

# A pie o en bici

PERSPECTIVAS



editores

BORJA RUIZ-APILÁNEZ

ELOY SOLÍS Y

EXPERIENCIAS



EN TORNO  
A LA

# movili dad activa

prólogo de JOSÉ FARIÑA  
epílogo de JOSÉ M<sup>a</sup> UREÑA



Ediciones de la Universidad  
de Castilla-La Mancha

**A pie o en bici.  
Perspectivas y experiencias  
en torno a la movilidad activa**

Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís (Eds.)

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

ISSN: 2697-0759

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

[http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)

Depósito legal: CU 89-2021

Dibujos de portada: Agustín Ferrer

Maquetación: Andrea Almaraz

Idea y diseño: Borja Ruiz-Apilánez



Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Acceso al texto completo de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

La responsabilidad del contenido de los textos y del uso de las imágenes es de los autores de los correspondientes capítulos

Esta obra está financiada por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación de España PID2020-119360RB-I00

CITACIÓN: Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)



<b>Presentación</b>	Hacia un nuevo modelo de movilidad urbana.....	11
	José Fariña	
<b>Introducción</b>	Movilidad activa: una visión integral e integradora.....	15
	Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís	
<b>P01</b>	Salud y movilidad activa.....	25
	Carolyn Daher y Oriol Marquet	
<b>P02</b>	Medio ambiente y movilidad activa.....	35
	Josu Mezo	
<b>P03</b>	Diseño viario y movilidad activa.....	41
	Borja Ruiz-Apilánez	
<b>P04</b>	Forma urbana y movilidad activa.....	51
	Eloy Solís	
<b>P05</b>	Planeamiento y movilidad activa.....	61
	Lorena Perona	
<b>P06</b>	Gobernanza y movilidad activa.....	71
	Silvia Casorrán	
<b>P07</b>	Participación ciudadana y movilidad activa.....	79
	Iñaki Romero	
<b>P08</b>	Urbanismo táctico y movilidad activa.....	87
	Vicente Romero de Ávila	
<b>P09</b>	Comunicación y movilidad activa.....	99
	Juan Luis Manfredi, José María Herranz y Pablo Gómez	
<b>P10</b>	Nuevas fuentes de datos y movilidad activa.....	109
	Gustavo Romanillos	
<b>P11</b>	Áreas urbanas históricas y movilidad activa.....	119
	Ignacio González-Varas	

<b>E01</b>	Ámsterdam: el camino hacia la capitalidad ciclista mundial .....	129
	Inmaculada Mohíno	
<b>E02</b>	Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa .....	137
	Francesc Magrinyà	
<b>E03</b>	Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo .....	151
	Jonna M. Krarup	
<b>E04</b>	Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto .....	159
	María Pía Fontana	
<b>E05</b>	París: la Ciudad de los 15 Minutos .....	167
	Miguel Mayorga	
<b>E06</b>	Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud .....	175
	Daniel Macenlle	
<b>E07</b>	Donostia / San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana .....	185
	Iñaki Baro	
<b>E08</b>	Sant Cugat del Vallés: la movilidad sostenible en ciudades medias .....	193
	Serafi Martí	
<b>E09</b>	Sevilla: hacia una nueva movilidad .....	201
	José Carlos Vázquez-Hisado	
<b>E10</b>	Vic: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	209
	Fabiana Palmero, Joana Rodríguez y Marta Rofín	
<b>E11</b>	Vitoria-Gasteiz: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	217
	Itziar Aguado-Moralejo	
<b>Epilogo</b>	El diseño de calles como argumento docente: una experiencia innovadora .....	227
	José María de Ureña	
	Los autores .....	237



# Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo

**Jonna M. Krarup** JONNA.KRARUP@KADK.DK ORCID 0000-0002-2883-0335

REAL ACADEMIA DANESA DE BELLAS ARTES



En 2011, el Ayuntamiento de Copenhague estableció el objetivo de convertir la buena ciudad ciclista que ya era, en la mejor del mundo antes de 2025 (Københavns Kommune, 2011). Según la página web de la ciudad de Copenhague, se ha alcanzado el objetivo (Københavns Kommune, s.f.) El municipio ha trabajado duro para obtener este estatus.

