



## Notat

Til Børne- og Ungdomsudvalget

### Konceptkatalog for børn og unge i trafikken

Børne- og Ungdomsudvalget orienteres om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen og Børne- og Ungeforvaltningen har færdiggjort *Konceptkatalog for børn og unge i trafikken* (bilag 1).

Konceptkataloget er en opfølgning på en tryghedskortlægning af børn og unges færden til og fra skole, som Teknik- og Miljøforvaltningen gennemførte i 2020. Kataloget beskriver forskellige løsninger og tiltag, der kan være med til at forbedre de trafikale forhold samt øge børns viden om - og kompetencer til - at bevæge sig rundt til fods og på cykel. Kataloget skal også give inspiration til, hvordan forældre, skoler, pædagogisk personale, foreningsliv, lokalmiljø og myndigheder hver især kan bidrage hertil.

Konceptkatalogets udgangspunkt er en helhedsorienteret tilgang til børn og unges transport. Det betyder, at katalogets beskrevne forslag og indsatser går på tværs af skolen, kommunen, forældre, pædagogisk personale, børnene og de unge selv.

Konceptkataloget bliver offentliggjort ultimo maj via Københavns Kommunes hjemmeside og vil være at finde i publikationsdatabasen. Derudover viderefremmes det til Det Nationale Center for Cykelfremme (Vejdirektoratet). Skolebestyrelserne vil blive orienteret om kataloget i løbet af efteråret 2024.

#### Bilag

1. *Konceptkatalog for børn og unge i trafikken*

24-04-2024

Sagsnummer I F2  
2024 - 3285

Dokumentnummer i F2  
5318137

Sagsnummer i eDoc  
2024-0048172

Sagsbehandler  
Astrid Marie Sonne Mencke



Konceptkatalog for

# børn og unge i trafikken





# Forord

## *” København tilhører fremtiden, og fremtiden er vores børn og unge*

Dem skal vi gøre plads til, så byen bliver tilgængelig, uanset om de er til fods, på cykel, står på løbehjul eller skateboard. Det kræver, at vi bliver bedre til at tage børnenes perspektiv. Både når vi færdes i trafikken og når vi planlægger vores skoler, fritidstilbud, idrætsfaciliteter og den overordnede indretning af veje og byrum.

De fleste børn er vilde med selv at bevæge sig omkring. Den brusende følelse i maven, når man første gang mestrer at cykle selv uden støttehjul, kan de fleste nok genkende. Friheden ved selv at kunne gå ud at lege med sine venner i den lokale park eller selv at kunne tage til fodbold eller spejder, har mange på min alder haft som børn.

Men i dag er mange forældre bekymrede for, om det er

sikkert og trygt nok for deres børn i trafikken. På landsplan er andelen af børn, der selv cykler til skole i Danmark faldende. Og også i København opstår der kaotiske situationer i morgentimerne, når travle forældre skal aflevere deres børn i bil eller med ladcykel. Og i nogle af vores mest udsatte bydele er der børn, som ikke lærer at cykle, eller ikke har råd til en cykel. Dem skal vi have et særligt fokus på og give alle børn og unge i København bedre muligheder for selv at komme rundt.

For at finde de gode løsninger, der også kan hjælpe børn og unge med fysiske eller psykiske funktionsnedsættelser, må vi tænke hele vejen rundt på tværs af forvaltninger, skolebestyrelser, lærere, pædagogisk personale og myndigheder. Vi skal planlægge og udvikle ud

fra principperne om universelt design. Og fra politisk hold må vi prioritere de nødvendige midler og rammer for at gøre København til en tilgængelig, tryk og tiltrækkende by – også for vores børn og unge. Med dette inspirationskatalog håber vi at sætte fokus på de gode løsninger, der kan bidrage til dette.

God læselyst!



**Line Barfod**  
Teknik- og Miljøborgmester



# Indhold

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Børn og unges transport til skole, idræt og fritid</b> | <b>side 4</b>  |
| En helhedsorienteret tilgang                              | side 4         |
| Hvornår og hvordan kan børn og unge færdes i trafikken?   | side 6         |
| Til fods og på cykel i børnehøjde - hvem kan gøre hvad?   | side 8         |
| <br>  |                |
| <b>Konkrete løsninger og tiltag</b>                       | <b>side 10</b> |
| Tryk og sikker vej til skole                              | side 10        |
| Hvad kan skolen gøre?                                     | side 14        |
| En god ankomst til skole                                  | side 16        |
| Bevægelse og læring                                       | side 20        |
| Hvad kan forældre gøre?                                   | side 24        |
| Fritid sammen og på egen hånd                             | side 26        |
| <br>  |                |
| <b>Oversigt over virkemidler</b>                          | <b>side 30</b> |

## Læsevejledning

Dette konceptkatalog er for alle, der ønsker at forbedre forholdene for børn og unges transport til skole, idræt og fritid i København. Kataloget beskriver forskellige løsninger og tiltag, der kan forbedre de trafikale forhold såvel som børnenes viden om og kompetencer til at bevæge sig rundt til fods og på cykel. Endelig giver kataloget inspiration til, hvordan vi hver især kan bidrage – både forældre, skoler, pædagogisk personale, foreningsliv, lokalmiljø og myndigheder.

# En helhedsorienteret tilgang til børn og unges transport til skole, idræt og fritid

Københavns børn og unge er en del af byens liv. De transporterer sig både til skole, institutioner, fritidsaktiviteter, idræt og sammen med venner og familie. Trafiksikkerhed er afgørende for at skabe gode forhold for børn og unges færden i byen, men også den oplevede tryghed er vigtig, ligesom mulighederne for at lære at begå sig i trafikken.

Københavns Kommunes arbejde med børn og unges transportvaner bygger på en helhedsorienteret indsats på tværs af skolen, kommunen, forældre, pædagogisk personale og børnene og de unge selv.

Københavns Kommunes helhedsorienterede tilgang til børn og unges transport bygger på fem principper,

som blev vedtaget i juni 2021: Trafiksikkerhed, Oplevet tryghed, Fremme af cykling og gang; Lige muligheder; og Begrænsning af biltrafik.

De fem principper præsenteres her, som introduktion til de efterfølgende beskrivelser af konkrete tiltag, som kan fremme forholdene for børn og unges transport i byen.



## Trafiksikkerhed

→ **Trafikulykker skal forebygges, så færre børn og unge kommer til skade i trafikken.**

I gennemsnit er der registreret syv alvorlige ulykker om året de sidste fem år, hvor de fleste involverede er skolebørn i alderen 12-16 år.



ulykker om året

*Særligt for de yngste trafikanter er København en sikker by at færdes i.*

Det sker meget sjældent, at mindre børn kommer alvorligt til skade i trafikken, og gør de, så er det ikke i morgentrafikken.

Mange faktorer påvirker trafiksikkerheden, både biltrafikens omfang og fart, infrastrukturens udformning såvel som trafikanternes opmærksomhed og adfærd.



## Oplevet tryghed

→ **Børn, unge og deres forældre skal opleve byen som tryk at færdes i.**

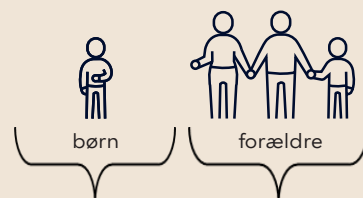
Særligt er forældrenes oplevelse af tryghed ofte en forudsætning for, om børnene må færdes til fods og på cykel. Trygheden afhænger både af de trafikale forhold, barnets alder og dets evner til at bevæge sig rundt på egen hånd.

*Den oplevede tryghed er vigtig for, om børn og unge selv kan bevæge sig rundt.*

Flertallet af børn og unge i København oplever generelt deres vej til skole som tryk, mens dette kun gælder for under halvdelen af deres forældre. Biler, tung trafik, trængsel og andre cyklister er de primære kilder til forældrenes utryghed.

*I en bydækkende tryghedskortlægning modtog Københavns Kommune i 2020 13.700 inputs fra forældre og unge om utrygge steder ifm. transport til skole og fritid.*

Modsat, hvad man skulle tro, sker der ikke nødvendigvis mange trafikulykker på de steder, der opleves som mest utrygge. Det skyldes, at utryghed ofte skærper cyklister og fodgængeres opmærksomhed.



tryk



utryk



utryk



tryk



## Fremme af cykling og gang

→ Flere børn og unge skal gå og cykle til skole, idræt og fritid.

Generelt er det 2 ud af 3 børn, der selv cykler eller går til skole i København. Af de større børn angiver cirka 3 ud af 4, at de let selv kan komme til og fra aktiviteter i deres nærområde.



På cykel og til fods kan børn og unge selv bevæge sig omkring. Dermed opnår de selvstændig adgang til skole og fritidsaktiviteter.

*Flertallet af børn og unge cykler eller går selv til skole.*

Forskning viser, at fysisk aktivitet har stor betydning for børn og unges helbred, både fysisk og mentalt. Elever, der cykler og går til skole, har bedre koncentrations- og indlærings-evne. Endelig optager cyklister og fodgængere mindre plads end biler i byen, hvilket kan mindske trængsel og frigøre plads til flere byrum, træer og opholdssteder.

