

## 17

## Byplanlægning og cykelvenlige omgivelser for børn

### Trine Agervig Carstensen

Lektor, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektion for Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet

Denne tekst sætter fokus på, hvad der er vigtigt i by- og boligområdernes indretning for, at cykling er en effektiv og foretrukken transportform for børn og deres forældre. Det cykelvenlige byområde for børn har karakteristika, der adskiller det fra voksnes ditto. Korte afstande og gode adgangsforhold til dagligdagens steder er vigtige faktorer for befolkningens cykling, og endnu vigtigere for børn.

De seneste års forskning i, hvad der har betydning for om befolkningen cykler i hverdagen, har både afdækket, hvordan de fysiske og funktionelle rammer i vores byer og byregioner spiller ind, men også hvordan en lang række adfærdsmæssige og livstilsbetingede faktorer har betydning. Det er således et komplekst sæt af faktorer, der former cykelegnede omgivelser og befolkningens cykelvaner. Dette gælder ikke mindst, når man særskilt betragter transportvaner blandt børn og unge. Dette har været emnet for et forskningsprojekt på Københavns Universitet (1). For at håndtere klimakrisen og indfri de politiske målsætninger, er der behov for en grøn omstilling af transportsektoren. Cykling er CO<sub>2</sub>-neutral og en del af denne ligning. Transportvaner dannet i barndommen former fremtidens foretrukne måder at transportere sig på. Det er derfor vigtigt, at børn arver og viderefører bæredygtige transportvaner. Ud over at være en CO<sub>2</sub>-neutral transportform, der ikke forurener byer og boligområder, bidrager cykling også til et levende bymiljø og befolkningens sundhed qua den fysiske aktivitet cykling indebærer.

### Cykling er vigtig for børns velfærd

Cykling har en central rolle for danske børns velfærd og udvikling. Det at være medborger i et demokratisk samfund, drejer sig blandt andet om at have adgang til mange steder og på mange tidspunkter. Det handler også om at have nogle omgivelser, der giver muligheder for forskellige oplevelser og kropslige sanseerfaringer. Børns daglige velfærd påvirkes blandt andet af designet og indretningen af de fysiske omgivelser, børn bevæger sig i, og af de befordringsmidler de bevæger sig med. Transport i børns hverdagsliv består både af faste ruter og mere frie ture. Skolevejen er et fast element, og vejen til skole er ofte fast rutine, hvorimod hjemvejen har en friere rytme, hvor der er plads til oplevelser med kammerater i bevægelse. De kropslige sanseerfaringer, der knytter sig til bevægelse er ofte knyttet til lyst og glæde. Cykling er en vigtig kilde til børns kropslige og sociale oplevelser og erfaringer med fart, fremdrift, selvstændighed og frihed (2).

### Børns cykelvaner er under pres

De seneste årtier er andelen af biler og antal kørte kilometer øget markant i Danmark, og det har sat pres på børns cykling. Presset findes bl.a. i kombinationen mellem forældres transportvalg- og behov og oplevede tidspres. I andre dele af den vestlige verden køres børn i stigende omfang i bil til skole på bekostning af bl.a. cykling. Disse tendenser findes også i Danmark.

Selvom den brede danske befolkning gennem mange år har udviklet og vedligeholdt en solid cykelkultur, cykler voksne i dag mindre end tidligere, og især uden for de større byer og tættere byområder (3).

## Cykelvenlige byområder for voksne

Byens strukturer har stor betydning for de afstande, der er mellem vigtige steder i borgernes hverdagsliv, og dermed for det daglige transportbehov. Det er først og fremmest ”bymæssige” strukturer, der stimulerer cykling. Det betyder dog ikke, at cykling især finder sted i større byer. Den ideelle cykelvenlige by er en by med høj koncentration af detailhandel og service, der samtidig er kompakt, således, at der er korte afstande til centrum. Desuden har den en relativ høj befolkningstæthed og et relativt fladt terræn. Sidst men ikke mindst har den et finmasket vejnet, der gør det muligt at cykle på kryds og tværs. Disse bymæssige strukturer skaber korte afstande til hverdagens vigtige steder, og gør det muligt, at disse kan nås inden for cykelafstand. Folk, der bor i byområder med disse karakteristika, er dem der cykler mest (4). Cykling er afstandsfølsom og især velegnet til kortere afstande, og cyklens klimavenlige potentiale ligger i at erstatte bilkørsel på de kortere ture. Næsten halvdelen af danskerne har 10 km eller mindre til arbejde, og i takt med at el-cykling vinder frem udvides cyklens anvendelighed i den daglig transport.