Para lograrlo, se han planificado y ejecutado nuevos carriles y mejorado la red preexistente (Fig. 1). En la actualidad, hay aproximadamente 385 km de carriles bici y el 49% de los viajes al trabajo o a la escuela se realizan en bicicleta. Cada día de 2018, en Copenhague se recorrieron un promedio de 1,44 millones de km (Københavns Kommune, s.f.).

La promoción de la ciudad como capital ciclista mundial, o mejor ciudad ciclista del mundo, forma parte además de la estrategia de imagen y promoción de Copenhague, orientada a atraer inversiones, a promocionar la ciudad como un buen lugar

para vivir, mejorando sus condiciones de habitabilidad, y a contribuir a su transición ecológica. En este texto, intentaré contextualizar las estrategias e iniciativas relacionadas con la movilidad ciclista de Copenhague y compartiré mi perspectiva sobre las estrategias y sus resultados.

## Políticas municipales

Al desarrollar la ciudad y su imagen como una ciudad ciclista, Copenhague se ha basado hábilmente en su propia tradición y en una cultura ciclista bien establecida en Dinamarca, así como en distintas estrategias a nivel nacional. Antes del gran avance en el uso del automóvil en el período de entreguerras, la bicicleta era el medio de transporte dominante en Copenhague (Thelle, 2013). Se estima que, en 1890, había 2.500 bicicletas en la ciudad. Esta cifra aumentó enormemente en los años siguientes, rondando las 80.000 en 1907 (Janssen, 2012).

Así, la bicicleta pronto se convirtió en un medio de transporte muy popular. No solo en Copenhague. El ejército danés comenzó a utilizarlas en 1888. La compañía de telégrafos adquirió bicicletas para sus empleados en 1890. La bici se convirtió en el modo de transporte preferido entre las oficinas de correos y para vaciar los buzones. En 1899, el servicio de alumbrado, los bomberos, la policía del condado y la compañía telefónica se encontraban entre las organizaciones que utilizaban mayoritariamente la bicicleta para afrontar las necesidades de movilidad de sus empleados. Muchos artesanos y comerciantes también realizaban el reparto de sus productos en bicicleta.

En 1890, también era común ver mujeres en bicicleta. Los clubes de bicicletas comenzaron a organizar paseos en bicicleta que también estaban abiertos a las mujeres. El crecimiento fue tan rápido que los distribuidores de bicicletas tuvieron dificultades para satisfacer la demanda de bicicletas para mujeres.



FIGURA 1a  
Estrategia ciclista de la ciudad de  
Copenhague para el periodo 2011-2015.  
Portada de la publicación  
Fuente: [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/?mode=detalle&id=818](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalle&id=818)