De fysiske virkemidler som foreslås i kataloget har karakter af universelt design, der tilgodeser alle børn – også børn og unge med funktionsnedsættelser.



## Lige muligheder

→ Børn og unge skal tilbydes hjælp til at klare sig selv i trafikken til fods og på cykel, uanset hvor de bor i byen, og hvilke fysiske og psykiske forudsætninger de har.

På tværs af byen færdes børn og unge i forskellige typer omgivelser. Nogle områder er præget af intensiv trafik; I nye byområder er der byggeaktivitet; Udsatte byområder har flere familier med lav indkomst; Og for børn med baggrund fra lande uden traditioner for at cykle, kan cykeltræning gennem skoler og fritidsinstitutioner kan være særligt vigtig. Opmærksomhed på børn og unges forskellige forudsætninger kan bidrage til at skabe mere lige muligheder.

*Børn og unge har forskellige forudsætninger.*



Hver anden skole i København har en færdselskontaktlærer, og ligeledes er det hver anden skole, der gennemfører gåprøver i 0.-1. klasse. Hver fjerde skole gennemfører cyklistprøver for deres 5.-6. klasser, mens kun hver 7. skole har en trafikpolitik.

*Flere fri- og privatskoler end folkeskoler tilbyder trafikundervisning, og Københavns Kommunes skoler ligger generelt en del under landsgennemsnittet.*



## Begrænsning af biltrafik

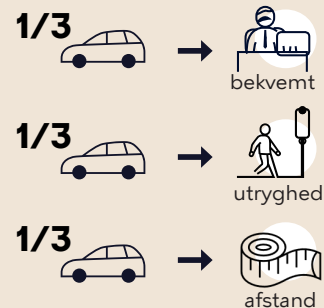
→ Der skal køres færre ture i bil, så gener fra luftforurening, støj, CO<sub>2</sub> og trafikulykker mindskes for både store og små.

Blandt forældre, som kører deres børn i bil, angiver ca. hver tredje, at de selv kører i bil på arbejde, og afleverer deres barn på vejen.

*Omkring hvert 10. barn bliver kørt i skole i bil, men tallet varierer fra skole til skole.*

En anden tredjedel vælger bilen, fordi de er utrygge ved, at deres barn selv skal cykle eller gå. Utrygge forældre, som vælger at køre deres børn i bil, selv kan være med til utryghed blandt andre trafikanter. Ændring af forældrenes egen adfærd bør derfor ses som del af indsatsen for at få flere børn til at cykle og gå.

Som øvrige årsager til at køre børnene i bil nævner forældrene afstand og bekvemmelighed.



For privatskoler er der generelt en højere andel af børn, der tager kollektiv transport eller bliver kørt i bil end i folkeskoler, bl.a. fordi børnene oftere bor længere væk.

# Hvornår og hvordan kan børn og unge færdes i trafikken?



## Førskolebørn

- > Allerede fra 2-årsalderen kan børn træne balanceevne og opmærksomhed i trafikken på løbecykel, og på almindelig cykel fra 3-4 års alderen.
- § Børn under 6 år må ikke færdes alene i trafikken.
- § De må gerne køre på fortovet med fx løbecykel eller trehjulet cykel, men rigtige cykler skal køre på cykelstien.

## Skolestart og indskoling

- > Det er meget forskelligt, hvad børn kan, når de starter i skole. Det er forældrene, der kan vurdere, om barnet fx er klar til at cykle sammen med dem i trafikken.
- > Børn i 2.-3. klasse kan cykle med en lærer i nærmiljøet, hvis der er 2 lærere om 20 børn.
- § Fra barnet er 6 år må det selv færdes i trafikken og fx gå selv i skole.

## Mellemtrin

- > Børn er typisk omkring 10-12 år, når de kan overskue trafikken på samme måde som en voksen. Det afhænger af, hvor meget de har trænet.
- > I denne alder begynder mange børn at færdes alene i trafikken på cykel.
- > De fleste børn på mellemtrinnet har mobiltelefon, og skal mindes om ikke at bruge den, mens de færdes i trafikken.
- > I 4.-5. klasse kan to lærere cykle med en klasse på 20 børn.
- > I 6. klasse kan en voksen cykle med en halv til en hel klasse.
- § Børn under 15 år skal følges med en voksen, hvis de benytter el-løbehjul, og hjelm er påbudt.

## Udskoling

- > De unge klarer selv at komme rundt i byen alene og sammen med venner.
- > Cyklen kan bruges som del af sociale arrangementer og undervisning ude i byen, fx ifm. valgfag.
- > De store elever kan være gode rollemodeller for de mindre børn på skolen og deres egne søskende. De kan fx inddrages som skolepatruljer og ambassadører for god trafikadfærd.
- > Dog er de unge ofte mere risikovillige, og skal mindes om at passe på sig selv og andre i trafikken.
- > Næsten fem gange så mange 16-årige kommer alvorligt til skade eller bliver dræbt i trafikken som 12-årige.
- > Knap hver tredje teenager tager cyklen, selv om de er for fulde til at cykle sikkert.

**Kilder: Rådet for Sikker Trafik samt Odense Kommune**  
§=lov, færdselsloven





## Hvem påvirker børn og unges transport?

De næste to sider beskriver de situationer og aktører, der præger dagligdagens transport for børn og unge. På de efterfølgende sider beskrives konkrete tiltag, som skoler, forældre mv. kan anvende for at styrke mulighederne for at cykle og gå i hverdagen og i fritiden.



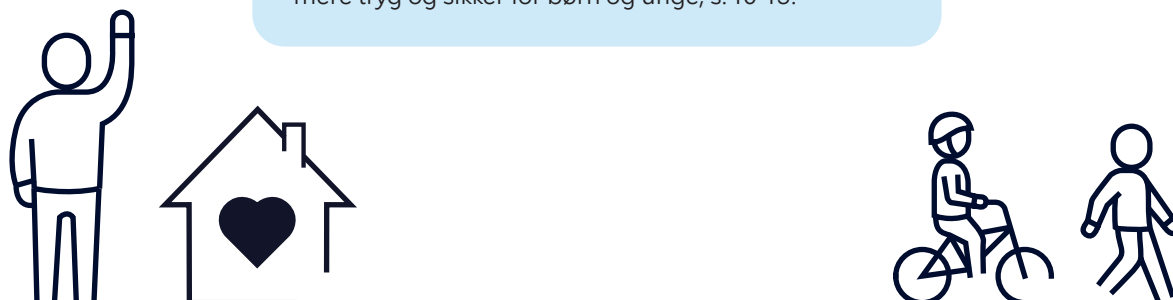
# Til fods og på cykel i børnehøjde - hvem kan gøre hvad?

I løbet af en dag kommer byens børn og unge vidt omkring, i følgeskab med deres forældre, lærere, pædagoger, venner og på egen hånd. Både de trafikale forhold og omgivelsernes inputs og andre menneskers adfærd påvirker børnenes muligheder for at bevæge sig rundt i byen. Skoler og forældre spiller en helt central rolle, og øvrigt pædagogisk personale kan bidrage til at styrke børns færdsel i trafikken.

## TRYG OG SIKKER VEJ TIL SKOLE

**Forældrene** bestemmer tit om børnene må cykle eller gå, og om de må tage af sted sammen eller med venner eller ældre søskende. **Kommunen** står for at indrette byen, så trafikken glider på en tryk og sikker måde. Samtidig skal **alle trafikanter** generelt vise hensyn, også til de mindste på vejen.

Læs mere om, hvilke tiltag, der kan gøre vejen til skole mere tryk og sikker for børn og unge, s. 10-13.



## EN GOD ANKOMST TIL SKOLE

**Skolen** kan med en trafikpolitik sætte rammer for gode og sikre ankomstforhold ved skolens indgange. Desuden kan skolen arbejde med at påvirke forældres, læreres og eleveres adfærd, så alle tager hensyn til hinanden i myldretiden om morgenen.

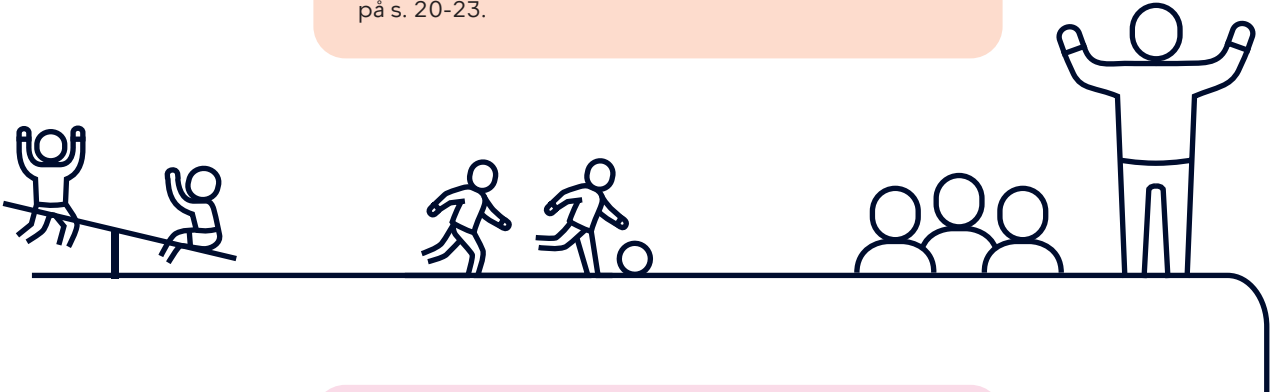
Læs mere om, hvilke tiltag, der kan gøre ankomstforholdene ved skolen mere trykke og fremkommelige, på s. 16-19.



