken, og dermed at de opstillede mål og visioner også omsættes til konkrete handlinger.

Herudover har BYPAD certificeringen også en høj signalværdi overfor borgere og den øvrige omverden og giver samtidig mulighed for aktiv benchmarking med de pt. mere end 65 andre BYPAD-byer i Europa.

Yderligere oplysninger om BYPAD kan fås ved henvendelse til:

Morten Rettig
COGITA
mr@cogita.dk



En by kun for cykler

Man tror måske ikke, det kan lade sig gøre, men hollænderne har bevist det. En by kan godt indrettes så cykler har første ret.



Den hollandske by Gronningen er helt speciel. Den er næsten rensket fra trafikstøj og bilos. Lige siden 1977 har cyklerne nemlig haft første ret i byen. Byen er på størrelse med Odense, men selv om Odense efter danske normer er en cykelvenlig by, tåler den ikke sammeligning med Gronningen.

Her får cyklerne forspring for bilerne i alle lyskryds, kommunen har flere steder etableret overvåget cykelparkering, og næsten alle veje har cykelvenlig belægning.

Tilpasningen af byen har kostet millioner, men det havde været endnu dyrere at indrette byen til biler, og resultatet er slående. Halvdelen af indbyggerne cykler til arbejde hver dag - og forretningslivet blomstrer.

Kilde: www.dr.dk/nyheder (24.10.2006)
LR

Flere penge til cykelfremme i Norge



Den norske stats gør meget for at fremme cyklingen - og ved en cykelkonference i Stavanger har samfærdselsministeren netop lovet endnu flere midler til området og øget driftsstøtte til det norske cyklistforbund.

En stort anlagt cykelkonference har netop fundet sted i Stavanger den 23.-24. oktober. Den blev åbnet af den norske samfærdselsminister Liv Signe Navasete, der i sin tale understregede, at cykelveje i byerne er en del af svaret på de øgede kø- og miljøproblemer.



Flere investeringer på vej
Hun beklagede samtidigt, at der i budgettet for 2007 "kun" er afsat 240 mio. kr. til gang- og cykelstier.

Det er nemlig kun en tredjedel af det, der er forudsat i den nationale cykelstrategiplan, som er en del af regeringens transportplan.

Derfor lovede ministeren, at der i 2008 og 2009 vil blive afsat midler

til planlægningen af stærkt øgede investeringer de kommende år, så den norske regering kan leve op til deres ambitiøse cykelstrategiplan.

Øget driftsstøtte

Under stort bifald kunne ministeren oplyse, at støtten til Syklisternes Landsforening ikke alene vil blive videreført, men vil blive øget med virkning fra 2006. Ministeren vil gerne have en stærk og krævende cyklistorganisation, der kan tage pulsen på cyklisterne, og som ved hvor "cykelskoen" trykker.

Hun betonedede, at cykelfremme er et væsentligt mål for den norske regering, og at regeringen værdsætter den kompetence, som kan hentes hos "cyklisternes talerør".



Københavns Kommune



30.000 cyklister i København får grøn bølge

Biler og især busser har i mange år haft grøn bølge på de københavnske veje. Men nu er det cyklisternes tur til at kunne køre gennem byen uden at skulle stoppe for rødt. Den 25. oktober indviede Københavns Kommune byens første gadestrækning, hvor lyssignalerne er indstillet til at give grønt lys for cyklister.

”Vi har en ambition om at være verdens bedste cykelhovedstad, og jeg ser det derfor som et ganske naturligt skridt, at vi begynder at regulere trafikken, så det bliver endnu nemmere at være cyklist i København”, sagde teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam ved indvielsen af bølgen.

Fra ydre Nørrebro til søerne på 7½ min.

Den grønne bølge betyder, at godt 30.000 cyklister dagligt får en hurtigere og mere sikker vej, når de cykler på Nørrebrogade. Lyssignalerne er indstillet til, at hvis man kører den ca. 2,5 km lange strækning med 20 km/t, så tager det altså ikke mere end 7,5 min. at komme fra ydre Nørrebro og ind til søerne. 20 km/t svarer til et rask tråd, hvor børnene sagtens kan være med - samtidig kan det have en positiv effekt på trygheden på cykelstien, da det ikke kan betale sig at ræse.

Det er ikke muligt at lave grøn bølge samtidig i begge retninger på Nørrebrogade, derfor er lyssignalerne indstillet, så der fra kl. 6.30 til 12.00 er grøn bølge ind mod byen og fra kl. 12.00 til 18.00 er der grøn bølge ud af byen.

