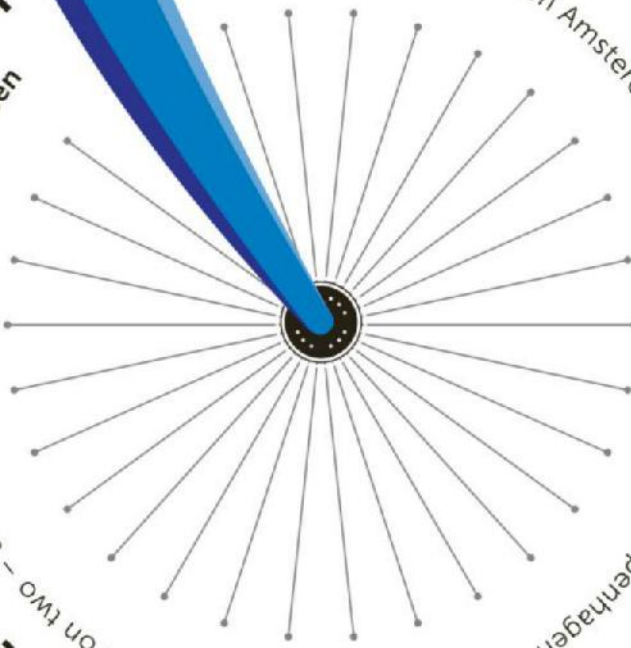




SUPERHIGHWAY

— wheels Tamara Thiessen



ON

In its bid to take over from Amsterdam as the world's top cycle city, Copenhagen is giving serious priority to those on two — and three —

THE CYCLING

Photography: Michael Coiville-Anderson, Cycling Embassy of Denmark, Danish Cyclist Federation/Mikkel Østergaard

neuhaus

Créateur Chocolatier

BRUSSELS 1857

THE LUXURY BELGIAN CHOCOLATE GIFT

www.neuhaus.be



Resting briefly at a busy intersection of the trendy former working class district of Vesterbro, dual lane traffic is whizzing by, while commuters line up on the starting block waiting for the green light to show. This traffic flow comprises of bikes, not cars – a whirl of spokes and a blur of trailers, tricycles, baskets, child seats and satchels.

It is thrilling and at times daunting to be part of Copenhagen's cycling congestion. Though there is not a hint of road rage – just a lot of cool Copenhagen chill and style-conscious cyclists – the race is on nonetheless.

Cars are not a great concern as the bike paths are generous and cyclists often seem to have right of way. My biking buddy, Frits Bredal from the Danish Cyclists' Federation – Dansk Cyklist Forbund – says there is safety in numbers: "Copenhagen is practically the safest place in which to ride your bicycle. There are about three fatalities a year, but remember over 150,000 people (over ¼ of the population) are using their bike every day."

Bredal says the city of Copenhagen's renewed bicycle strategy Good Better Best 2012-2025 will bring more cycling security and comfort: footrests at intersections, an increase in bike-only bridges, reduced journey times, greener more peaceful commutes, family-friendly cargo bike parks, wider cycle tracks and multi-speed bike paths. In some cases they might even have peak-hour priority – with bike-only shortcuts – when two-way streets revert to one for drivers, but bikers go in whichever direction they choose.

The aim is to increase the percentage of workplace or school trips made by bike from 36% to 50% by 2015, with the gradually emerging bike 'superhighways' – a 300km network of 26 bike routes linking the city to the suburbs.

The pedestrianised Halmtovet – hay market square – in the Vesterbro, lies along the first of these routes. Baptised the 'C99', the 17.5km stretch connects Vesterport train station with outlying western suburbs passing by fields full of birds, ponds, ducks and 'luftpump' air stations.

Those cycling the route from Albertslund through to fashionable Frederiksberg now enjoy a safe, smooth, almost uninterrupted commute to the city. The C in the routes stands for the Danish equivalent of superhighways – Cykelsuperstier – a 'super path' as opposed to 'super-steer' or 'super star'!

According to Denmark's so-called biking ambassador, Mikael Colville-Andersen, CEO of the bike-obsessed urban planning consultancy Copenhagenize, founder and author of the now world-renowned blog *Cycle Chic* (copenhagencyclechic.com), most of the cycle routes will bring improvements to existing infrastructure, including clearer signage, holding rails at intersections, and other more ingenious additions. "Sensors under the cycle tracks can register if there is a group of cyclists riding together," he explains. "If so, the lights at the intersections will turn green in order to let them continue freely towards the city."