## BEVÆGELSE OG LÆRING

**Skoler og institutioner** kan integrere trafikundervisning i undervisningen, på legepladsen, og på fælles ture rundt i nærområdet.

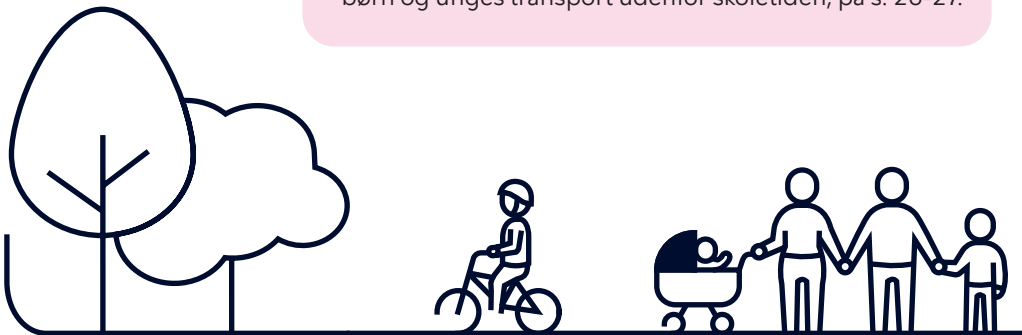
Læs mere om, hvilke tiltag, der kan understøtte børn og unges bevægelse og læring om trafikken, på s. 20-23.



## FRITID SAMMEN OG PÅ EGEN HÅND

Børn og unges råderum i lokalområdet er ofte størst om eftermiddagen. Når familien har fri kan **forældre og børn** udforske byen sammen, på to hjul eller med traveskoene på. Det sætter gang i pulsen og træner børnenes færdigheder i trafikken.

Læs mere om, hvilke tiltag og oplevelser, der kan styrke børn og unges transport udenfor skoletiden, på s. 26-27.



## Hvilke tiltag kan man sætte i gang?

På de næste sider præsenteres en række tiltag, der kan styrke børn og unges transport i de forskellige situationer, hhv. på vej til skole, i løbet af skoletiden, og i fritiden.



**SKOLEN** sætter rammerne for trafikken omkring skolen, og kan gå i dialog med kommunen om tilpasning af de trafikale forhold. Lærere og færdselskontaktlærere kan træne elevernes kompetencer og viden, så de bliver mere rutinerede i trafikken.

Læs mere om, hvad skolen kan gøre på s. 14.



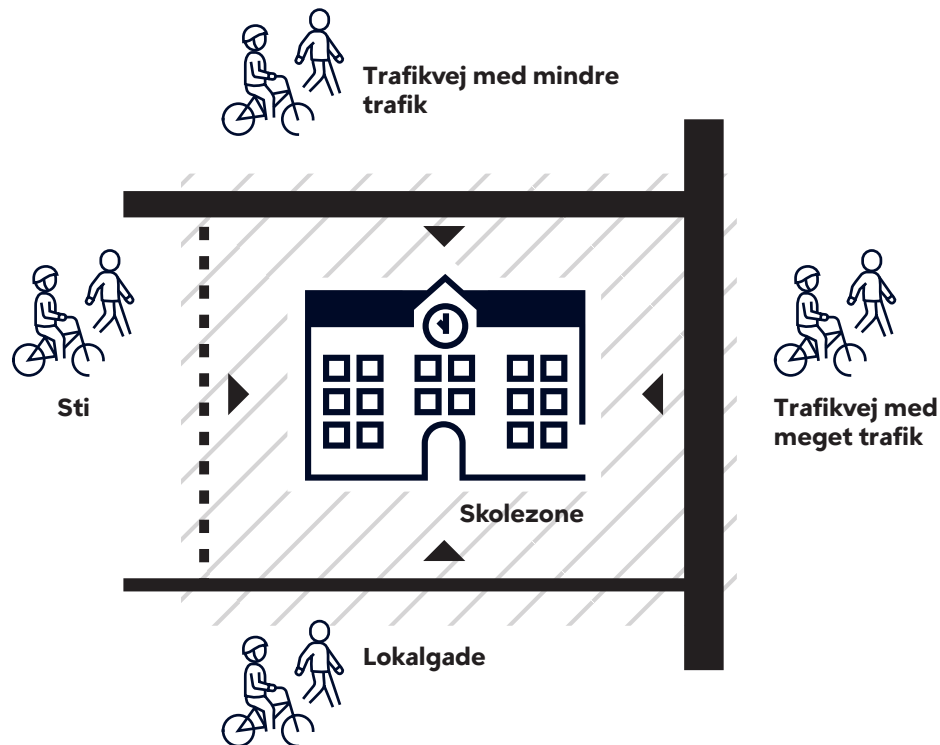
**FORÆLDRENE** bestemmer ofte, hvordan deres børn må færdes i trafikken. De kan hjælpe med at træne børnenes evner til at begå sig i trafikken. Og de kan selv udvise hensyn overfor andre børn og trafikanter, særligt i myldretiden.

Læs mere om, hvad forældre kan gøre på s. 24.





# Tryk og sikker vej til skole



Vejene omkring en skole har ofte forskellige funktioner, hvorfor der også er forskel på hvordan de kan og må gøres mere sikre og trygge for børn og unge. Det kan være trafikveje med varierende trafikmængder, eller lokalveje hvor trafikken er begrænset.

Skoleveje er ikke en speciel type vej, men den vej elever færdes af, til og fra skole. Det er således nødvendigt at identificere den type af vej eller sti, der leder frem til skolen, da det har betydning for, hvilke typer af virkemidler der kan anvendes for at gøre vejen mere tryk og sikker.

Det er ønskeligt med en stort set bilfri skolezone. For at sikre den bedste ankomstsituation omkring mødetid. Dette er behandlet yderligere på side 16.

## Trafikveje

Trafikveje anvendes både af trafik til skolen og øvrig trafik, der blot skal passere skolen. På trafikveje, hvor der færdes skolebørn på langs eller tværs af vejen er det vigtigste tiltag at sikre en lav hastighed samt opdeling i trafikanter. Ved trafikveje med meget trafik anbefales at krydsninger signalreguleres. På trafikveje med mindre trafik anbefales at etablere støttepunkter, så vejen kan krydses i flere tempi.

Hvis der er busdrift på vejen, kan der være specielle forhold angående trafikale løsninger, man skal være opmærksom på.

## Lokalgader

På lokalgade kan andelen af trafik til skolen være stor, og her er der større mulighed for at designe vejen på skolebørnernes præmisser. På lokalgader er lav hastighed også afgørende for en tryk og sikker skolevej, og dette kan understøttes ved fx at etablere en skolezone med begrænsninger i adgangen for biltrafik.

## Stier

Også stier omkring skolen kan indgå i skolezonen med et design, der er tilpasset at stierne benyttes af skolebørn til fods, på cykel og løbehjul mv.

# Trafikveje - Virkemidler

## Hastighedsnedsættelse

Hastighed er den vigtigste parameter i forhold til tryghed og trafiksikkerhed både på strækninger og i kryds. Med lav hastighed er bilernes bremselængde kortere, hvis der skulle ske noget uventet, så der sker færre alvorlige ulykker.

Omkring skolen kan der etableres en 30-40 km/t-zone, og for at understøtte at hastighedsgrænsen kan der etableres fysiske foranstaltninger. Fysiske tiltag, kan være svære at etablere, hvis der er bus i rute. Hvis det kun er omkring mødetid, at der er behov for at reducere hastigheden, kan der opsættes variable tavler, hvor hastighedsrestriktioner kun er gældende, når tavlen er tændt.



Variabel tavle for tidsbegrænset hastighedsnedsættelse

## Signalreguleringer

Tryghed og trafiksikkerhed ved passage af en trafikvej vil ofte være størst i signalanlæg, hvis forholdene for etablering af signalanlæg ellers er til stede. For trafiksikkerheden vil det, hvis det er muligt, være bedst, hvis fodgængere og cyklister mod skolen ikke afvikles samtidig med biltrafikken. Det kan dog medføre for meget trængsel på trafikvejen.

Geometrien i et signalreguleret kryds i nærheden af en skole skal dimensioneres, så der er god plads til skolebørn både til fods og på cykel omkring mødetid. Speciel signalstyring omkring mødetider kan give mere tid til at skolebørn kan krydse vejen, inden bilerne får grønt.



Ekstra fokus på skolebørn ved signal ved Øster Farimagsgade skole

## Krydsninger & støttepunkter

Som alternativ til signalanlæg kan etableres støttepunkter, som fx midterheller, så vejen kan passeres i flere tempi.

Om muligt bør fodgængere kun passere en trafikretning ad gangen, så krydsende fodgængere kun skal forholde sig til en trafikstrøm ad gangen. Støttepunkter bør ikke etableres tæt ved signalreguleringer, da de ellers kan få en uønsket effekt, og skabe farlige situationer.