Fakta

- Grøn bølge for cyklister er et led i en større strategi for at forbedre cyklisternes rejsehastighed i København med 10% (i 2004 var gennemsnittet 15,3 km/t)
- Nørrebrogade er med sine godt 30.000 cyklister i døgnet Danmarks mest cykelbefærdede strækning
- Der er sat et midlertidigt specialdesignet skilt op, som viser strækningen med grøn bølge - Københavns Kommune har ansøgt Vejdirektoratet om at få det op permanent.
- Der kommer flere grønne bølger i København, kommunen undersøger allerede nu, hvor den næste grønne bølge kan være

Yderligere oplysninger om projektet kan fås ved henvendelse til;

Københavns Kommune
Vej & Park
Trafik- og Plankontoret
Njalsgade 13
2300 København S
Tlf.: 33 66 34 55
E-mail: vejpark@tmf.kk.dk



Pædagoger skal lære børn sikker færdsel

Flere og flere børn bliver kørt til børnehave i forældrenes bil. Det gør dem til usikre trafikanter, så nu skal særlige trafikpædagoger lære børnene at færdes sikkert i trafikken.

Dobbelt så mange børn sidder i dag bag i forældrenes bil på vej til børnehave, end der gjorde for ti år siden. Derfor er der også et stigende antal usikre trafikanter blandt børn. Det kan føre til, at de senere i livet kommer ud for flere ulykker i trafikken.

Derfor vil Rådet for Større Færdsels-sikkerhed nu sætte ind med efteruddannelse af pædagogerne, så de kan give børnene den grundlæggende trafikopdragelse og træning.

Både Rådet for Større Færdsels-sikkerhed og transportminister Flemming Hansen understreger dog, at det først og fremmest er forældrenes ansvar at børnene lærer at begå sig i trafikken.

Kilde: Urban s. 8 (25.10.06) LR

Cykellygter til Odense-børn

Odense var den kommune, hvor flest børn deltog i Alle Børn Cykler-kampagnen. Det belønner kommunen nu ved at uddele gratis lygter til deltagerne.

1.700 skolebørn i Odense Kommune cyklede med i Alle Børn Cykler, da kampagnen rullede over landet i september. Det er kommunen så glad for, at de nu belønner samtlige 1.700 unger med hver et sæt batteriløse cykellygter.

Lygterne skal fastmonteres på cyklerne og lyse uanset om der bliver kørt i lys eller mørke. Det forbedrer trafik-sikkerheden markant.

Kilde: Fyens Stiftstidende (13.10.2006) LR

Dansk Cyklist Forbund

Cykling giver glade og koncentrerede børn

Det er sundt at cykle til skole, men det betyder også meget for humøret og koncentrationen. Det viser en undersøgelse, som Dansk Cyklist Forbund har gennemført blandt de lærere, der havde klasser med i motionskampagnen "Alle Børn Cykler" i september i år.

70.000 elever kørte med, da Dansk Cyklist Forbund i år for femte gang opfordrede alle landets skoleklasser til at cykle til skole i to uger. Og for at måle effekten af kampagnen blev der i år gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor op mod hver fjerde deltagende lærer svarede på en lang række spørgsmål om kampagnen.

Glade og koncentrerede børn

29 pct. af lærerne mener, at kampagnen har øget børnenes koncentration, og 38 pct. siger, at eleverne har været gladere i kampagneperioden. Nogle lærere nævner, at de har oplevet et stort sammenhold omkring det at cykle, og at nogle elever er "vokset" ved at få muligheden for at cykle.

Nye cyklister fylder skolevejen

En gennemsnitlig klasse deltager i Alle Børn Cykler med 20 elever – af dem cykler de 12 i forvejen, mens otte begynder at cykle i forbindelse med kampagnen. Efter de to kampagneuger er der gennemsnitligt seks børn, som holder op med at cykle igen, men tilbage står et plus på to nye cyklister pr. klasse. Det betyder, at kampagnen årligt bidrager med cirka 7.000 cyklende børn.

Stor opbakning fra alle

Kampagnen nyder meget stor opbakning fra lærerne. Hele 97 pct. mener, at kampagnen er god eller rigtig god, mens kun 1 pct. mener, at den er dårlig – 94 procent ønsker den gentaget til næste år. Lærerne melder, at opbakningen fra ikke færre end 73 pct. af forældrene har været god, 23 pct. blandet og kun 4 pct. ringe. Mange forældre er oven i købet selv steget på cyklen for at følge børnene.