Udover bymæssige strukturer handler cykelvenlige omgivelser også om at skabe et bymiljø og en infrastruktur, der gør det nemt, attraktivt og friktionsfrit at cykle i hverdagen. I cykellandet Holland, hvor man har mange årtiers erfaring med at indsamle erfaringer med cykelvenlig planlægning og -design, har man opstillet designprincipper for, hvordan infrastrukturen ideelt set kan understøtte cykling.

## Forskel på børn og voksnes cykelmuligheder

Forældres transportvaner og cykelmuligheder påvirker deres børns. Hvis forældre selv cykler, er det naturligt, at deres børn gør det samme. Det gør børn til cyklister fra en tidlig alder og giver dem gode og stabile cykelfærdigheder. Hvis forældre har andre transportvaner, kræver det noget ekstra at få gjort plads til børns cykling i hverdagen. Landsdækkende opgørelser har vist, at mellem en tredjedel og halvdelen af danske børn cykler i skole. Denne andel varierer i de forskellige undersøgelser og afhænger blandt andet af børnenes alder og lokale afstands- og trafikmiljømæssige forhold (5).

Børns hverdagsliv er anderledes end voksnes. De steder og funktioner, der er centrale i børns hverdagsliv (daginstitution, skole, sports- og kulturfaciliteter), er ofte nogle andre end de, der er vigtige for voksne. Desuden foregår det meste af børns hverdagsliv ofte i det lokale miljø tæt på hjemmet, hvorfor det nære byggede miljøes indretning er yderst vigtigt for deres livskvalitet. Børn cykler både i byen og på landet og – modsat voksne – i mange forskellige slags byområder med varierende bymæssige strukturer. Det er skolevejens længde og nærhed til de centrale steder i børns hverdagsliv, som er de vigtigste bystrukturelle

### Den cykelvenlige by for voksne

- større by med koncentration af detailhandel og service
- kompakt, således at der er korte afstande til centrum
- har stor befolkningstæthed, således at der er mange mål indenfor cykelafstand
- har et vejnet, der gør det muligt at cykle på kryds og tværs
- er ikke bygget op omkring trafikkorridorer
- har ikke bakker

### Den cykelvenlige by for børn

- byområde – ofte i forstaden – med lokale centre for detailhandel og service
- har en koncentration og tæthed af vigtige steder i børns hverdagsliv inden for børns cykelafstand
- har et vejnet med adskillelse af trafikformer og med få møder mellem blød trafik og biltrafik
- har et net af cykelstier, der forbinder de vigtige steder i børns hverdagsliv
- har ikke bakker

**Illustration 1:**  
Forskellige cykelsituationer

Fotos: T.A.S. Nielsen



faktorer for børns cykling. Da børns aktionsradius er mindre, er deres cykling mere følsom over for afstandsforhold end voksne. Desuden er børns cykling mere afhængig af gode adgangsforhold til hverdagens steder end voksne.

### Det cykelvenlige byområde for børn

Det lokale byområdes indretning påvirker omfanget af børns cykling. Der er forskel på, i hvilken grad de byggede omgivelser, vejnettet og trafikmiljøet er cykelvenligt for børn. Vejnettet kan i større eller mindre grad være forsynet med cykelstier, som enten kan være separate eller løbe parallelt med bilernes vejbaner. Trafikmiljøet kan være reguleret i større eller mindre grad i form af trafiksanerede veje og hastighedsbegrænsninger for biltrafik. Disse forhold har en central betydning for børns cykelvaner.

Det ideelle cykelvenlige byområde for børn, er det planlagte og veltilrettelagte forstadsområde med et finmasket net af befæstede (f.eks. asfalterede) cykel- og gangstier, der giver forbindelse til alle hjørner af byområdet. Vejnettet er designet med adskillelse af trafikformer, dvs. med separate stier for bløde trafikanter, og i de få tilfælde, hvor trafikarterne mødes, er biltrafikken er reguleret, så bilers hastighed og fremkommelighed er reduceret. Desuden er forstadsområdets funktioner, i form af indkøb, service og handel, samlet i lokale centre. Her er rum med få friktioner; veltilrettelagt og uden store behov for regulering i form af skiltning, og derfor også lette for små børn at navigere i. Disse forhold giver optimale muligheder for, at cyklen bliver børns foretrukne transportmiddel i hverdagen, og at børns mobilitet foregår 'til cykels' (2).