Ved støttepunkter, skal man være opmærksom på tilstrækkelig oversigt mellem trafikanterne.



Støttepunkt- som midterhelle ved skolen i Sydhavnen



# Lokalgade - Virkemidler

## Tidsbestemte indkørselsforbud

På lokalgader er det muligt at sikre vejen tæt ved skolens indgange, så ankomst på cykel og til fods kan ske så sikkert, trygt og bilfrit som muligt. Forhold for cyklister og fodgængere forbedres, mens bilers adgang enten helt hindres, reduceres kraftigt, eller de tvinges ned i hastighed. Gennem etablering af tryghedszoner med tidsbestemte indkørselsforbud for biltrafik omkring mødetid, kan biltrafikken mindskes og gøre skoleankomsten mere tryk og sikker. Samtidigt skal vi sikre det er tilgængeligt for forældre og børn, der kan have særlige behov for at køre ind til skolen i privat bil, hvor det at blive kørt i skole er afgørende for at opretholde fremmøde til undervisningen.



Tryghedszone mellem kl. 7.30-8.30 på Korsager skole

## Område med fartdæmpning/hastighedszone

En lokalgade kan indrettes som en gade med hastighedsbegrænsning. Hastighedsbegrænsningen skiltes med E53 (20/30 km/t).

Veje Inden for hastighedszonen suppleres med hastighedsdæmpere som fx bump, samt evt. andre fysiske eller afmærkningsmæssige tiltag.

Dele af bilparkeringen indenfor zonen, helst pladser omkring skolens indgang, kan i skoleperioden konverteres cykelparkering eller cykelafsætning, fx tidsafgrænset inden for mødetid.



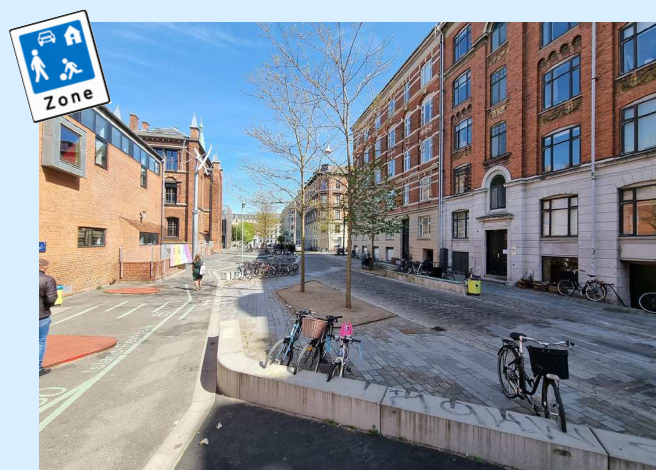
Den Classenske Legatskole, Vester Voldgade, Indre by

## Område med leg og ophold

En lokalgade kan indrettes som en lege- opholdszone, hvor vejens indretning er et byrum med kørsel tilladt. Indretningen kan ske med fx afvigende belægning, beplantning, inventar, særlig afmærkning mv.

Opholds- og legeområde skiltes med færdselstavle, E51 som stiller visse krav til vejens udformning.

Området kan suppleres med indkørselsforbud for motorkøretøjer. Enten permanent - i den ene eller begge ender eller tidsbegræset som beskrevet tidligere.

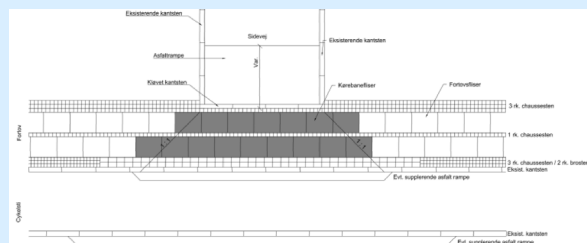
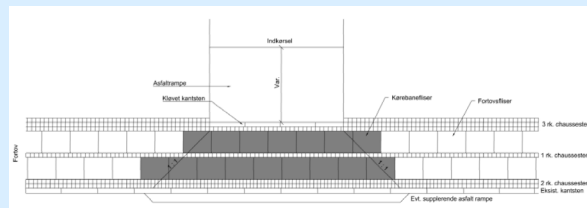


Tove Ditlevsens Skole, Frederiksstadsgade, Vesterbro

## Overkørsler med gennemgående fortov

Mindre sideveje med vejudmundinger kan om-lægges til overkørsler med gennemgående fortov. På den måde vendes vigepligten, så fodgængere har prioritet. Det vil skabe en trygkere rute for fodgængere, og vil samtidigt føles trygkere for de cyklister, der cykler langs sidevejene.

Ved at lade fortovet være gennemgående skabes der en løsning med tilgængelighed for alle, som også fysisk vil tydeliggøre, at fodgængerne prioriteres.



Overkørsel med gennemgående fortov, til sidevej eller indkørsel

## Stier

### Stier i eget tracé

Stier i eget tracé frem til og gennem skoleområdet bør som udgangspunkt:

- > Etableres som delte stier med tydelig taktil opdeling mellem cyklister og fodgængere. Alternativt bør fællesstier etableres så brede som muligt.
- > Hastighedsdæmpes med kurvede/knækkede forløb.
- > Etableres med ekstra god belysning, der overgår normale krav.



Nørrebro Park Skole, Jagtvej, Nørrebro

### Opmærksomhedsmarkering

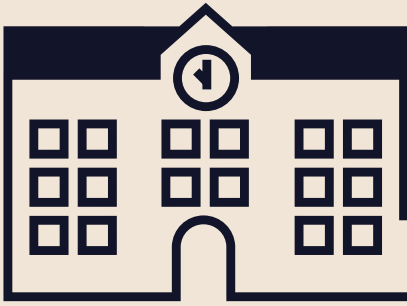
Hvor stier møder udkørsler fra fx skole eller møder anden sti, kan man med fordel gøre trafikanterne opmærksom på, at der er anden trafik, herunder skolebørn, som måske ikke altid er opmærksomme i trafikken.

Ved en simpel og farverig markering gør man trafikanterne opmærksomme. Dette kan suppleres med belysning eller andre tiltag af mere dynamisk karakter, der dynamisk er aktive når skolebørnene færdes i området.



Markering af zone på sti ved Skolen på Islands Brygge





# Hvad kan skoler gøre?

Her er et generelt overblik over, hvad skoler kan gøre for at fremme cykling og gang blandt elever og ansatte.



## Skab en trafikpolitik i dialog med forældre, forvaltninger og Politi.

Formålet med en trafikpolitik er at fastsætte mål og at have en konkret handlingsplan, der viser hvem, der har ansvar for at forbedre de trafikale forhold på skolen. Se mere på modsatte side.



## Koordiner følgeordninger med fritidstilbud.

Når eleverne starter i klub eller fritidstilbud udenfor skolens matrikel, kan der med fordel arrangeres følgeordninger, enten med pædagogisk personale eller eleverne imellem.



## Tilbyd ordnede ankomstforhold ved skolens indgange.

Oftede er det i tiden lige omkring mødetid, at trafikken opleves mest kaotisk og utryk grundet de mange forældre, elever og ansatte, som alle ankommer på samme tidspunkt. Sørg for, at der er plads til at stille cyklen og tilgå skolens indgange, og overvej placeringen af bilparkering og kys- og-kør-pladser. Se mere s. 16-19.



## Inddrag eleverne i udvikling af løsninger.

Børn og unge har ofte selv en god forståelse for de trafikale situationer, der er usikre. Ved at inddrage eleverne i udvikling af trafikale og adfærdsmæssige løsninger, får de mere ejerskab og kan tage del i kommunikationen med forældrene, som ofte har et medansvar over for den trafikale situation omkring skolen. Se mere s. 18-19.



## Indtænk aktiv transport i undervisningen.

Undervisning i færdselslære er obligatorisk, men det er op til skolen selv at afsætte de nødvendige ressourcer til indsatsen. Cykling og gang kan også fremmes gennem fysisk aktivitet i løbet af skoledagen og ture til eksterne tilbud gennem Åben Skole, ligesom aktiv transport kan indtænkes i undervisningsforløb om bæredygtighed og klima, sundhed, teknik og design. Se mere s. 20-22.

## Konkrete tiltag, se s. 16-23

På de næste sider beskrives tiltag, der kan forbedre ankomstforholdene ved skolen, og eksempler på hvordan cykling og gang kan inddrages i undervisningen.

## Hvad er en trafikpolitik?

Formålet med en trafikpolitik er at sætte mål og udarbejde en konkret handlingsplan, der viser hvem, der har ansvar for hvad og hvornår.

Sådan kan du udarbejde en trafikpolitik:

- Beskriv de trafikale forhold ved skolen, fx afsætnings- og parkeringsmuligheder for forældre og ansatte
- Definer, hvilken trafikal adfærd, der skal gælde på skolen
- Vis, hvordan arbejdet er organiseret mellem hhv. skolens færdselskontaktlærere, skolebestyrelse, elevråd mv.

