

CYKLEN OG DE SELVKØRENDE BILER

Den Nationale Cykelkonference – Sarpsborg (N) 4. juni 2018



KLAUS BONDAM



- Born in Denmark 1963
- Actor and theatre manager
- Copenhagen City Council 2002 - 2010
- Mayor technical and environmental affairs 2006 - 2009
- Mayor for employment and integration affairs 2010
- Director, Danish Cultural Institute, Brussels 2011 - 2014
- CEO, Danish Cyclists Federation 2014 -



"Indeed, one might say that Europe faces a choice. Do we want to pursue an American-style approach where kids depend on their parents to take them to school for many years? Or do we want a Nordic-style approach in which mobility considerations are integrated into urban planning and the necessary infrastructure is provided so that kids can bike to school by themselves?"

I know which I prefer"

Connie Hedegaard, European Commissioner for Climate Action (2010 – 2014)

**”Når jeg cykler, så
kan jeg hurtigere
komme nye steder
hen”**

Vilja, 6 år





**“At cykle hjælper mig
med at vågne om
morgenen”
*Esther, 11 år***

“Jeg vil hellere cykle end at køre i bil, for så undgår vi trafikpropperne”
Julius, 5 år





**”Jeg elsker at cykle...
jeg aner ikke hvorfor”
*Emilie, 6 år***

TRAFFIC IS PART OF CITY LIFE

”The target is a liveable, sustainable city. A city is not just about the environment. It’s also about social sustainability, quality of life. **Our vision is that a city is a place where people can see and meet each other.** Too often the objective of urban planning seems to be traffic flow, traffic is not the target. Traffic is part of city life, not the other way around.”

*Helle Søholt
Partner, Gehl Architects*





Den amerikanske transportminister Anthony Foxx cykler langs med havnefronten i København sammen med transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt. Foto: Jens Astrup

Amerikansk minister: »Dansk cykelkultur er fantastisk«

to hjul. USAs transportminister og tre amerikanske borgmestere er i disse dage i København for at lære, hvordan cyklister bedst integreres i bybilledet.

V-borgmester: Sig nu undskyld til Godhavnsdrene

Børnehjem. Venstre-borgmester opfordrer Venstre-minister til at undskyld på statens vegne til de mange drenge, der er blevet udsat i de sidste 40 år siden blev udsat. Overgreb og krænkelse af børnehjemmet.

af Jens Eising
#jens@berlingske.dk

Sig nu undskyld til Karen. Sådan som Venstre-borgmester Karen Ellem. Kim Valby i forbindelse med Facebook-sagde blev udsat i København. M... -D... m... r...

For hver kilometer, der bliver kørt på cykel i stedet for i bil i byen, kan sundhedseffekten for samfundet i form af forlænget levetid og forbedret helbred opgøres til næsten 7 kr.

