



Cyklen betyder mere, end vi tror!

I Danmark er cyklisme noget selvfølgeligt – så selvfølgeligt at vi ikke tænker over, at cyklisme kan bruges som politisk styringsmiddel til social udvikling.

Når mange danskere hver dag springer på cyklen for at tage på arbejde eller i skole, sker det som det mest naturlige i verden. Vi bander måske over vejret, men cyklen gør os mobile, og vi kan uden større problemer komme fra A til B.

God mobilitet – som for de cyklende danskere – er vigtigt for mennesker i hele verden. Men i mange lande er muligheden for at komme fra hjem til job eller skole desværre forbundet med så store barrierer, at det bliver til et spørgsmål om liv eller død; om at kunne forsørge sig selv og sin familie.

The Tropical Copenhagen?

Et eksempel er Brasilien, hvor jeg for nylig var inviteret til at deltage i en 4-dages event om cyklisme i

Sao Paulo arrangeret af Den Danske Ambassade. Brasiliens politiske situation er sårbar, og i den sammenhæng har cyklismen oplevet både stor fremgang og stor modstand – indenfor blot få år. I Brasiliens største by Sao Paulo med 12 mio. indbyggere var der førhen et politisk ønske om at fremme cyklismen, og den tidligere borgmester Fernando Haddad havde i første omgang et mål om at anlægge et netværk af 400 km cykelsti. Det fik *The Economist* til at kalde Sao Paulo for 'The Tropical Copenhagen'. De planlagte cykelstier er i dag stort set realiserede med 350 km anlagt. Selvom Sao Paulo har næsten 20.000 km vej, er det en kæmpe fremgang for cyklisterne.



Af mobilitetsekspert Jakob Skovgaard Villien, Atkins Danmark A/S

Lang vej til cykelsamba

Men med skiftende politiske vinde og en ny borgmester João Doria med valgsloganet 'Sao Paulo: Speed up!' kom bilen atter i fokus. Hastighedsgrænserne ved hovedveje skulle nu sættes op igen. I dag er der en reel risiko for, at alle de nye cykelstier skræbes af igen – trods den nuværende borgmester Bruno Covas' plan for 1.300 km cykelsti i Sao Paulo. Cyklismens image er dårligt og forbindes med lav social status, fordi man primært cykler, hvis man ikke har råd til en bil. Selvom det lokale cyklistforbund kæmper en nærmest aktivistisk kamp, er det usikkert, om planerne kan realiseres, og der er stadig lang vej igen for cyklismens udbredelse i Brasilien.

Øget mobilitet nedbryder barrierer

Cykelinfrastruktur er en billig måde at sikre mennesker mobilitet. Og mobilitet – eller mangel på samme – kan enten nedbryde barrierer mellem mennesker eller bygge dem op. Det er et fænomenalt godt politisk styringsmiddel til at skabe social udvikling – mens mangel på mobilitet er med til at fastholde social adskillelse.

Som vi ved i Danmark, har cyklen også en masse andre fantastiske egenskaber; den reducerer trængslen, mindsker forureningen og fremmer folkesundheden. Men i byer som Sao Paulo er cyklen først og fremmest et billigt, hurtigt og stabilt alternativ til kollektiv transport og bilisme for mennesker, hvis livsgrundlag afhænger af at kunne møde til tiden og fragte sig over store afstande fra byens periferi til centrum, hvor størstedelen af arbejdspladserne findes.

Busser kører socialt skævt

Der er mange eksempler på, hvordan mangel på mobilitet reelt holder

mennesker adskilt: man kan bygge indkøbscentre, mennesker reelt kun kan komme frem til med bil. Det tiltrækker velstående borgere – mens mindre velbemidlede, fattige og tiggere ikke kan komme i nærheden af centret. Man kan også undlade at have offentlige busser i fattige boligområder. Et eksempel er, når en buslinje kører fra et universitet til centrum – men ikke den anden vej; sådan at man kan holde fattige og tiggere væk fra universitetsområdet.

Manglende mobilitet skaber ulighed – også i Danmark

Eksemplerne fra Brasilien er en god reminder også her i Danmark om, hvad mobilitet kan. Hvis mobiliteten begrænses, giver det ulighed; hvis den øges, fjerner man en central hindring for social udvikling. Det understreger behovet for god mobilitets- og byplanlægning, hvis man vil udvikle samfund i positiv retning. Ikke kun i forhold til klima og miljø, men også i forhold til social lighed.

Når vi eksempelvis drøfter en

trængselsring, skal vi være opmærksomme på, at det ganske vist kan løse store udfordringer, men samtidig skaber risiko for at ramme særlige grupper i samfundet ekstra hårdt. Når vi som samfund nedlægger buslinjer og forringer mobiliteten i områder uden for de største byer, skal vi huske, at manglen på mobilitet er med til at fastholde social skævhed og isolere grupper som eksempelvis de ældre.

Når cyklismen i Danmark er i tilbagegang, undtagen enkelte steder i de allerstørste byer, skal vi være opmærksomme på, hvad det betyder for udviklingen i forskellige dele af landet. Når vi lader butikcentre – primært for bilister – blomstre frem, skal vi vide, at der kan være en social konsekvens. Og når vi taler om socialt belastede boligområder, skal vi have fokus på, at disse områder har behov for god mobilitet, for at der kan ske en positiv udvikling.

Jo, det er ganske vist; Cyklen – og mobiliteten – betyder langt mere, end vi lige går og tror.



PARTNERSKABER

... er temaet for Byplanmødet i Aabenraa & Sønderborg kommuner 1.-2. oktober 2020

Hvordan håndterer planlægningen de udfordringer, som ikke kan klares af én institution alene?

Byplanmødets værtskommuner lægger for med stærke eksempler - Aabenraa med byledelse af bymidtens aktører og Sønderborg med sin omfattende havneomdannelse og CO₂-reduktionsindsats.

Har **du** en god idé til emner for Byplanmødets messe og eftermiddagssessioner? Vi er på udkig efter partnere - send os et praj på db@byplanlab.dk.

Byplanmødeprogrammet udsendes maj 2020.