- Uddyb skolens tiltag inden for den obligatoriske færdselsundervisning
  - > Gåprøve i 0.-1. klasse
  - > Cyklistprøve i 5. eller 6. klasse
  - > Førstehjælpsundervisning i 7. - 9. klasse
  - > Skolepatruljer
  - > Gåbus / cykelbus og følgeordninger ifm. fritidshjem og klubtilbud
  - > Kampagner såsom Cyklistforbundets årlige Alle Børn Cykler-kampagne

På Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside findes vejledninger til at komme i gang med processen og eksempler på trafikpolitikker fra andre skoler.

## Her kan du læse mere

Københavns Kommunes vidensportal for skoler og pædagoger, Bedst Sammen, har udviklet et årshjul for færdselskontaktlærere. Det kan findes på hjemmesiden:

[bedstsammen.kk.dk/skole/saet-trafik-paa-skemaet](http://bedstsammen.kk.dk/skole/saet-trafik-paa-skemaet)

Rådet for Sikker Trafik tilbyder gratis materiale, der kan hjælpe skoler med at forbedre trygheden i trafikken. På deres hjemmeside kan der findes inspiration til trafikpolitik, skolepatruljer, færdselskontaktlærere og undervisningsmateriale:

[www.sikkertrafik.dk/undervisning/skole](http://www.sikkertrafik.dk/undervisning/skole)

Cyklistforbundet, som bl.a. står for at gennemføre den årlige Alle Børn Cykler-kampagne, har også udviklet en række materialer om cykling til skoler og lærere:

[www.alleboerncykler.dk/](http://www.alleboerncykler.dk/)

## Skolepatruljer

Trygheden ved skolevejen kan øges, særligt for de mindste elever, med en skolepatrulje, der hjælper børnene over vejen. Politiet godkender og fører tilsyn med skolepatruljerne på de enkelte skoler, og Politiets forebyggelsesafdeling kan rådgive om mulighederne. Skolen kan også bestille en færdselskontrol på [www.politi.dk](http://www.politi.dk). Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside tilbyder desuden vejledninger og undervisningsmateriale om skolepatruljer.

## Hjælp til gå-og cykelprøver

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at alle elever gennemgår tre prøver:

- > Gå-prøven i 0.-1.klasse: Formålet er at eleverne lærer teori og praksis om at færdes i trafikken til fods.
- > Den lille cyklistprøve i 2.-3. klasse: Formålet er at eleverne bliver sikre på cyklen i skolegården og lærer om cykelregler
- > Cyklistprøven i 5.- 6. klasse: Formålet er at eleverne lærer, hvordan man cykler sikkert i lokalområdet

Læs mere om prøverne og andre undervisningsmaterialer på Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside.







## En god ankomst til skole

I kvarteret inden ringetid om morgenen kan nærområdet omkring skoler være kaotisk, og svært aflæseligt især for børn. Derfor bør det tilstræbes, at trafikken omkring skolen kan afvikles så entydigt og let aflæseligt som muligt.

En stor kilde til de kaotiske forhold, er ofte forældres velmenende forsøg på at hjælpe deres børn, ofte helt op til klasseværelset. Det lægger beslag på de ofte sparsomme parkerings- og afsætningsarealer og tvinger andre forældre til at afsætte og parkere uhensigtsmæssige steder omkring skolen.

Det vil derfor være en god idé, hvis den enkelte skole udarbejder en politik for aflevering af børn, hvor forældre siger farvel i passende afstand fra skolens indgange og dermed sikrer en roligere og mindre kaotisk ankomst til selve skoleområdet.

Skolen bør afsætte personale, gerne skoleleder eller souschef, til at tage imod børnene om morgenen, ved den primære indgang. Her vil lederen kunne tage dialog med forældre, der evt. ikke har forstået hensigten med trafikale tiltag, og generelt bare udstråle en autoritet omkring ankomst til skolen.

### Skolezone

Inden for skolezonen, etableres al nødvendig afsætning og parkering for cykler. Det er også her der etableres tilstrækkelig plads til at fodgængere kan få en tryk og sikker adgang til skolen, gennem organisering af cykelparkering, og evt. pladser til special- og handicapkørsel.

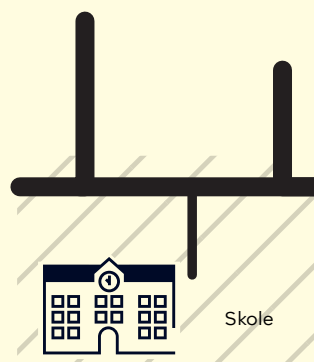
### Reduktion af biltrafik

For at understøtte skolezoner med meget begrænset biltrafik, kan et virkemiddel være etablering af tidsbestemte indkørselsforbud kl. 7.30-8.30. Der vil ofte være alternative ruter, som biltrafikken kan anvende i den periode, hvor vejen ved skolen lukkes. I større omfang kan der etableres en tryghedszone, se s. 12.

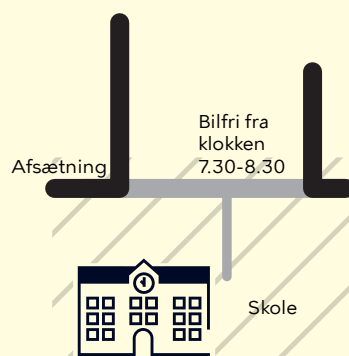
En reduktion af biltrafikken vil understøtte kommunens trafik og klimamål, hvorfor afsætning med bil ikke bør være det lette valg. Derfor bør skolezoner i videst mulige omfang være bilfri, især omkring mødetid. Dette gælder selvfølgelig ikke for specialkørsel mv.

**På figuren til højre** ses organisering af trafikken for bilfri ankomst. Eksemplet bygger på Langelinjeskolens indskoling, hvor der i dag ikke er bilfri ankomst, og mange biler skaber trængsel, hvilket medfører trængsel og en utrygt og ankomstsituation. Med et simpelt greb, vil ankomsten til skolen, kunne gøres mere tryk og sikker.

### 1. Typisk situation



### 2. Bilfri ankomst og afsætning før skolen



### Afsætningspladser: Cykel

Afsætning på cykel skal indarbejdes i skoleankomsten. Afsætning kan evt. etableres som zoner, hvor det tydeligt er markeret, at der er kys- og kør-plads til børn og forældre. Afsætning på cykel bør etableres inden for skolezonen i en afstand på 20-50 m. fra indgang og cykelparkering.

### Afsætningspladser: Bil

Området omkring skolens indgang indrettes, så det er nemmest at ankomme til skolen på cykel eller til fods. Afsætning med bil, bør ske i passende afstand til skolen, så især fodgængere og cyklister ikke føler sig presset af bilister der vil til og fra skolen. Afsætningspladser bør ikke etableres tættere end 50-100 m. fra skolezonen. Afsætning tættere på skolen skal forsøges undgået gennem indretningen af veje omkring skolen samt gennem kommunikation og adfærdstiltag.



Markerede afsætningspladser til cykler ved Christianhavns skole

### Cykelparkering og løbehjulsparkering

Cykelparkering etableres i naturlig forlængelse af ankomstruterne, så afsætning og cykelparkering hænger sammen. Den anbefalede afstand mellem cykelparkering og skoleindgang er max 20-40 m. Der kan etableres midlertidige områder til parkering, især i sommermånederne, og dedikeret parkering til løbehjul kan overvejes.

### Bilparkering

Den gældende parkeringsnorm for skoler i København, er meget lav, hvorfor der kun skal etableres et lille antal p-pladser til personale mv. P-pladserne skal dog etableres inden for skolens matrikel.

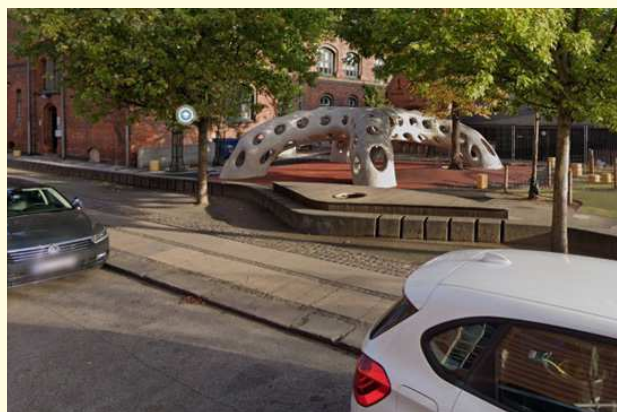


Organisering af midlertidig cykelparkering i spidsperioder ved CBS, Frederiksberg

### Skolegård

Klassisk skolebyggeri er kendetegnet ved indhegnede skolegårde. De senere år har en række skoler i København etableret åbne skolegårde. Åbne skolegårde gør skole og skolebørn mere synlige i gadebilledet, og trafikanter har bedre mulighed for at være opmærksomme på skolebørnene.

Placering af funktioner i åbne skolegårde bør overvejes i forhold til de omkringliggende veje. Fx er en åben boldbane i umiddelbar tilknytning til omkringliggende veje en dårlig idé, på grund af risikoen for, at en bold hopper ud på cykelsti eller kørebane



Lav afgrænsning som siddemøbel og cykelparkering som del af projektet Åben Skolegård på Guldberg Skole, Nørrebro



→ Christianshavns Skole: 6.C har udviklet "Eventyrstien" for at få flere til at benytte skolens bagindgang. Det skal aflaste trafiksituationen ved skolens hovedindgang, der ifølge eleverne er utryk pga. trængsel i morgenmyldretiden.