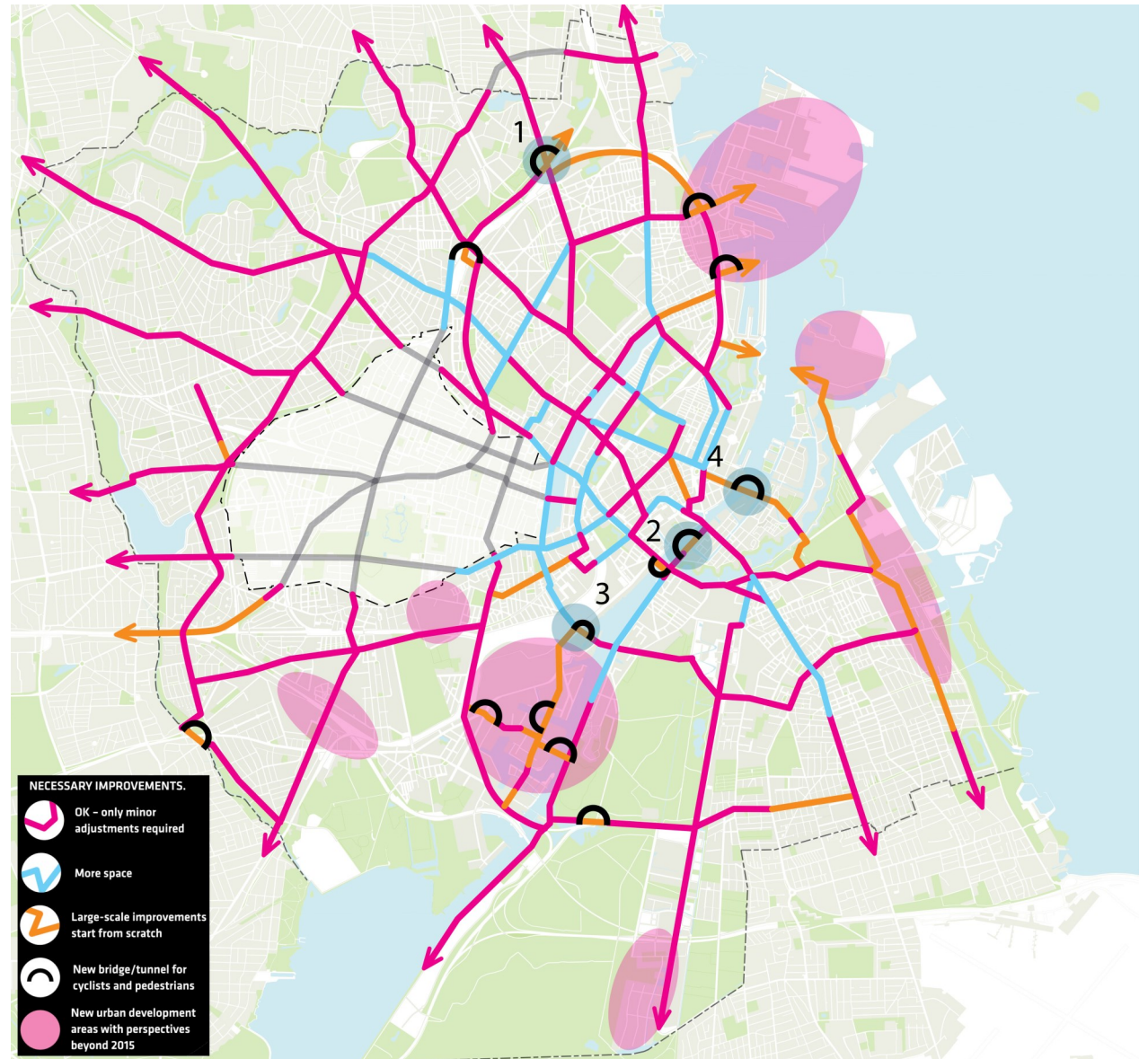


FIGURA 1b  
Estrategia ciclista de la ciudad de  
Copenhague para el periodo 2011-2015.  
Mapa de Copenhague con el resumen  
de las acciones sobre la infraestructura  
Fuente: [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/?mode=detalle&id=818](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalle&id=818)

Los primeros carriles bici de la ciudad no fueron oficiales. No eran más que unas franjas estrechas al borde de los caminos y carreteras. En 1892, se construyó el primero en la capital danesa, a lo largo de la calle Esplanaden. Poco después, se construyeron otros alrededor de los lagos de Copenhague, que pasaron a ser municipales. (Schønberg, 2009).

El fomento de la cultura ciclista se ha convertido en una parte integral de la estrategia oficial de la capital (Copenhagen Technical and Environmental Administration, 2012). La primera estrategia ciclista de Copenhague se publicó en 2002, aunque el número de ciclistas ya se medía cada dos años desde 1995 (Jensen y Streuli, 2003). La estrategia ciclista 2002-2012 supuso una presentación general de la política y los planes del municipio. El plan tenía como objetivo establecer una oferta coherente para los ciclistas basada en la calidad del transporte. También se establecieron objetivos cuantitativos para que más personas utilizaran la bici: reduciendo a la mitad el riesgo, mejorando la seguridad y la comodidad, y reduciendo los tiempos de viaje (Fig. 2).