Colville-Andersen's Copenhagenize website (copenhagenize.com) has a daily distance counter for the city's cycling mob – the working day average is 1.1 million kilometres, compared to 2 million for the 800,000 Dutch capital residents.

Already voted the world's first Bike City by the International Cycling Union in 2008, I am blown away by the pro-active and participatory peddle-power in Copenhagen, self declared 'City of Cyclists'. For the sake of planetary and human health, everyone from the administration to biking lobby and general public are getting involved to ensure that Copenhagen's lifecycle is saddle-oriented.

Jørgen Bildgaard, executive climate project director at the City of Copenhagen says cycling incentives along with wind turbines, →



RIGHT OF WAY

Below right:
Bike paths are generous and cyclists often seem to have the right of way

La Ville du Vélo

Copenhague pourrait-elle ravir la première place à Amsterdam dans le classement mondial des villes cyclistes ? Elle donne en tout cas une priorité toujours plus absolue aux deux – voire trois – roues. Un reportage de Tamara Thiessen.

Postée à un carrefour dans l'ancien quartier populaire de Vesterbro, devenu aujourd'hui le rendez-vous des branchés, j'observe le trafic sur l'avenue à double voie. Les navetteurs, alignés sur la ligne de départ, attendent que le feu passe au vert. Il faut toutefois préciser que la circulation dans laquelle je me trouve se compose non pas de voitures, mais de vélos : un bourdonnement continu de rayons, de remorques, de tricycles, de paniers, de sièges d'enfants et de cartables.

Faire partie de la congestion cycliste de Copenhague est passionnant et ardu à la fois. Il n'y a pas d'agressivité au guidon, certes. Les cyclistes danois sont cool et des conducteurs modèles. Mais dans les embouteillages, certains n'hésitent pas à vous prendre de vitesse !

Ici, les voitures ne sont pas un problème. Les pistes cyclables sont généreuses, et les cyclistes semblent avoir toujours la priorité. Selon mon ami Frits Bredal, de la Fédération danoise de Cyclisme (Dansk Cyklist Forbund), plus le nombre de deux roues augmente, plus la sécurité s'accroît. « Copenhague est pratiquement l'endroit le plus sûr de toute la planète pour rouler à vélo. On y dénombre environ trois accidents mortels par an, sur plus de 150.000 cyclistes quotidiens (plus d'¼ de la population). »

Bredal souligne que la nouvelle stratégie de la Ville de Copenhague, Good Better Best 2012 – 2025, apportera plus de sécurité et de confort aux deux roues : des repose-pieds aux carrefours, une augmentation des ponts exclusivement réservés aux vélos, la réduction des temps de parcours, des trajets plus verts et sereins, des parcs à vélos-cargos répondant aux besoins des familles, des pistes cyclables plus larges avec des voies à plusieurs vitesses. Dans certains cas, les vélos pourraient même avoir la priorité aux heures de pointe, et profiter de raccourcis. Ou encore, dans les rues à double sens qui deviennent à sens unique pour les voitures, les cyclistes pourraient choisir leur direction.

L'objectif est d'augmenter le pourcentage de trajets à vélo du domicile au lieu de travail ou l'école – de 36 à 50% à l'horizon 2015 – grâce à l'émergence des « autoroutes » cyclistes : un réseau de 330 km formé de 26 routes reliant la ville à la banlieue.

Une de ces routes, l'Halmtovet (Place du Marché au Foin), se →





geothermal energy, solar panels, street lighting and better public transport is a critical hook in its plan to be the world's first carbon neutral metropolis by 2025.

"With an extra 60,000 cyclists forecast on the road by then," says Abildgaard, "we are going all out to improve the infrastructure, safety, trip times and access, while new immigrants from non-biking cultures are given free lessons."

My best glimpse into the pivotal place of cycling in city planning comes during a ride through the up-and-coming district of Ørestad, near the airport. Biking along wide, semi-bucolic paths, my eye is constantly caught by new architectural landmarks – Jean Nouvel's Danish Broadcasting concert hall, the towering, black and white flecked twin-shards of the Bella Sky Comwell hotel, landscaped university campuses and colourful neon blocked apartments.