# Case: Elevinddragelse og adfærdspåvirkning på Christianshavn Skole

## Påvirkning af ankomstflows og adfærd

På Christianshavns Skole blev 6.C i foråret 2022 inddraget i at finde løsninger på skolens trafikudfordringer. Skolens hovedindgang fra Prinsessegade anvendes af rigtig mange elever og forældre på cykel og til fods. Det betyder, at afsætning af elever og parkering af fx ladcykler sker på fortovet og cykelstien i en grad, der skaber utryghed for eleverne.

Som led i forløbet har eleverne fungeret som ambassadører for en mere tryk og hensynsfuld trafik over for andre elever og forældre. De har desuden bidraget til at udvikle to løsninger, der påvirker ankomstflows og adfærd, der understøtter en mere hensynsfuld

### Løsning 1: Afsætningszone

Eleverne har udviklet en afsætningszone i skolegården, der skal reducere antallet af trafikanter på fortov og cykelsti. Zonen fungerer ved, at forældre cykler ind ad én låge og ud ad en anden. Derved mindskes presset på indgangene, og der er et mere velordnet flow om morgenen. trafikale adfærd.

### Løsning 2: Ny skolevej

Eleverne har udviklet et nyt og spændende univers omkring skolens anden indgang – en eventyrsti. Stien, der tidligere lå ubenyttet hen, fik nyt navn, og blev udsmykket i samarbejde med en forfatter og scenekunstner. Eventyrstien skal appellere til især de yngre elever som en ny skolevej, så den trængte hovedindgang aflastes.

## Projektets effekt

**53%** forældre føler sig mere trygge efter elevernes tiltag.

**36%** flere cykler til skolen i forhold til før projektet.

Pædagogisk leder på skolen, Magnus Wiik, udtaler:

**”Det har været en spændende og lærerig proces for eleverne – og gjort, at adgangen til skolen i den travle morgen- trafik er markant forbedret.”**

Elev i 6.C:

**”Jeg synes, det var fedt, at vores ideer blev til noget. Vi fandt på ideen med en eventyrsti, der skal få flere elever til at bruge skolens anden indgang.”**



## Bevægelse og læring

Jo bedre børn er til at færdes i trafikken, desto sikrere og tryggere er de. Børn og unge der benytter aktiv transport, er samtidig sundere og mere selvstændige.

Alle danske skoler er forpligtet til at udvikle elevernes trafikale læring ved den obligatoriske færdselsundervisning. Rådet for Sikker Trafik støtter skolerne i at udføre gå - og cykelprøver og har udviklet undervisningsmateriale, der gør eleverne klar til at færdes i trafikken på forskellige alderstrin.

Når elever får kompetence til at begå sig trafikken, åbner det muligheden for at benytte byen og naturen som klasserum. Cyklen er mere fleksibel end en bus og har en større rækkevidde end elever til fods. Samtidig er ture på cykel en mulighed for på sigt at lære at færdes i byen på egen hånd.

At overskue trafikken på cykel, imens man holder balancen, og samtidig holder øje med andre trafikanter, er noget, der skal øves mange gange.

### Byen som klasserum til fods og på cykel

Ture ud af skolen er en oplagt måde at give elever kompetence til at begå sig i trafikken.

København rummer et utal af muligheder for besøg på de mange museer og seværdigheder. Københavns Kommune har udgivet tre inspirationsfoldere til, hvordan de centrale byområder kan benyttes til historiefaglig undervisning, og hvordan Kalvebod Fælled kan benyttes til bl.a. biologiundervisning. Materialet er udviklet til cykelture, men kan også anvendes til fods.

Find undervisningsmaterialet her:  
[www.groen.kk.dk/da/alt-om-os/koebenhavns-naturskole/cykelskole](http://www.groen.kk.dk/da/alt-om-os/koebenhavns-naturskole/cykelskole)



Cykelture som del af undervisningen i Københavns Kommune

### Udlån af cykler på Kalvebod Fælled

På Kalvebod Fælled er det muligt at låne klasse-sæt af cykler til 0. - 4. og 5. - 10. klassetrin – helt gratis. Med cyklerne er det lettere at komme rundt i det store naturområde omkring skolen og opleve naturen. Samtidig bliver børnene mere sikre på cyklen. Cyklerne bookes via Københavns afdeling 'Bæredygtig udvikling' via følgende link:

Find cykeludlån på Kalvebod Fælled her:

[www.groen.kk.dk/da/alt-om-os/koebenhavns-naturskole/cykelskole](http://www.groen.kk.dk/da/alt-om-os/koebenhavns-naturskole/cykelskole)



Cykeludlån ved Kalvebod Fælled

### Case: Cykelglad skole

I Odense er Ejerslykkeskolen et godt eksempel på, hvordan cykling er kommet på skoleskemaet.

De mindste elever tilbydes cykelvalghold, hvor eleverne træner cykelfærdigheder og trafikregler i skolegården samt tager på mindre ture. Med de større elever bruges cyklen til at tage på ture i byen, ud i naturen og på besøg til diverse aktiviteter.



Træning af cykelfærdigheder på Ejerslykkeskolen

### Alle børn cykler

Cyklistforbundet har i mange år tilbudt skoler at deltage i kampagnen Alle Børn Cykler for at få flere til at cykle. Kampagnen kører hvert år i september og indeholder undervisningsmateriale til alle årgange.

Kampagnen er en også en anledning til at cyklen kan indgå som en del af undervisningen. I dansk kan hentediktaet fx udføres på cykel i stedet for til fods. Eleverne cykler rundt i skolegården og finder ét ord, som de skal huske udenad. Tilbage hos læren skriver de ordet på deres papir og cykler derefter ud og finder et nyt ord.

Find kampagne og undervisningsmateriale her:

[www.alleboerncykler.dk/](http://www.alleboerncykler.dk/)



Foto fra kampagnen Alle Børn Cykler



### Åben skoles tilbud om eksterne læringsforløb

Københavns Kommune tilbyder en lang række eksterne læringsforløb på portalen Åben Skole.

Der kan bl.a. bookes forløb om 'Cykellege på Trafiklegepladsen' for 0. - 1. årgang og 'Adventure Race for udskolingen'.

Find Åben Skole portalen her:  
[www.aabenskole.kk.dk](http://www.aabenskole.kk.dk)



Åben Skole

### Undervisningsmateriale om cyklens historie, betydning og brug

HistorieLab, der er et Nationalt Videncenter for Historie - og Kulturarvsformidling tilbyder et gratis undervisningsmateriale til 7.-9. klassetrin om cyklen ud fra et historisk perspektiv. Materialet består syv temaer om cyklen, der hver indeholder 4 - 10 kilder og dertilhørende spørgsmål.

Find undervisningsmateriale her:  
[www.historielab.dk/til-undervisningen/kildebank/rundt-om-cyklen](http://www.historielab.dk/til-undervisningen/kildebank/rundt-om-cyklen)



HistorieLab

### Tour de France undervisningsmateriale

I forbindelse med Tour de France 2022 i Danmark har DGI udviklet et undervisningsmateriale. Materialet er primært rettet mod 4. - 6. klassetrin og kan bruges som inspiration til flere årgange.

Med materialet har eleverne mulighed for at dykke ned i historien om Tour de France og udføre opgaver med fokus på bl.a. cykelværksted, kost og hastighedsmålinger.

Find undervisningsmateriale her:  
[letourcph.dk/skoletour](http://letourcph.dk/skoletour)

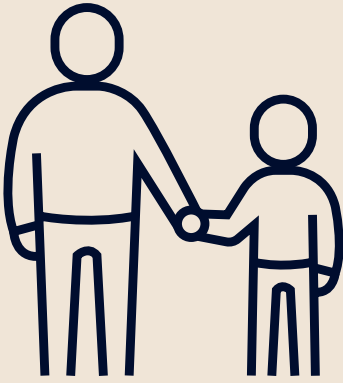


Officielt foto, Tour de France









## Hvad kan forældre gøre?

Her er et generelt overblik over, hvad forældre kan gøre for at hjælpe deres børn igang med at cykle og gå til skole og fritidsaktiviteter.



**Vælg så vidt muligt at cykle, gå eller tag kollektiv transport, og lad bilen stå.** Hvis du føler dig utryk ved den mest direkte vej hen til skolen, kan I vælge en anden, mere sikker og tryk rute, selvom det ikke nødvendigvis er den hurtigste. I kan starte med enkelte dage om ugen, hvor I sammen cykler eller tager kollektiv transport, hvis det er svært at forestille sig at gøre hver dag. I kan også aftale med andre forældre, at I skiftes til at følge jeres børn til skole.



**Giv børnene adgang til cykel og/eller løbehjul, så de lærer selv at bevæge sig rundt.** Cykel og løbehjul skal passe til barnets alder og være udstyret med reflekser, bremses og lygter.