Aarhus y Odense, la segunda y tercera ciudades más pobladas del país, también adoptaron políticas similares. Aarhus publicó su estrategia, *Cykelhandlingsplan*, en 2007, describiendo siete áreas de acción (Aarhus Kommune, 2007): 1) Desarrollo de un sistema coherente y completa de rutas ciclistas que consta de rutas principales exis-

tentes complementadas por varias rutas principales nuevas, ubicadas entre las principales vías radiales de acceso; 2) Mejora de la accesibilidad para lograr que la bici sea el modo más rápido, haciendo hincapié en las intersecciones de la red de rutas principales; 3) Aumento de la seguridad vial para conseguir que más personas circulen en bicicleta; 4) Dotación de más y mejores aparcamientos para bicicletas; 5) Fomento de la intermodalidad, facilitando el uso de varios medios de transporte a lo largo de un mismo viaje; 6) Asegurar el buen estado y mantenimiento de la infraestructura, dado que los ciclistas se ven afectados en mayor medida que otros usuarios por el diseño y el estado de la infraestructura de rodadura; y 7) Incremento de la información y la interlocución con los usuarios. Para ello, la ciudad presupuestó 200 millones de coronas danesas (aprox. 26,6 millones de euros).

Odense fue elegida en 1999 la Ciudad Ciclista Danesa, un reconocimiento a nivel nacional. Durante los siguientes cuatro años, el número de ciclistas aumentó un 20% mientras que el número de accidentes disminuyó en el mismo porcentaje. Poco después, la ciudad de Odense preparó una nueva y ambiciosa estrategia ciclista. La estrategia de la bicicleta se desarrolló como base para cumplir los ambiciosos objetivos tanto de la política ambiental del municipio de Odense, como para aumentar la proporción de viajes en bicicleta en un 35% para 2020, que parece haber cumplido (Andersen, 2005).



FIGURA 2  
Un día cualquiera en el Puente de la Reina Luisa de Copenhague  
Fuente: Elaboración propia

## Políticas nacionales

Paralelamente a estas políticas municipales, el Ministerio de Transporte y Energía de Dinamarca lanzó una estrategia ciclista nacional en 2007 (Transport- og Energiministeriet, 2007). Esta contribuyó a incrementar el número de daneses que eligen la bicicleta, mejorando las posibilidades de ir a trabajar en bicicleta de forma segura e impulsando aún más el uso de la bicicleta en el tiempo libre.

El trasfondo de la estrategia nacional fue una reforma municipal local que entró en vigor en 2007. La reforma significó cambios significativos para la estructura organizativa y la división de tareas en el

sector público en Dinamarca. Se transformaron 271 municipios en 98 grandes municipios, se abolieron 14 condados y en su lugar se crearon cinco regiones.

Esto significó que el Estado danés asumió la responsabilidad de más de 2.000 km de antiguas carreteras del condado. Una gran cantidad de las nuevas carreteras estatales pasan por ciudades y áreas urbanas, donde el tráfico de bicicletas suele ser significativamente mayor que en campo abierto.

El gran desafío para el estado danés era garantizar buenas condiciones que mantuvieran el tráfico de bicicletas existente en el sistema de caminos y senderos del estado y, al mismo tiempo, animar a más personas a subirse a la bicicleta.

Además, coordinar las iniciativas nacionales con las iniciativas a nivel municipal, ya que el tráfico ciclista se concentra principalmente en la parte de la red de carreteras y caminos de los municipios.

Los esfuerzos de la estrategia ciclista nacional comprenden las siguientes 6 iniciativas y actividades principales para mejorar la infraestructura ciclista del estado, incluido un uso específico: 1) establecimiento de una nueva infraestructura ciclista segura para el tráfico; 2) esfuerzos de mantenimiento específicos; 3) mejores esfuerzos de planificación; 4) inclusión especial por motivos de tráfico de bicicletas en las declaraciones de EIA; 5) iniciativas para aumentar la seguridad de los ciclis-

tas; y 6) mayor atención al uso de la bicicleta en el transporte público.

Común a las estrategias a nivel municipal y nacional es la creencia y la ambición de que, al alentar a las personas a usar la bicicleta todos los días y como medio de transporte, contribuirá a: 1) crear entornos amigables para los humanos; 2) reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>; 3) crear un entendimiento común de los problemas en el consumo de energía, un entendimiento común de la importancia de las contribuciones en todos los niveles, por todos y en la vida cotidiana, y aumentar la sostenibilidad social, material y económica y la salud entre los ciudadanos.