God til de mindste

Over halvdelen af lærerne lægger vægt på, at Alle Børn Cykler motiverer børn til at bevæge sig, mens hver tredje primært har fokus på den forbedring af trafik-sikkerheden, der opnås. I de skriftlige tilbagemeldinger blev det fremhævet, at kampagnen har motiveret til brug af cykelhjelm, som gav ekstra point i konkurrencen. Kampagnen appellerer især til 1.-6. klasse, mens der er relativt færre deltagere fra de større klasser, hvor der også meldes om problemer med at få hjelmen på.

Gang i Danmark 2007

Dansk Cyklist Forbund kan allerede nu afsløre, at Alle Børn Cykler bliver en del af "Gang i Danmark 2007" – et initiativ fra indenrigs- og sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen og TrykFonden med det mål at fremme bevægelse og sundhed i de nye kommuner.





Nu får skolepatruljen på Frederiksborg Byskole hjælp fra en trafikpolitik for skolen.

Et oversigtskort over skolens parkeringspladser, afsætningspladser og cykelparkering er en del af skolens trafikpolitik og skal hjælpe med til at trafikken omkring skolen afvikles på en mere hensigtsmæssig måde.



Hillerød Kommune

Trafikpolitik på Frederiksborg Byskole

I Hillerød har Frederiksborg Byskole, arbejdet med -og vedtaget- en trafikpolitik for skolen. Skolen ligger ud til en af de primære trafikveje i Hillerød By og er bygget på et tidspunkt, hvor biltrafikken var væsentlig mindre end i dag. Derfor kan man i dag konstatere, at der problemer med afsætning af skolebørn og med tryghed og sikkerhed for den lette trafik.

Et Trafikudvalg nedsat på eget initiativ

Forældrebestyrelsen på Frederiksborg Byskole nedsatte på eget initiativ i 2005 et trafikudvalg, som har arbejdet målrettet og engageret med en trafikpolitik for skolen i 2005 og 2006.

I skolens handlingsplan for 2006 var målet for trafikken omkring skolen "At give eleverne, deres forældre og ansatte mulighed for at færdes sikkert gående eller på cykel omkring skolen i og udenfor skoletiden" og resultatkravet, var " Byskolens trafikpolitik som pjece". Trafikpolitikken blev vedtaget og udgivet som pjece i efteråret 2006.

Trafikudvalgets arbejde

Da trafikudvalget begyndte sit arbejde var ønskelisten til forbedringer på skolevejen lang. Nogle af ønskerne er stadig på tegnebrættet, mens der er aktuelle forbedringer på flere af de vigtigste punkter herunder;

- ✓ Udarbejdelse af en Trafikpolitik
- ✓ Flere og bedre cykelparkeringspladser - sikret mod tyveri og hærværk
- ✓ Aftaler omkring korttidsparkering på skolen og de tilstødende parkeringsarealer - for at sprede parkeringen (og trængslen) over et større område.
- ✓ Lukning af stier samt brandveje for kørende trafik - ærindetraffic dog undtaget (ikke af- og påsætning af elever)

Trafikudvalgets arbejde som inspiration for andre

Trafikudvalgets arbejde har været en stor succes og har medvirket til en bedre trafikafvikling og moral omkring skolen. Og det kan kun anbefales at modellen for gennemførelse af forbedringer bruges på andre skoler i landet for at sikre forholdene omkring skolevejene på en effektiv og pris-billig måde.

Yderligere information omkring projektet kan fås ved henvendelse til:

Hillerød Kommune
Eva Kristensen
ek@hillerod.dk
www.hillerod.dk



Bliv sponsor

Cykelviden er finansieret af Dansk Cyklist Forbund. Finansieringen dækker kun udgifterne til at vedligeholde hjemmeside og udsende nyhedsbrev i en tidsbegrænset periode. Derfor er Cykelviden afhængig af eksterne midler for at kunne fortsætte i forhåbentligt mange år frem. Ønsker din virksomhed at støtte Cykelviden, hører vi meget gerne fra jer. I så fald kontakt venligst direktør Jens Loft Rasmussen - Dansk Cyklist Forbund på e-mail: jl@dcf.dk eller på telefon 3338 2466