*Transportministeriet
juli 2014*

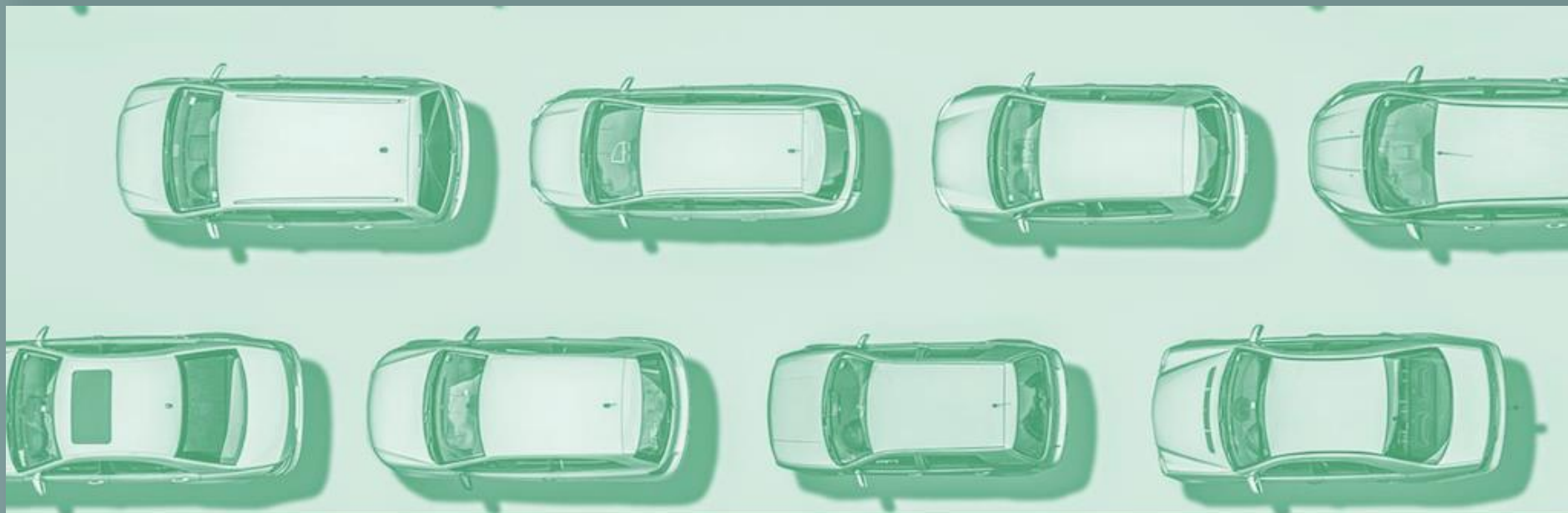


“I Cyklistforbundet er vi ikke afvisende overfor selvkørende køretøjer. Med en moden teknologi, den rigtige planlægning og stærke politiske prioriteringer kan de give større trafiksikkerhed for cyklister og andre sårbare trafikanter, bedre byrum og en mere fleksibel mobilitet.

Men der er åbenlyse udfordringer ved den nye teknologi. Hvem har ansvaret, hvis en undvigemanøvre tvinger elektronikken i en førerløs bil til at vælge imellem at beskytte bilens passagerer og de mere udsatte trafikanter?”

Jette Gotsche





Danskernes forventninger til selvkørende biler

Rapport 30. januar 2017

Vi er overvejende positive og fokuserer mest på, hvad der er at vinde

Generelt er der tilbøjelighed til at finde flere drivers end barrierer, og hovedparten er ens for first-movers og late-movers, men:

- Barrierer fylder mere for late-movers, og **enkelte barrierer ses kun af late-movers**
- Drivers opfattes mere spontant/uhjulpet af first-movers og **interessen for ny teknologi driver kun first-movers**

Drivers

1. Større sikkerhed
 2. Tidsoptimering – kan bruge tiden som man vil
 3. Afslapning undervejs – kan komme udhvilet frem (bedre ergonomi og ingen opmærksomhedskrav)
-
4. Slippe for parkering
 5. Bedre flow – mere rolig kørsel
 6. **Interesse for ny teknologi**
 7. Billig i drift (økonomisk kørsel og billig forsikring)
-
8. Mulighed for at tjene penge på egen bil
 9. Ingen forsinkelser og mulighed for at planlægge ankomst
 10. Bosættelse længere væk fra job
 11. Miljørigtigt
 12. Samfundsgrupper der ikke kan køre bil, får muligheden
 13. Bilflåden udnyttes bedre
 14. Bedre udnyttelse af vejene

Nævnes spontant
og er vigtigt

Nævnes sjældent
og er mindre vigtigt

Barrierer

1. Bekymring for at teknologien har børnesygdomme
 2. **Afgivelse af kontrol**
-
3. Tvivl om ny etik – hvem har ansvaret (algoritmer)
 4. Tab af køreglæde og mulighed for at udtrykke sig personligt
 5. Spontanitet forsvinder
 6. Tab af kørekompetencer
 7. Hacking
 8. Dyrt at eje
 9. **Uoverskueligt at sætte sig ind i ny teknologi og valg**
-
10. Mindre samvær i bilen, fordi chauffør nu kan arbejde
 11. Massefyringer (chauffører)
 12. Nedbrud på makroniveau kan sætte alt i stå
 13. Overvågning
 14. Omkostninger til omlægning af infrastrukturen

