

Hvordan etableres en cykelbus?

Jimmy Valentin Lukassen
Trafikplanlægger, Via Trafik
jvl@viatrafik.dk

For at mindske det trafikale kaos foran skolen om morgenen har Lyngholmskolen etableret en cykelbus. En cykelbus kører – ligesom en traditionel bus – efter en fast køreplan med faste stoppesteder. Mindre elever er "passagerer", mens større elever og forældre er "chauffører". Pilotprojektet skal være et eksempel for andre skoler, således at skolerne i fællesskab kan nedbringe biltrafikken ved skolerne til gavn for de bløde trafikanter og for miljøet.

Hvorfor etablere en cykelbus?

Lyngholmskolen i Farum oplever ofte trafikalt kaos om morgenen, fordi mange forældre i bil sætter deres børn af inden for et meget kort tidsrum. Skolen er netop blevet sammenlagt med en anden skole, hvilket har øget trafikpreset.

Furesø Kommune ønsker, at så mange skolebørn som muligt er selvtransporterende. Det giver mindre pres på vejnettet ved skolen, klimaet skånes, og børnene får daglig motion. Konkret ønsker kommunen at etablere cykel- og gåbusser, hvor eleverne har mulighed for at følges med andre til skole.

En del af oplandet til Lyngholmskolen er en ny "satellit-bydel" med god stiforbindelse til skolen. Eleverne i dette område var derfor oplagte at tilbyde en cykelbus som pilotprojekt. Hensigten har været at klarlægge, hvordan en cykelbus kan etableres mest hensigtsmæssigt.

Cykelbussen blev etableret efter sommerferien i 2009 og har således kørt i mere end et år.

Krav til vej- og stinettet

Af hensyn til elevernes trafiksikkerhed er der opstillet nogle krav til det vej- og stinet, som indgår i cykelbussens net. Hovedkravene er:

- Laveste cykelhastighed er 10 km/t
- Afstanden til skolen er højst 5 km
- Separat stinet og niveaufrie kryds
- Eventuelt korte vejstrækninger med lav trafik

Køreplanen for cykelbussen er fastlagt ud fra en cykelhastighed på 10 km/t. Det er relativt langsomt men sikrer, at selv de mindste elever kan være med. Det er chaufførernes opgave at sikre, at hastigheden holdes på dette niveau.

Afstanden til skole er begrænset til 5 km.
Med en hastighed på 10 km/t svarer det til
en cykeltur på 30 minutter.

Chauffører fra de større klasser
belønnes hvert år med en tur i Tivoli

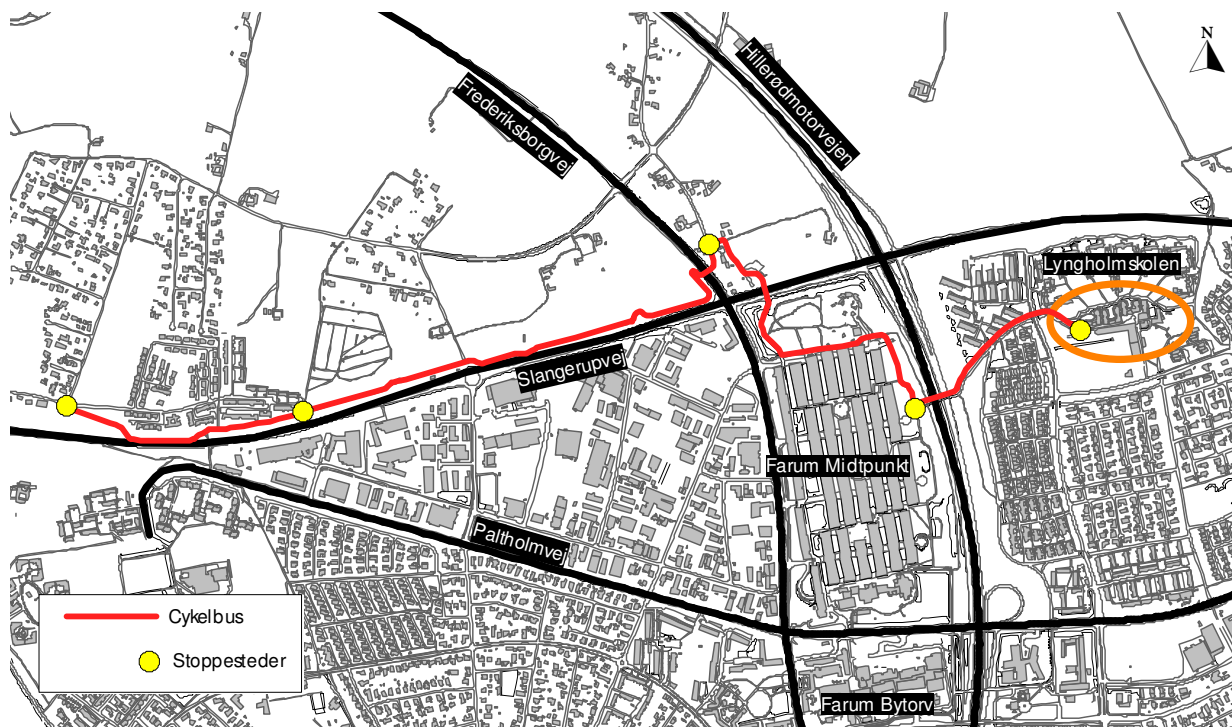
Det er valgt at stræbe efter, at cykelbussen kun kører på et separat stinet, hvor
veje krydses via tunneler eller broer. I det konkrete tilfælde var skolen nødt til at
acceptere, at cykelbussen på en vejstrækning på nogle få hundrede meter
cyklede på en lokalvej, hvor der – i sjældne tilfælde – kan forekomme biltrafik.