### Forældres vurdering af trafikmiljøets cykelvenlighed

Byområdets cykelvenlighed for børn er dog i sidste instans afhængig af, at børnenes forældre vurderer, at trafikmiljøet tager tilstrækkelige hensyn til bløde trafikanter, så forældrene kan føle sig trygge, når deres børn cykler. Forældres vurdering af trafiksikkerheden i trafikmiljøet er formet af deres egne transportvaner og erfaringer med transportformer. Hvis man eksempelvis mest sidder bag et bilrat, er det sværere at sætte sig ind i, hvordan situationen på cykelstien opleves fra en cykelsadel. Desuden er forældres vurdering påvirket af, hvad andre forældre og børn gør i lokalområdet. Der er forskelle på de lokale transportnormer for børns cykling. Disse vil nogle steder være cykelbaserede, og andre steder bilbaseret eller en blanding (3).





**Illustration 2:**  
Barn cykler på fortov  
Foto: André Neves

### Det paradoksale forældreskab og bilkørsel: mellem omsorg, beskyttelse og kontrol

Transportministeren (Benny Engelbrecht, S) har en vision om: ”at de unge mennesker holder op med at sige til deres forældre, at de skal køre dem til gymnasiet eller til sport”. For som han tilbageskuende udtrykker: ”Da jeg var barn var der aldrig nogen, der blev kørt til noget som helst.... Jeg blev våd og svedig mange gange af at cykle, det tror jeg ikke har været dårligt for mig” (6). Men nutidens forældreskab er forandret siden transportministeren var barn, og ministeren gør klogt i også at rette søgelyset mod de bilkørende forældre. Der er stærke normer i samfundet for, hvor meget eller lidt tillid og kontrol, man bør udvise for at være en ”god” og omsorgsfuld forælder.

Bag forældres handlinger, i forhold til deres børns transport, kan der ligge omsorgsintentioner. Disse kan være individuelt motiverede eller forankrede i nærmiljøets trafikforhold og -normer. Når forældre giver deres barn følgeskab, f.eks. ved at køre barnet i bil, kan det være drevet af et ønske om at være tilstede, nærværende og aktivt deltagende i sit barns liv. Her kan hverdagstransport i bil udgøre en mulighed for dels at få ”kvalitetstid” med sit barn i en ellers travl hverdag, og for at kunne yde barnet omsorg, hjælp og støtte ved at gøre barnets hverdag nemt og bekvemt i bil. Forældres bilkørsel kan også handle om at håndtere deres egen utryghed ved at skulle sende deres børn ud i verden på egen hånd, f.eks. ’til cykels’, i et trafikmiljø, der rummer potentiel eller reelle farer. Her kan hverdagstransport i bil udgøre forældres mulighed for at give børn den beskyttelse, som de vurderer er nødvendig.

Forældre skaber sammen børns lokale transportnormer. Hvis den lokale norm er, at børn cykler i skole fra en tidlig alder, vil det understøtte barnets cykling, og forældres bilkørsel vil sjældent være begrundet med utryghed. Hvis den lokale norm derimod er, at børn bliver kørt i skole i bil, skabes der et trafikalt miljø med megen biltrafik og utrygge omgivelser på skolevejen, som kan udgøre en barriere for børns cykling.

Den enkelte forælders handlinger påvirker andre familiernes handlemuligheder. Forældre, der vælger at køre deres egne børn i bil, hvad enten det er for at drage omsorg eller beskytte dem, vil samtidig dog bidrage til at gøre trafikmiljø mere usikkert og skabe potentielle farer for andre forældres børn. Det udgør et paradoks i moderne forældreskab, som det er nødvendigt at medtænke, hvis man skal bryde den onde spiral af ”forældre-der-cykler-mindre” får ”børn-der-cykler-mindre”.

### **Cykelvenlighed for børn i planlægning og politik**

Børns hverdagscykling og selvstændig cykling er en vigtig brik i fremtidens klimaneutrale mobilitetskulturer. Børns oplevelser med og i bevægelse er vigtig for deres velfærd og cykling er en vigtig kilde hertil. Komplekse relationer mellem forældre og det sociale og fysiske nærmiljø har indflydelse på, om og hvor meget børn cykler i hverdagen. Det være sig forældres tryghed og transportvaner, lokalisering af børns hverdagssteder, nærmiljøets trafikforhold og lokale normer for børns transport; alle faktorer, som både kan samvirke og modarbejde hinanden og skaber forskellige grader af cykelegnede omgivelser for børn.

Byens form og strukturer udgør en grundlæggende ramme for cykelvenlighed, og cykelvenlig byplanlægning drejer sig om at undgå byspredning samt at prioritere og koordinere byudviklingen på tvær-kommunalt plan, så service- og handelsfunktioner centrerer. Hvis byplanens proportioner og infrastrukturens principper ikke er cykelvenlig, vil det påvirke effektiviteten af andre virkemidler kommunen implementerer. Desuden bør byområder indrettes, så det er nemt, attraktivt og sikkert at cykle. Det kan ske f.eks. ved at tilpasse gader og vejnet, så det opleves sikkert og sammenhængende at cykle. Det kan også ske ved at forbedre adgangsforhold til og cykelparkering ved stationer, så det gøres nemmere at kombinere cyklen med kollektiv transport. Ud over fysisk design vil det også kræve politiske virkemidler, f.eks. at der oprettes hurtigere busruter, og at hastighedsgrænser for biltrafik sænkes, således at det gøres mere besværligt at vælge motoriserede køretøjer på gadeplan til person- og varetransport.