Selvkørende biler skaber tryghed på vejene

argreb

s længsel
rk for
strømmen
som i
ømt
n
e-

DANMARK. Selv om de kører af sig selv, har cyklister og fodgængere nærmest blind tillid til selvkørende biler. Det viser de første erfaringer med selvkørende transport.

løbige erfaringer. Samtidig kan vi som myndigheder bruge erfaringerne, når vi skal behandle ansøgningerne,» fortæller afdelingsleder i Vejdirektoratet Andreas Egense.

Erfaringerne fra Europa viser blandt andet, at cyklister og fodgængere sagtens kan dele vejene med hinanden.

«Faktisk viser det sig, at der, hvor der allerede er gennemført forskellige forsøg, har cyklisterne overraskende ofte følt sig tryggere ved de automatiske køretøjer end ved almindelige køretøjer,» siger Andreas Egense.

Det kan især skyl-

des bussernes lave hastighed, som skaber en følelse af tryghed.

Af sikkerhedsårsager er de automatiske køretøjer nemlig nødt til at køre med lav hastighed, når de deler vejene med "bløde" trafikanter.

Både fra forsøg med minibusserne 'WEpod' og 'CityMobil2' i henholdsvis Holland og italienske Oristano på Sardinien har der været eksempler på, at nogle fodgængere ligefrem har kastet sig ud foran busserne, hvilket ifølge trafikforskere er udtryk for en nærmest blind tillid til teknologien.

De første første selvkørende b

- Vejdirektoratet behandler blibet den første ansøgning om at indføre selvkørende biler på markedet. Bilerne vil i dette testområde være små shuttlebusser med maksimalt knap 15 personer.
- Aalborg Kommune er i gang med at gennemføre den første test af selvkørende busser i processen. Således har kommunen fået godkendt en assessment af selvkørende busser af hængig part, som kan siges at være et vigtigt skridt i projektets sikkerhed, red. Det er søg med selvkørende busser i Aalborg. Assessor-godkendelsen er et skridt på vejen til en egentlig test af selvkørende busser i Aalborg. Assessor-godkendelsen er et skridt på vejen til en egentlig test af selvkørende busser i Aalborg.

**AF CHRISTIAN GRUNERT
ANTORP, RITZAU**
Selvkørende biler er godt på vej til at blive en del af gadebilledet i Danmark.
Bilerne uden chauffør bag rattet skal således færdes på gaderne helt almindelige biler, og fodgængere, cyklister og rækketrafikale vil ikke have problemer med at få



'... selvom de kører af sig selv, er cyklister trygge ved at færdes blandt selvkørende biler, viser ny rapport'

'Faktisk viser det sig, at der, hvor der allerede er gennemført forskellige forsøg, har cyklisterne overraskende ofte følt sig trygge ved de automatiske køretøjer end ved almindelige køretøjer'

MEN ... Vejdirektoratet udtaler i en mail at:

'....vi har ikke grundlag for at sige noget om opfattelsen af tryghed i en fuldt udrullet situation med højere hastigheder'



TRÆNGSEL I OG OMKRING DE 4 STØRSTE BYER I DANMARK

2030

+ 149%

Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden (2018)

‘Hovedproblemet er, at der er langt til, at sikkerhedsniveauet er til, at førerløse biler kan komme op i en rimelig hastighed. Og indtil da er de ikke til megen gavn. Jeg har svært ved at forstå, hvorfor man har så travlt med at få de selvkørende biler i Danmark. Det er selvfølgelig et herligt apolitisk emne at fokusere på, men min vurdering er, at der er andre vigtigere udfordringer at kaste sig over i dansk trafik’

Professor Harry Lahrman
Aalborg Universitet
2017



“TODAY’S CRASH AVOIDANCE SYSTEMS, STABILITY CONTROL, EMERGENCY BRAKING & INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE ARE FAR MORE IMPORTANT #4ROADSAFETY THAN AUTONOMOUS VEHICLES CAN POSSIBLY BE BY 2030 & BEYOND.”