### La cultura ciclista se aprende

Aunque los niveles de ciclismo en Copenhague hoy en día son mucho más altos que hace unos años, otras formas de transporte como el automóvil, el autobús, el tren y el metro también son populares. En la actualidad, el número de bicicletas y coches empleados para los desplazamientos hacia/desde el centro de la ciudad son prácticamente equivalentes (Fig. 3), pero para lograr el objetivo más ambicioso de que la bici alcance el 50% en el reparto modal de los desplazamientos laborales o educativos, es necesario un esfuerzo intensificado para alentar a los usuarios de otros medios de transporte a comenzar a usar la bicicleta. Para animar a los ciudadanos a andar en bicicleta y

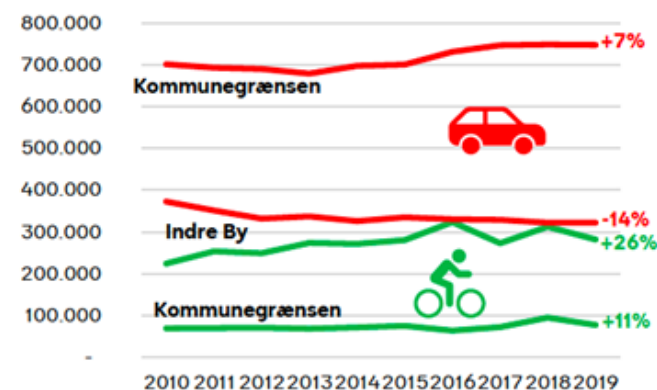


FIGURA 3  
Evolución del aforo anual de bicicletas (verde) y coches (rojo) cruzando el límite municipal (Kommunegrænsen) y del centro urbano (Indre By) de Copenhague durante el periodo 2010-2019  
Fuente: Copenhagen Municipality (2020)

usar la bicicleta cada día más, la ciudad de Copenhague toma diferentes iniciativas a nivel local, y a nivel nacional, el programa de formación en tráfico y bicicleta para escolares e inmigrantes, que también se ofrece como parte de la formación en bicicleta. del programa de integración.

La educación ciclista es gratuita para todos los escolares daneses y corre a cargo de entes la policía y los centros, que la organizan y desarrollan de forma conjunta. El Consejo de Seguridad Vial, dependiente del Ministerio de Transporte y Construcción, ofrece, en colaboración con las autoridades locales, las escuelas y la policía, cursos de educación vial ciclista con el objetivo de reducir las muertes y accidentes de tráfico. No en vano, el



FIGURA 4  
Portada del informe del proyecto de educación vial ciclista infantil *Op på Cyklen* (Desde la bici)  
Fuente: Områdefornyelse Fuglekvarteret (2015)

consejo nació en 1939, como respuesta gubernamental a los numerosos accidentes de tráfico durante aquellos años (Rådet para Sikker Trafik,

s.f.).

El programa de entrenamiento de ciclismo para niños consta de dos cursos (Tabla 1). La percepción positiva de la bicicleta desde edades tempranas puede tener un gran impacto en las preferencias y elección modal de los futuros adultos si se utiliza de forma habitual como medio de transporte escolar. Para ello, se recomienda: a) plantear la educación vial ciclista infantil como un juego; b) facilitar el préstamo de bicicletas en las escuelas; y c) que estas actividades se desarrollen dentro de las horas lectivas.

Además, los cursos de educación vial ciclista que se ofrecen a los inmigrantes (adultos y niños) corren a cargo de ONG o forman parte del proceso de integración oficial. Entre las experiencias destacadas del proyecto de 2015 *Op på Cyklen* (Desde la bici) estaba el gran interés despertado entre los participantes y el cambio en la percepción de estos hacia la bici como modo de transporte. Según los maestros involucrados en el proyecto, los niños disfrutaron de las actividades y la carrera de bicicletas, en particular, fue una de las que generó mayor entusiasmo entre los niños (Fig. 4).

De 2009 a 2012, el programa por una movilidad escolar segura en la región de Copenhague se centró en hacer que esta fuera segura para los niños y sus padres. Entre 2010 y 2012, 87 instituciones educativas establecieron instalaciones físicas para promover la movilidad peatonal y ciclista.