Forældres transportvaner kan have stor betydning for børns cykelvaner. Så længe de er yngre, vil de være påvirket af forældres tryghed og transportvaner, men med alderen bliver børn mindre afhængige af forældre. Forældre har dog ikke lige stor betydning for børns cykelvaner i alle typer bymiljøer, da omgivelsernes cykelvenlighed også er vigtig. Byområdets form og plan skaber cykelvenlige omgivelser for børn på andre måder end for voksne. Kernen i cykelegnede omgivelser for børn er nærområder, der er indrettet således, at forældre er trygge ved at slippe deres børn løs på cykel. Børns cykling er langt mere følsom overfor afstande og adgangsforhold end voksne.

Der er forskellige varianter og grader af friktionsfrie byområder. Ikke alle steder er det lige nemt og trygt at cykle for børn, og her kan der være behov for at videreudvikle og tilpasse infrastrukturen og regulere det trafikale miljø. I andre byområder – og især 1960-80’ernes forstadsområder – har byplanen indbygget børns cykelmobilitet i form af trafiksikkert design med adskilte trafikformer og korte afstande og gode adgangsforhold til børns daglige steder. I sådanne områder dikterer de lokale normer for børns transport, at børn cykler i skole fra en tidlig alder. Hermed bliver forældres transportformer mindre vigtige for børns cykelvaner.

På byplanområdet er det således nødvendigt i at sætte lys på, hvad der er cykelvenlige byområder for voksne såvel som for børn, hvis man skal forstå, hvordan byens plan og form og det byggede miljøes indretning indvirker på den samlede befolknings cykelvaner – her og nu og i fremtiden. Hvor voksnes cykling afhænger især af byformens ”bymæssighed”, afhænger børns især af dens ”friktionsløshed”. Der er behov for at sikre korte afstande og gode adgangsforhold til både voksnes og børns vigtige steder i dagligdagen, og for at tilpasse infrastrukturen så mennesker i alle aldre kan cykle sikkert og komfortabelt.

Det er derfor nødvendigt at forstå, hvordan en række enkelte politikområder påvirker cykelmulighederne for børn. Det være sig både by-, transport-, klima-, sundheds-, familie- og arbejdsmarkeds- samt børne- og ungdomspolitik. Arbejdsmarkedsreformer har eksempelvis betydning for tidsstrukturer og oplevelsen af tidspres i børnefamiliers hverdag. Trafikpolitisk kan bløde trafikanter prioriteres ved hastighedsreduktion af biltrafikken og investeringer i cykelstier. Disse politikområders konsekvenstænkning er afgørende, hvis der skal sørges for, at børns omgivelser er cykelvenlige. Enstrengede politik og planstrategier, som f.eks. skolesammenlægninger eller andre typer centraliseringer, bør derfor gøres med omtanke for børns forringede mobilitet, da større afstande i hverdagen reducerer børns cykelmuligheder.

Ved en forbedret forståelse af, hvordan en række politikområder spiller ind på cykelmulighederne for børn kan regulering og tiltag foretages, der er nødvendige for at bevæge vores byer og byområder i en mere social retfærdig, bæredygtig og klimaneutral retning.

## Referencer

- (1) Carstensen, T.A.; Nielsen, T.A.S.; Olafson, A. S. Children's velomobility: How cycling children are 'made' and sustained (Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University, 2014)
- (2) Fotel, T. & Carstensen, T.A. Børns hverdagsliv i bevægelse – om mobilitetsoplevelser i en cykelpræget forstad (Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift, no. 41/42, 2007 pp. 83-106)
- (3) Olafsson, A.S.; Nielsen, T.S.; Carstensen, T.A. Cycling in multimodal transport behaviours: Exploring modality styles in the Danish population. (Journal of Transport Geography, Vol. 52, 2016 pp.123-130)
- (4) Nielsen, T.A. S.; Olafson, A. S.; Carstensen, T.A. Environmental correlates of cycling: Evaluating urban location effects based on Danish micro-data (Transportation Research. Part D:Transport & Environment, vol: 22, 2013, pp. 40-44)
- (5) Jensen, S. U. & Hummer, C.H. Sikre skoleveje. En undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. (Rapport 3, 2002. Danmarks Transportforskning)
- (6) Cyklisten 4/2019, s.15.