Next we arrive at the stunningly geometric 8 House by architect Bjarke Ingels, where residents can bike all the way from street level to its 10th level penthouses, through terraced gardens.

The view from the top takes in wind turbines on the coast, packing yards, green havens, grazing cows, creeks and lakes – as well as the spreading tentacles of Copenhagen's suburb-to-city cycling express lanes.

Some have dismissed the multi-million euro *cykelsuperstier* concept as hype, because not all the routes are dedicated bike paths. Much worse news, however, is the closure of the free city bike scheme, established in 1995, with money being poured into the *cykelsuperstier* express lanes scheme instead. Whatever your viewpoint, Copenhagen cannot stand accused of back-peddling when it comes to bike friendly visions. ●

COPENHAGEN BY BIKE

Sleep

Bertrams Hotel Guldsmeden in Vesterbro is an eco-home from home and has vintage style bikes to rent. **Vesterbrogade 107 hotelguldsmeden.dk**. From €170 for a double room.

Eat

Bio Mio, a bustling organic canteen in Vesterbro which even up cycles its décor. **19 Halmtorvet, biomio.dk**.

Info

City and bike rental **visitcopenhagen.com/travel-trade/suppliers/suppliers/bike-rental**. An amazing route planner: **cyclecopenhagen.dk**. Read Mikael Colville-Andersen's *Cycle Chic* blog and the follow up book by Thames & Hudson. **thamesandhudson.com**

trouve dans le Vesterbro. Transformée en avenue piétonne, celle que l'on surnomme la « C99 » s'étend sur 17,5 km et relie la gare ferroviaire de Vesterport aux quartiers ouest de la banlieue, en bordant des champs remplis d'oiseaux, de canards et de stations de pompage, les « luftpump ».

Ceux qui se déplacent d'Albertslund en direction du quartier trendy de Frederiksberg, bénéficient désormais d'un parcours sécurisé, fluide et ininterrompu jusqu'au centre-ville. La lettre C, visible le long de ces routes, vient de *Cykelsuperstier*, qui en danois se traduit par pistes cyclables. Et même si cela le laisse penser, *superstier* ne signifie pas superstar !

D'après Mikael Colville-Andersen, surnommé l'ambassadeur danois du cyclisme, et CEO de Copenhagenize, une agence-conseil en aménagement cyclable urbain, de nombreuses améliorations sont en cours : une signalisation plus claire, des rails de maintien aux croisements et d'autres innovations ingénieuses. Colville-Andersen, également l'auteur d'un blog devenu légendaire *Cycle Chic* (copenhagen-cyclechic.com), explique que sous les pistes cyclables, des capteurs peuvent enregistrer la présence d'un groupe de cyclistes en train de rouler. « Ces capteurs envoient alors un signal au feu de signalisation qui passe automatiquement au vert, afin de permettre aux cyclistes de continuer sans interruption vers la ville. »

Le site web de Copenhagenize (copenhagenize.com) dispose d'un compteur de mesure des trajets cyclistes en ville – la moyenne journalière se monte à 1,1 million de kilomètres, en comparaison des 2 millions de kilomètres des 800.000 résidents de la capitale hollandaise.

Je suis ébahie par la politique proactive et les efforts développés par Copenhagen en faveur d'un modèle de ville durable. Elue première « Bike City » du monde, en 2008, par l'Union Cycliste Internationale, elle s'est aujourd'hui autoproclamée « Ville des Cyclistes ». Une réalité lorsqu'on voit le nombre de citoyens qui passent progressivement à ce mode de transport écologique. Que ce soit dans un souci de préservation de l'environnement ou de la santé, tout le monde s'y met – l'administration, le lobby cycliste et le grand public.

Jørgen Abildgaard, directeur exécutif du plan climat de la Ville de Copenhagen, confirme que le vélo est une pièce indispensable dans un schéma de ville durable, aux côtés des éoliennes, de l'énergie géothermique, des panneaux solaires, de l'éclairage public ou des transports publics verts. Le vélo s'inscrit également dans la vision à long terme de Copenhagen, qui ambitionne d'être la première capitale du monde sans émission de CO₂ (zéro carbone) d'ici 2025.