En 2012, 5.500 niños participaron en diversas actividades promovidas por este programa. Además, se han realizado cursos y campañas para mejorar las habilidades de conducción y la educación vial infantil y juvenil, como la campaña municipal de promoción de la bici y los distintos tipos de patinaje, dirigida a los jóvenes de la ciudad (Copenhagen Technical and Environmental Administration, 2012a). A escala nacional, las campañas de vuelta al cole, que se centran en los mismos temas y habilidades, se llevan a cabo anualmente. El material del curso consta de educación en línea, material digital e impreso, y lecciones concretas sobre bicicletas en los patios de las escuelas, las calles y los parques.

## Conclusiones

El éxito de la ciudad de Copenhague en convertirse, como se dice, en la capital ciclista mundial se basa en una cultura (o educación) ciclista histórica y bien establecida en Copenhague y en toda Dinamarca. Ciudades como Aarhus y Odense experimentan un éxito similar en sus esfuerzos por fomentar el uso de la bicicleta como principal medio de transporte. Sin embargo, a diferencia de la capital, estas no han podido, ni seguramente han querido, ser reconocidas como ciudades ciclistas en el panorama internacional. No obstante, sus ciudadanos se benefician de igual forma de las políticas y acciones impulsadas en estos municipios a favor de la movilidad ciclistas.

El éxito de Copenhague en la consecución de este hito se debe no solo a las políticas municipales, sino a la estrategia ciclista nacional del Ministerio de Transporte y Energía de Dinamarca. Pues, tan imprescindible como la infraestructura, son los programas de formación para escolares e inmigrantes financiados por el estado. De forma total en el primer caso y parcial en el segundo.

Sin embargo, la ciudad ciclista se circunscribe sobre todo al centro de Copenhague. Como declaraba Jens Kvorning, catedrático emérito de Urbanismo en la RADBA, al periodista Lowestein (2009):

Copenhague [es] una ciudad con una doble condición, como Dr. Jekyll y Mr. Hyde. Por un lado, está la ciudad interior densa y ciclista. Por otro lado, están los distritos periféricos de la posguerra. Allí, las distancias son demasiado grandes para andar en bicicleta y la gente simplemente usa sus automóviles [...] Allí parece que no haya nada que hacer para cambiar los hábitos de los residentes. Y, si bien controlar el consumo de energía dependiente del estilo de vida no es imposible, es muy diferente [del centro de la ciudad] y un gran problema, que requiere de unas políticas de planificación urbana diferentes.

Los beneficios para la salud del uso cotidiano de la bicicleta ya sabemos que son numerosos. De hecho, se espera que las personas que pedalean diariamente tengan una esperanza de vida más larga. En Copenhague, se estima que la tasa de mortalidad de los adultos que van y vienen del tra-

bajo en bicicleta todos los días se reduce en un 30%, y se espera que el aumento en el número de personas que utilizan una forma de transporte más activa se traduzca en 34.000 días menos de enfermedad anuales. Lo que podría suponer 1 700 millones de coronas danesas de beneficios anuales para la salud (Copenhagen Technical and Environmental Administration, 2012a). Si bien estas cifras son un poco difíciles de conocer con exactitud.

El reto de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> debidas al transporte en la región de Copenhague y, por lo tanto, crear un entorno urbano más amigable y aumentar el bienestar de los ciudadanos, no parece que se esté alcanzando con el nivel deseado. De hecho, el estudio llevado a cabo por ciudad de Copenhague sobre los hábitos ciclistas de los residentes, en el que se afirmó que solo el 5% de los habitantes de Copenhague usaba la bicicleta por razones ambientales y por preocupaciones por el clima. El 56% afirmó que usaba la bicicleta porque es más rápida que conducir el automóvil, caminar o usar el transporte público en la capital danesa (Copenhagen Technical and Environmental Administration, 2012b).

También se observaron tendencias similares fuera de las otras ciudades principales danesas, como Aarhus y Odense, lo que significa que los efectos positivos de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte fomentando el uso de la bicicleta son cuestionables a nivel regional y nacional danés.