**Træn cykel-, gå- og løbehjulsferdigheder.** Jo mere dit barn er vant til at færdes i byen på to hjul eller til fods, jo mere trafikikkert er det. Du kan træne mindre børn i gården, den lokale park eller på en af byens bemandede legepladser, som ofte låner cykler ud gratis. Men sørg også for at komme ud i trafikken sammen. Cykelture i fritiden udenfor myldretiden, fx langs De Grønne Cykelruter, vænner barnet til at færdes blandt andre trafikanter i rolige omgivelser.



**Børn med særlige behov kan ofte få stor glæde af at cykle.**

Har dit barn fysiske eller kognitive udfordringer, kan det være en løsning at bruge en specialbygget cykel, fx en tandem, en trehjulet cykel eller en efterløber. Det giver barnet støtte til at holde balancen og samtidig få vind i håret og rørt musklerne, til gavn for både krop og humør.



**Tal med større børn om trafikikkerhed og om, hvordan de færdes sikkert i trafikken.** De skal undgå at bruge mobilen, når de går og cykler, de bør huske cykelhjelm, og passe særligt på, når de skal hjem fra fest.



**Vær selv et godt eksempel.** Som forælder kan du vise vejen ved at opføre dig hensynsfuldt og med omtanke i trafikken. Det gælder særligt om morgenen, når travlheden gør, at man selv kan ende med at skabe utryghed for andre.

### Konkrete tiltag, se s. 26-29

På de næste sider beskrives eksempler på, hvordan trafikale kompetencer kan opbygges gennem leg.



## Hvad gør jeg, hvis trafikken ved mit barns skole eller institution føles utryg?

### Værd at vide

Generelt kommer meget få børn til skade i trafikken i København. En række steder kan dog opleves utrygge. Eksempelvis steder med store trafikmængder, høj hastighed, dårlige oversigtsforhold samt blandet trafik. For de mindste skolebørn sker der stort set ingen ulykker i morgentrafikken, hvorimod der sker lidt flere ulykker blandt ældre elever i eftermiddagstimerne.

Faktisk trafiksikkerhed og oplevet tryghed hænger ofte, men ikke altid, sammen. Visse steder, der opleves utrygge, kommer der ganske få til skade, fordi trafikanterne som følge af utryghed er ekstra årvågne. Andre steder kan reelt være mere farlige, end de opleves, fordi tunge køretøjer kan have blinde vinkler, eller bilister og cyklister ikke respekterer skilte eller fodgængerfelter.

Københavns Kommune arbejder løbende på at forbedre trafiksikkerheden såvel som den oplevede tryghed i byen, og de generelle forhold for cyklister og gående. Trafikale ombygninger er afhængige af finansiering i forbindelse med de årlige budgetaftaler. Især anlæg af cykelstier og fortove er ofte omfattende i pris og varighed. Se oversigten s. 30.

### Kontakt

→ Du skal i første omgang kontakte skolen eller institutionen med din bekymring. Ofte kender skolen bedst de konkrete forhold i nærområdet, og har kendskab til eventuelt øvrige henvendelser fra andre forældre, lokaludvalg mv. Skolen kan på den baggrund tage dialog med de relevante forvaltninger for at løse problemet.

→ Jo bedre, du kan beskrive og dokumentere problemet, jo bedre kan problemet løses. Suppler gerne med observationer, skitser eller lignende. Du kan også tjekke, om stedet indgår i kommunens planer for trafiksikkerhed, cykelinfrastruktur mv. på Københavns Kommunes hjemmeside:

[kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/trafiksikkerhed](https://kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/trafiksikkerhed)

→ Du kan også drøfte din bekymring med andre forældre – måske har de forslag til andre ruter, der er tryggere, eller I kan aftale at være fælles om at følge børnene til skole.

## Her kan du læse mere

Et overblik over cykel-, lege- og bevægelsesmuligheder i København kan ses på kortet s. 29. Københavns Kommune har desuden skabt et overblik over de grønne cykelruter, der fører uden om de trafikerede veje:

[kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/cyklist-i-koebenhavn/find-vej-paa-cykel](https://kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/cyklist-i-koebenhavn/find-vej-paa-cykel)

VisitCopenhagen har samlet et overblik over cykeloplevelser i Københavns bydele:

[visitcopenhagen.dk/koebenhavn/aktiviteter/oplevel-koebenhavn-paa-cykel](https://visitcopenhagen.dk/koebenhavn/aktiviteter/oplevel-koebenhavn-paa-cykel)

Information om faciliteter på trafiklegepladser kan findes på hjemmesiden:

[legeplads.kk.dk](https://legeplads.kk.dk)

Følg med i aktiviteter på trafiklegepladser via grupper på Facebook:

[Trafiklegepladsen i Fælledparken](#)  
[Trafiklegepladsen Amager](#)

Cykler på Kalvebod Fælled kan bookes her:

[groen.kk.dk/Alt-om-os/](https://groen.kk.dk/Alt-om-os/)  
[Københavns-Naturskole/cykelskole](#)





## Fritid sammen og på egen hånd

De fleste (af de få) trafikulykker med børn og unge sker i eftermiddagstimerne blandt større elever. Omkring 12-års alderen kan de fleste børn overskue komplekse trafiksituationer, hvis de ofte har øvet sig i at færdes i trafikken sammen med en voksen. Derfor er det vigtigt, at børn tidligt får erfaring med at færdes i trafikken.

Når børns trafikale kompetencer skal udvikles, spiller forældrene en vigtig rolle. Det er fx forældre, der tidligt skal træne de basale cykelfærdigheder med deres barn i trygge omgivelser samt lære børn at begå sig i trafikken. Vuggestuer og børnehaver kan understøtte børns trafikale læring ved at tage på ture i byen og besøge legepladser, hvor der kan trænes. I denne alder skal de trafikale kompetencer leges ind – det skal være sjovt at cykle.

### Kom godt i gang med (løbe)cyklen

- Start med at øve med cyklen i lukkede områder fx legepladser, parker eller stisystemer.
- Det vigtigste er, at dit barn lærer at stoppe på tegn fra dig.
- Når du føler dig tryk ved det, kan dit barn komme tættere på trafikken og fx cykle på fortove. Det er kun tilladt at cykle på fortovet med en løbecykel.
- Brug cyklen til hverdagstransport fx til børnehave eller mindre ture i fritiden, når dit barn er klar.
- På en cykelsti kan du starte med at cykle på ydersiden af dit barn og derefter gå over til at cykle bagved dit barn.

### Cykelleg

Cyklistforbundets '20 cykellege' er ideelle til en tidlig introduktion til cyklen. I cykelleg fokuseres på at skabe cykelglæde hos børn gennem leg. Tanken er, at børnene først skal blive cykelsikre – herefter trafiksikre. Børnene leger sig til at blive sikre på cyklen gennem en række cykeløvelser, som er udviklet og afprøvet gennem flere år. Cyklen har et stort pædagogisk potentiale til en ny form for leg, der kan udføres i børnehaven eller i de første år i skolen. Find cykellege her: [www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykelleg/](http://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykelleg/)



Cykellege, Cyklistforbundet

### Cykelvenlig børnehave

Børnehaven Hylet ved Israels Plads i København har fokus på de gode cykelevner fra børnene er helt små. Hver fredag året rundt laver de cykelleg, som en integreret del af hverdagen i børnehaven. Hylet benytter en af Københavns offentlige pladser, Israels Plads, til at lave cykelleg. Børnene har egne cykelhelme og cykler med hjemmefra.



Cykellege i hverdagen hos Børnehaven Hylet

## Trafiklegepladser i København

København har to større trafiklegepladser. Det er et godt sted at starte med den trafikale læring. Legepladserne er egnet til besøg fra forældre med børn, vuggestuer og børnehaver samt de yngste skolebørn.

De to legepladser er:

- › Trafiklegepladsen i Fælledparken, København Ø
- › Trafiklegepladsen på Formosavej, København S



Trafiklegepladsen i Fælledparken

## Bemandede legepladser

Udover trafiklegepladserne findes en række bemandede legepladser i København, hvor mindre børn kan låne cykler. Disse legepladser er egnet til besøg af vuggestuer og børnehaver samt forældre og børn.

Det er fx:

- › Legepladsen i Wesselsgade, København N.
- › Bemandedt legeplads i Ørstedsparken ved Nørre Farimagsgade, København K.
- › Legepladsen Elba i Filipsparken, København S.
- › Legepladsen i Lergravsparken, Københavns S. Her findes også en cykelbane.



Legepladsen Elba i Filipsparken

## Grønne cykelruter i København

Når børn har lært de mest grundlæggende cykelfærdigheder, er de grønne cykelruter et oplagt sted at fortsætte cykeltræningen. Ruterne giver mulighed for at cykle med den øvrige cykeltrafik, men i mere trygge omgivelser end på cykelstier langs vejbaner.

Ruterne er kendetegnet ved brede cykelstier med god plads på begge sider af cykelstien. De er velegnet til en søndagstur med spændende stop undervejs eller som en alternativ vej til børnehave eller besøg hos venner og familie.