**DAVID WARD
SECRETARY GENERAL
GLOBAL NCAP**





Increased capacity and liveability

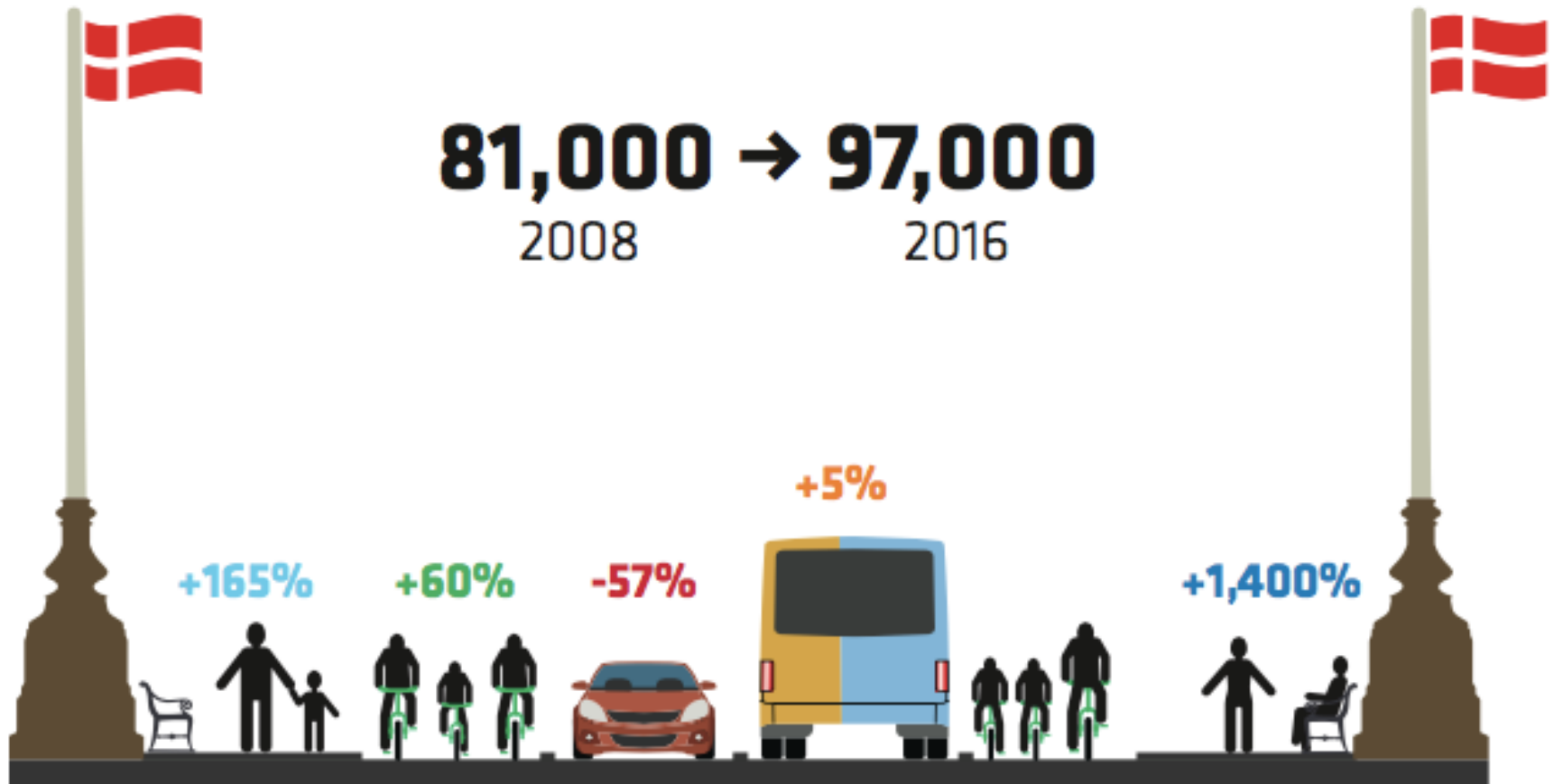
Between 2009 and 2013 Nørrebrogade was redesigned with a focus on wider cycle tracks and sidewalks, better bus conditions, and attractive public spaces. The total number of persons on Dronning Louises Bridge has risen from 81,000 in 2008 to 97,000 in 2016, an increase of 20%.