« Avec une prévision de 60.000 cyclistes supplémentaires au terme de la prochaine décennie, nous allons devoir tout mettre en œuvre pour améliorer les infrastructures, la sécurité, le temps de parcours et l'accès, sans compter l'éducation que nous devons dispenser aux nouveaux immigrants, issus de cultures où le vélo est inexistant. »

C'est souvent en me baladant dans l'Ørestad, ce quartier en plein essor près de l'aéroport, que je prends la vraie mesure du plaisir des deux roues dans le tissu urbain. Lorsque je pédale sur ces chemins semi-bucoliques, mon regard est attiré par les nouvelles constructions emblématiques de la ville – la salle de concert de la Maison de la radio danoise conçue par Jean Nouvel, les deux tours penchées, noir et blanc, de l'hôtel Bella Sky Comwell, les campus paysagés de l'université et les immeubles d'appartements aux néons multicolores.

Ensuite, se dévoile l'étonnant complexe géométrique, 8 House, créé par l'architecte Bjarke Ingels. Un endroit où les résidents peuvent accéder à vélo jusqu'aux penthouses du 10^e étage, via des jardins en terrasse.

Du sommet, on aperçoit la côte avec ses éoliennes, ses docks, ses coins verts, ses vaches dans les prés, ses criques et ses lacs... sans oublier les voies cyclistes express, tentaculaires, qui relie le centre de Copenhagen à ses faubourgs. ●

Fietsstad

Tamara Thiessen ontdekt hoe Kopenhagen Amsterdam langzaam inhaalt als 's werelds beste fietsstad

Je in het drukke fietsverkeer van Kopenhagen wagen is bijzonder spannend en vraagt de nodige durf. Hoewel hier geen verkeersagressie heerst en de fietsers rustig en ontspannen zijn, is hier wel degelijk sprake van een race.

De wagens hebben het hier niet veel voor het zeggen; de fietspaden zijn breed en fietsers hebben vaak voorrang. Frits Bredal van de Deense Fietsfederatie - Dansk Cyklist Forbund - beschikt over de cijfers die bevestigen hoe veilig de stad wel is. "Kopenhagen is nagenoeg 's werelds veiligste fietsplek. Ieder jaar gebeuren er zo'n drie fatale ongelukken, maar dagelijks nemen liefst zo'n 150.000 mensen (meer dan 1/4 van de totale bevolking) de fiets."

Bredal vertelt hoe Good Better Best 2012 - 2025,

het vernieuwde fietsprogramma van Kopenhagen, de stad nog veiliger aan aangenamer zal maken voor fietsers. Staan op het programma: de installatie van voetsteunen op kruispunten, de bouw van extra fietsbruggen, de aanleg van kortere, groenere en rustigere fietsroutes, gezinsvriendelijke fietsparken, bredere fietspaden en paden met verschillende rijstroken. Men denkt er zelfs aan om fietsers tijdens de piekuren in sommige gevallen voorrang te geven via korte routes die exclusief worden voorbehouden voor hen. In straten met tweerichtingsverkeer zou het gewone verkeer enkel in één enkele richting worden toegelaten, daar waar fietsers gewoon in beide richtingen zouden kunnen doorfietsen.

Op die manier wens Kopenhagen tegen 2015 het aantal werk- en schoolverplaatsingen met de fiets te verhogen van 36 naar 50%. Progressief zullen

'supersnelwegen' worden aangelegd; een netwerk van 330 km fietspaden, goed voor 26 fietsroutes die het stadscentrum verbinden met de buitenwijken.

Mikael Colville-Andersen is de Deense fietsambassadeur en CEO van Copenhagenize, het stedelijke planningsbureau dat geobseedeerd is door fietsen, en auteur van de nu al legendarische blog Cycle Chic (copenhagencyclechic.com). Hij is ervan overtuigd dat de meeste fietsroutes de bestaande infrastructuur (een duidelijkere wegsignalisatie, fietssporen op de kruispunten, enz.) zal verbeteren. "Sensoren onderaan de fietspaden zullen kunnen ometen of er sprake is van meerdere fietsers die samen rijden. In dit geval zullen de verkeerslichten op de kruispunten op groen springen zodat de fietsers zich zorgeloos door de stad kunnen verplaatsen." ●



CYCLE CHIC

Clockwise from left: cycling for all the family; the pedding commuters; bringing style to the saddle