Find et kort over de grønne cykelruter her:

[www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/cyklist-i-koebenhavn/find-vej-paa-cykel](http://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/cyklist-i-koebenhavn/find-vej-paa-cykel)



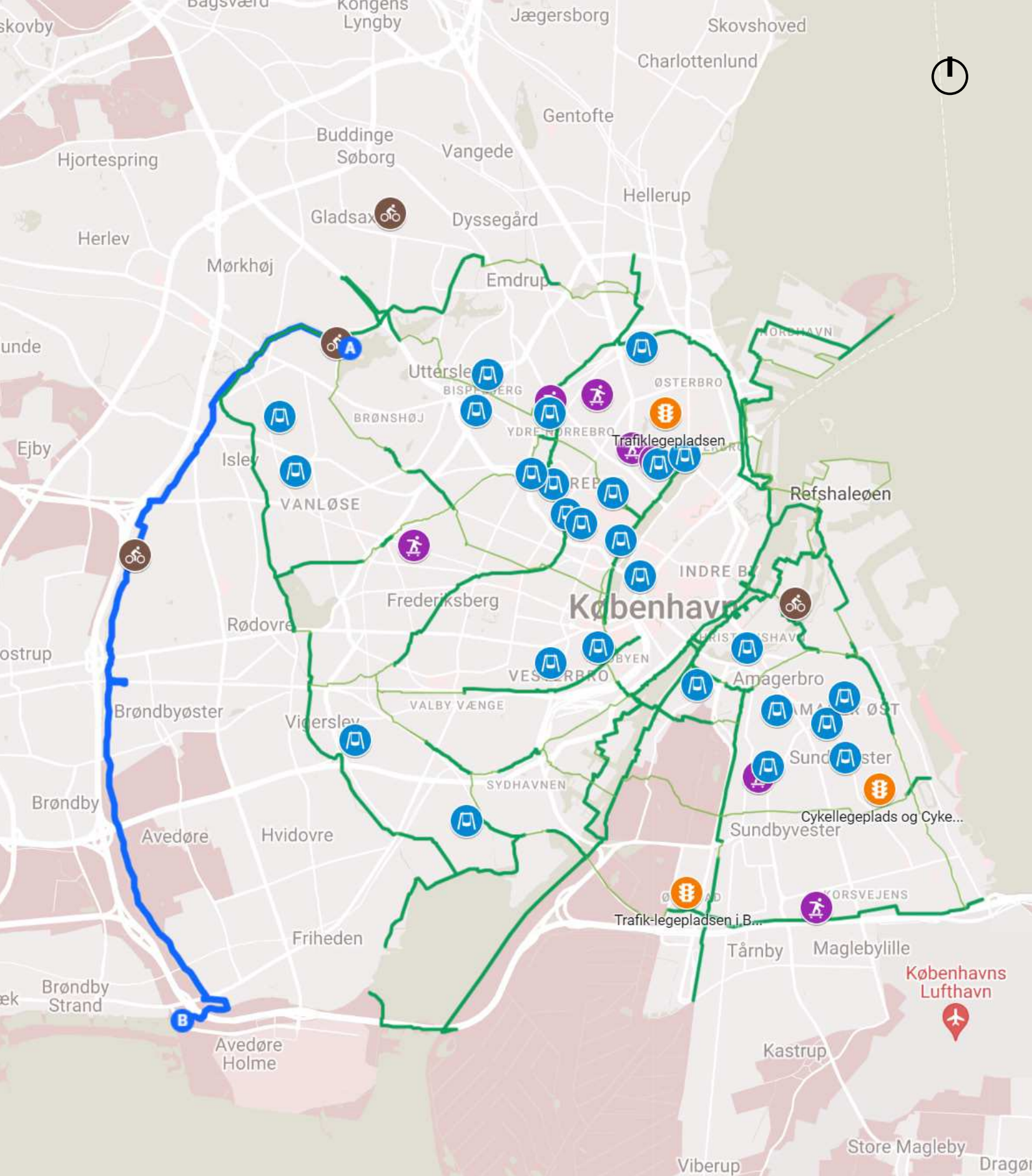
De grønne cykelruter i København












Fotokreditering: Ursula Bach.





## Cykel-, lege- og bevægelsesmuligheder i København

-  Trafiklegeplads
-  Cykelbane BMX
-  Skatepark
-  Bemandet legeplads
-  Grøn Cykelruter
-  Planlagt Grøn Cykelrute
-  A B Vestvolden cykelrute

Se mere på [kbhkort.kk.dk](http://kbhkort.kk.dk)

# Oversigt over trafikale virkemidler ved skoler

Der er meget stor forskel på pris og tidshorisont ved implementering af de enkelte virkemidler. Nogle virkemidler kan være forholdsvis billige i anlæg men kræve en lang sagsbehandling, hvorfor en forholdsvis billig løsning kan tage lang tid at implementere, mens en mere omkostningstung løsning i nogle tilfælde kan implementeres hurtigt.

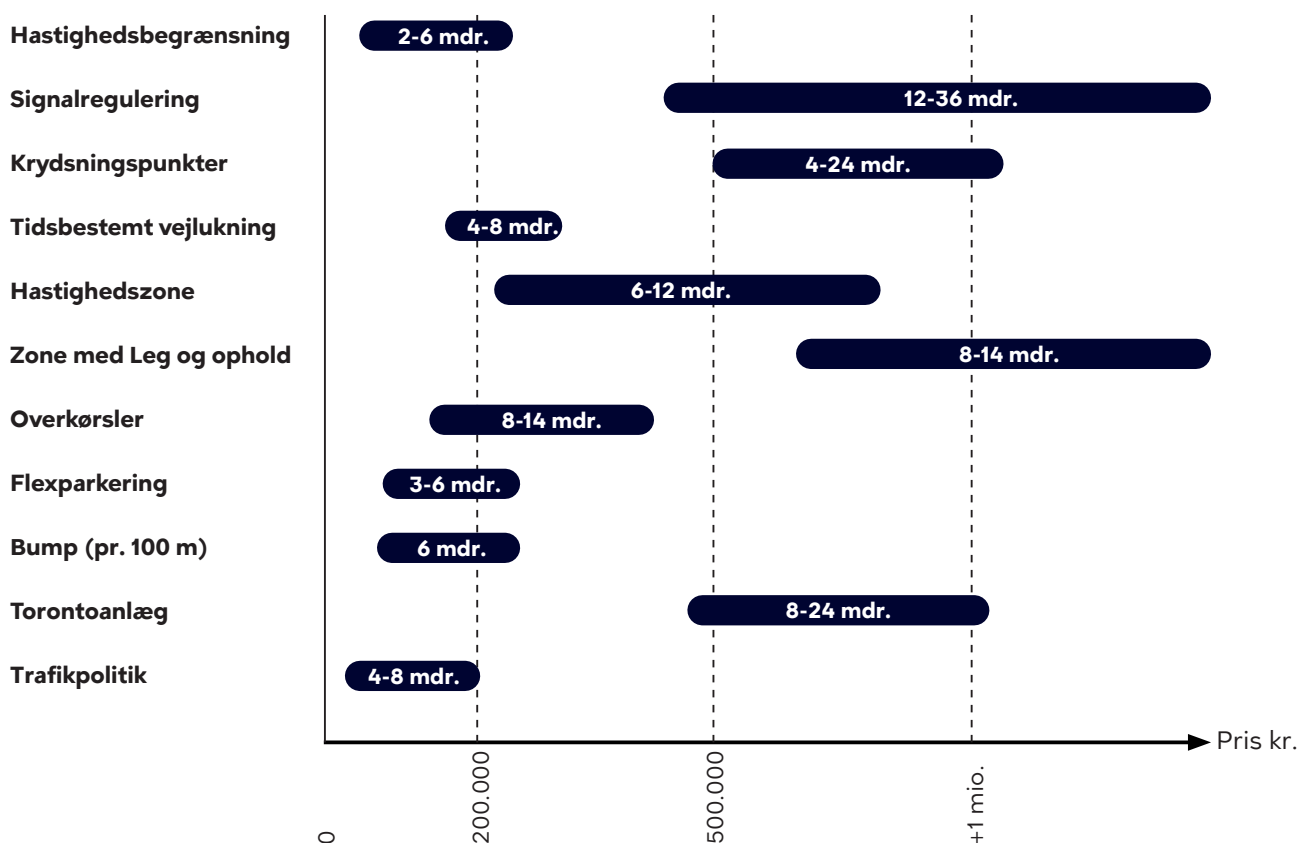
Finansiering af løsninger/virkemidler kan enten være via politiske budgetforlig, udbygningsaftaler, interne ressourcer fx hos lærere, og visse via ekstern finansiering, hvorfor der også kan

være forskel på hvordan finansieringen kan være udmøntet, og med hvilke krav, til fx afrapportering mv.

I nedenstående figur, er der vist eksempler på virkemidler samt pris-idé og anslået tidshorisont for implementering.

**i** Forud for en egentlig projektering og etablering af virkemidler, er der som oftest en længerevarende politisk proces, hvor projekter/virkemidler og budgetter godkendes. Tidsintervaller i nedenstående figur skal derfor tillægges oftest op til et år, før de kan igangsættes.

## Sammenligning af pris og tidshorisont for etablering af virkemidler







→ Opmærksomhedsmarkering ved skolen på Islands Brygge



## Kolofon

Konceptkatalog for Børn og Unge i Trafikken er udgivet af Københavns Kommune i 2024.

Alle rettigheder til fotos og illustrationer tilhører Københavns Kommune, medmindre andet er angivet.