FIGURA 5  
Una situación habitual en las calles de Copenhague. En ocasiones, la presencia de la bicicleta puede resultar excesiva. Debemos seguir trabajando para mejorar el impacto de los aparcamientos en las ciudades ciclistas

FIGURA 6  
La pasarela peatonal y ciclista sobre el puerto interior de la ciudad, construida en 2013 como parte de la estrategia ciclista de Copenhague para el periodo 2011-2025. Atravesarla a ciertas horas puede no resultar sencillo para los peatones  
Fuente: Leif Jørgensen (CC4.0)



Por otra parte, el objetivo de crear entornos amigables para las personas fomentando el uso de la bicicleta también es discutible. No hay duda de que el entorno urbano de la ciudad ciclista es mejor que el de la automovilista, pero en algunos puntos de estas, también se observan problemas derivados del tráfico y el estacionamiento de bicicletas (Fig. 5), y de civismo por parte de algunos ciclistas que, como algunos conductores, no respetan los derechos de los peatones (Fig. 6). En 2019, los ciclistas representaron el 58% de todos los heridos registrados en Copenhagen. Un crecimiento muy notable a lo largo de la década anterior, teniendo en cuenta que en 2010 estos suponían el 39%. (Københavns Kommune, 2020).

Es decir, todavía hay problemas técnicos, espaciales y de educación y comportamiento que deben resolverse tanto en relación con el fomento de la bicicleta como medio de transporte dominante en Copenhagen, como para cumplir el objetivo de transformar la capital danesa en una ciudad neutral en emisiones de CO<sub>2</sub> en 2025, y en la ciudad del mundo más amigable con los ciclistas.

## Bibliografía

- Aarhus Kommune (2007). *Cykelhandlingsplan, En plan for fremtidens cyklistforhold i Aarhus Kommune*, Aarhus: Aarhus Kommune
- Andersen, T; Troelsen J; Jensen, S.U (2005). *Evaluering af Odense - Danmarks Nationale Cykelby*, Odense Kommune. Vej- og parkafdel. Odense: Odense Kommune
- Copenhagen Municipality (2020). *Bicycle Report 2020*, Copenhagen Municipality Copenhagen: Københavns Kommune
- Copenhagen Technical and Environmental Administration (2012a). *KBH 2015 Klimaplanen. En grøn, smart og CO<sub>2</sub>-neutral by*. Copenhagen: Københavns Kommune
- Copenhagen Technical and Environmental Administration (2012b). *Copenhagen. City of Cyclists. Bicycle Account 2012*, DK
- Janssen, J.E (2012). *Cyklerne kom til København*. Copenhagen: Københavns Kommune. [http://www.straederne.dk/images/GI-blade/2012/pdf\\_2012/feb12\\_lille.pdf](http://www.straederne.dk/images/GI-blade/2012/pdf_2012/feb12_lille.pdf)
- Jensen, N. and Streuli, M.H. (2003). *Cykelpolitik - for første gang*, Plankontoret Vej- og Park, Copenhagen: Københavns Kommune. <https://journals.aau.dk/index.php>article>
- Københavns Kommune (s.f.) *The world's best cycling city*. Copenhagen: Københavns Kommune. <https://byudvikling.kk.dk/artikel/verdens-bedste-cykelby>
- Københavns Kommune (2011). *Cykelstrategien 2011-2025*, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik. Copenhagen: Københavns Kommune
- Københavns Kommune (2020). *Cykelredegørelsen 2020*, Copenhagen: Københavns Kommune
- Lowenstein, O. (12/13 diciembre 2009) *A green reckoning* *The Financial Times*. <https://www.ft.com/content/4e55de48-e44d-11de-a0ea-00144feab49a>
- Områdeformyelse Fuglekvarteret (2015). *Op på Cyklen - erfaringer fra cykelaktiviteter for børn i Fuglekvarteret*. Copenhagen: Områdeformyelse Fuglekvarteret. [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1737\\_a34f75c3bb79.pdf](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1737_a34f75c3bb79.pdf)
- Rådet for Sikker Trafik (s.f.) *Undervisningsmateriale Indskoling*. <https://www.sikkertrafik.dk/boem-unge/skole/>
- Schønberg, M. (2009). *Danmarks Cyklister kræver Cykelstier langs vejene, Trafik og Veje*
- Thelle, M. (2013). *København 1900. Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum 1880-1914*, PhD dissertation, Copenhagen: The University of Copenhagen
- Transport- og Energiministeriet (2007). *Flere cykler på sikker vej i staten*, Transport- og Energiministeriet, Copenhagen
- Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet (2015). *Op på Cyklen - erfaringer fra Fuglekvarteret*, Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet, Copenhagen