Det er valgt ikke at acceptere, at cykelbussen passerer signalanlæg. På den ene
side kan det store antal cyklister sikre gruppens synlighed for bilisterne, hvilket
vil være en fordel. Men på den anden side er der risiko for, at ikke alle når med
over vejen, hvorved nogle måske tager chancer eller er nødt til at krydse vejen i
det efterfølgende omløb. Det kan ikke forlanges, at chaufførerne holder styr på
mange mindre elever på cykel i et signal.

Der er opstillet tilsvarende krav til gåbusser. De anbefales ligeledes at løbe ad
separate stier og fortov, men kravene er mere lempelige med hensyn til
krydsning af veje. Krydsning kan som udgangspunkt foregå i signalregulerede
krydsninger, eller i et fritliggende fodgængerfelt med skolepatrolje.

Rekruttering af passagerer og chauffører

Før etableringen af cykelbussen er antallet af potentielle elever (til og med 5.
klasse) og potentielle chauffører på skolen (6.-8. klasse) kortlagt. Foruden elever
i de større klasser er forældre også potentielle chauffører.



Kort over cykelbusruten samt stoppestederne undervejs.

Elever og chauffører fra skolen er rekrutteret ved hjælp af en pjece, som er uddelt til alle elever. I pjecen er eleverne – og deres forældre – orienteret om cykelbussen, ruten og køreplanen, og eleverne har haft mulighed for at melde sig til cykelbussen.

For at skabe øget opmærksomhed omkring cykelbussen har skolen lavet en video, som er lagt på www.youtube.com. I videoen ses elever i en cykelbus og en gåbus, ligesom skolens leder udtaler sig om tiltaget og opfordrer eleverne til at deltage.



The image shows a screenshot of a YouTube video player. At the top left is the YouTube logo. To its right is a search bar containing the text 'Lyngholmskolen'. Below the search bar is the video title 'Cykel- og gåbusser på Lyngholmskolen'. Under the title, the channel name 'jgp1977' is visible, along with '19 videoer' and an 'Abonner' button. The video player itself shows a group of children wearing helmets and high-visibility vests riding bicycles on a paved path. The video progress bar indicates 0:38 / 1:36. Below the player are interaction buttons: 'God', a thumbs-down icon, '+ Føj til', 'Del', 'Indlejring', and a flag icon. On the right side, it says '611 visninger'.

Skærbillede fra skolens video på www.youtube.com.

Interesse for at være chauffør i gåbussen har været stor – måske på grund af belønningen, som er en årlig tur i Tivoli. Til gengæld har interessen for at være passager været beskednen. Det skyldes formentligt, at ruten er mindre end 1 km.

Interessen for cykelbussen har været stor – både blandt passagerer og chauffører. Dog har forældrene i begyndelsen været skeptiske over for idéen. Det skyldes især, at eleverne (og deres forældre) selv har ansvaret, når de cykler med bussen – nøjagtigt ligesom når de ellers cykler til skole.

Den daglige drift

Forældrenes skepsis gjorde, at det var vanskeligt at få cykelbussen i gang officielt. I de første dage kørte bussen derfor uofficielt, men interesserede forældre og større elever blev inviteret med, så de med egne øjne kunne se, hvordan bussen fungerede. Flere benyttede sig af dette, og efter indkøringsperioden overtog de større elever og forældrene rollen som chauffører.

Cykelbussens rute er 3,75 km. De første dage blev turen tilbagelagt med en gennemsnitsfart på 12 km/t. Elever i 0.-5. klasse er passagerer.

Herefter har ca. 10 passagerer og 2 chauffører dagligt deltaget i cykelbussen og tilbagelagt de knap 4 km til skole. Dog har bussen ikke kørt i den hårde vinter 2009/2010.

Den daglige drift af cykelbussen varetages af to lærere på skolen med opbakning fra skolelederen. Der er afsat 30 timer til lærernes arbejde med cykelbussen, som blandt andet består af fordeling af chauffører, instruktion til nye chauffører – og en betalt tur i Tivoli sammen med alle chaufførerne.

I tilfælde af fravær finder chaufføren selv en afløser via en fælles kontakliste.

Resultat og konklusion

En rundspørge blandt passagererne har indikeret, at stort set alle nu cykler til skole hver dag, hvor omkring halvdelen tidligere blev kørt i bil mindst et par gange om ugen.

Det beskedne antal passagerer (som skal ses i forhold til det beskedne samlede antal elever i området) gør, at effekterne på biltrafikken ved skolen eller på miljøet i sig selv er meget små. Men cykelbussen har nu kørt med succes i over 1 år. Det viser, at det kan lade sig gøre – og at andre skoler ligeledes kan etablere cykelbusser.

Lyngholmskolen har aktuelle planer om at igangsætte endnu en cykelbus. Endvidere har andre skoler i kommunen forhørt sig i håbet om at kunne igangsætte cykel- eller gåbusser hos dem. Jo flere skoler, der etablerer cykel- og gåbusser, jo flere bilture bliver erstattet af cykel- og gåture.