48,400

bicycles on Dronning Louises Bridge on a weekday in 2016.

1,400%

increase in persons spending time on Dronning Louises Bridge.



Growth in number of persons per transport mode on Dronning Louises Bridge from 2008- 2016.

” Det virkelig interessante, når vi taler sameksistens mellem cyklister, biler, fodgængere, varetransport, offentlig transport osv., er jo de valg og prioriteringer, vi foretager for fremtiden:

Hvor vil vi hen med udviklingen? Hvordan vil vi indrette vores byer? Er det overhovedet en gevinst, at vi udvikler teknologiske løsninger, der måske øger trafikken endnu mere? Vil vores transportbehov ændre sig med de nye muligheder for fjernarbejde?

Uanset hvor mange gevinster, de selvkørende biler bringer med sig, så er virkeligheden den, at hvis vi ikke aktivt tager stilling til, hvad vi ønsker os af fremtiden, så vil udviklingen løbe af sig selv, nøjagtig som en selvkørende bil.

At høste de positive effekter kræver gennemtænkte visioner og politisk vilje.

*Mette Møller
Trafikpsykolog
DTU*



”For et halvt århundrede siden blev det at have bil set som en gode, der sikrede alle bevægelighed og frihed.

I 1950'erne var folkebilismen et stærkt billede, et demokratispørgsmål. Det var en one size fits all-løsning, der er blevet dårlig.

I dag har vi brug for at omtænke bilen. Man kan leve uden bil i byerne. Det er en ny måde at anskue det på.

Det er på tide at tage bilen ned fra piedestalen og behandle den som et transportmiddel ganske som alle andre transportmidler.”

*Karolina Skog
Sveriges Miljø & Byudviklingsminister (MP)
Maj 2018*



AKTIVISTENS TO DO – LISTE

- Sæt gang og deltag i politisk – og civil debat om mobilitet og byens udvikling/indretning
- Forstå bilindustriens rolle/dilemma; hvad er en privatbil og en bus i fremtiden?
- Respekter politikernes ønske om at profilerer sig.
- Vær opmærksom på nye forbrugs- og rejsemønstre / nye forbrugere
- Husk cyklisten og fodgængerens rolle i ITS / Smart Cities – debatten
- Lad ikke AV's tage fokus på de udfordringer der er med LEV's
- Mind hele tiden om, at inaktiv mobilitet koster samfundet dyrt. Meget dyrt!
- Husk de positive aspekter af ISA og andre teknologier



**VI HAR BRUG FOR MODIGE POLITIKERE
OG VISONÆRE PLANLÆGGERE/DESIGNERE
OG EMBEDSMÆND M/K**

FOLLOW THE CYCLING EMBASSY OF DENMARK



@CyclingEmbassy



/CyclingEmbassy



@CyclingEmbassy



Cycling Embassy
of Denmark

The Cycling Embassy of Denmark is a comprehensive network of private companies, local authorities and non-governmental organizations working together to promote cycling and communicate cycling solutions and know-how.



/company/cycling-embassy-of-denmark



NEWSLETTER

www.cycling-embassy.org/subscribe

TAK FOR JERES OPMÆRKSOMHED!



@cyklistforbund



@cyklistforbundet



bondam@cyklistforbundet.dk



/cyklistforbundet



