

CYKLISTER



CYKELLAND.NU

Cyklistforbundet lancerer politisk vision om fremtidens Danmark

SIDE 20-21

GUIDE

Er brede dæk lige så hurtige som smalle dæk?

SIDE 15

Mountainbiking for alle

Danskerne myldrer ud i landets skove på cyklen med de brede dæk – og med god grund. For MTB er vanedannende og giver motion, naturoplevelser og sjov af højeste karat.

TEMA SIDE 9-14

UDEN NATUREN ER VI INTET

KÆMPE UDVALG AF BÆREDYGTIGE PRODUKTER, SKABT TIL AT HOLDE I MANGE ÅR



FRILUFTSLAND



CYKELLAND.NU: Danmark har brug for handling

→ Vi bliver i Danmark rost for at være et af verdens bedste cykellande. Det gør os glade og stolte. Og måske lidt dovne. For den stærke, danske cykelkultur er ikke kommet af sig selv – og den forsvinder mellem fingrene på os, hvis vi ikke passer på i disse år, hvor færre og færre danskere cykler.

Derfor går vi i Cyklistforbundet nu ud med CYKELLAND.NU - en politisk vision med fire konkrete forslag til politikerne i Folketinget. Det er forslag, som gennemført vil sikre, at Danmark også i fremtiden har en levende og stærk cykelkultur.

Ja, det er dejligt at cykle. Meget dejligt. Også om vinteren under en frostklar himmel med røde kinder og frisk luft. Men det er ikke kun derfor, at vi gør det.

Vi gør det, fordi cyklen gør vores hverdag og vores verden sundere, grønnere og mere bæredygtig. Vi gør det, fordi vores byer risikerer at blive kvalt i trængsel og bilkøer. Vi gør det, fordi vi sidder og ligger os ihjel. Vi gør det, fordi mere hverdagscykling hos børn og voksne er en genvej til et godt liv for flere. Vi gør det, fordi gennemfø-

relsen af de fire forslag er en stærk investering i et sundt og bæredygtigt Danmark.

Derfor opfordrer vi Folketingets politikere til at handle og hurtigst muligt virkeliggøre de fire forslag i visionen CYKELLAND.NU, som vi præsenterer i dette nummer af Cyklister. For vores alles, vores børns og klodens skyld.

For eksempel mener vi, at bilernes fart skal ned til 30 km/t i byområder, hvor der er mange cyklister og fodgængere. Trykke og sikre cykelforhold er forudsætningen for, at vi cykler. Det er forudsætningen for, at vi tør sende vores børn afsted på cykel. Men desværre er utryghed ifølge en ny rapport fra Vejdirektoratet også en af hovedårsagerne til, at vi holder op med at cykle.

Det duer ikke. Vi skal have god og sikker cykelinfrastruktur – uanset om vi bor i byen eller på landet. Vi skal have trygge og sikre cykelstier, der binder vores liv, boliger, skoler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser sammen. Vi skal selvfølgelig gøre det attraktivt at cykle og gøre cyklen til det oplagte valg for flere i hverdagen.

Vi er overbeviste om, at det kan lade sig gøre. Men det kommer ikke af sig selv. Derfor har vi også en opfordring til dig: Der er et folketingsvalg på vej. Husk at stemme cykelvenligt. Gør det for vores alles, vores børns og klodens skyld. 




AFJETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND

Cyklistforbundet er en demokratisk organisation, hvor alle kan engagere sig som medlem og som frivillig. Vi arbejder for at gøre cyklen til det trygge og oplagte valg i hverdagen og samarbejder med alle, der vil en aktiv livsstil og en sund og bæredygtig verden.



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet

Ansv. redaktør

Klaus Bondam

Redaktør:

Peter Andersen,
pea@cyklistforbundet.dk

Redaktion

Andreas Otto
Christina Britz
Nicolaisen
Jane Kofod
Lasse Skou Hauschildt

Redaktionsudvalg

Bjarne Arildsen
Andrew Maddock

Cyklistforbundet

Rømersgade 5-7
1362 Kbh. K
Tlf. 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse

Se kontaktnfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 13.200 stk.

ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion

OTW A/S

Annoncer

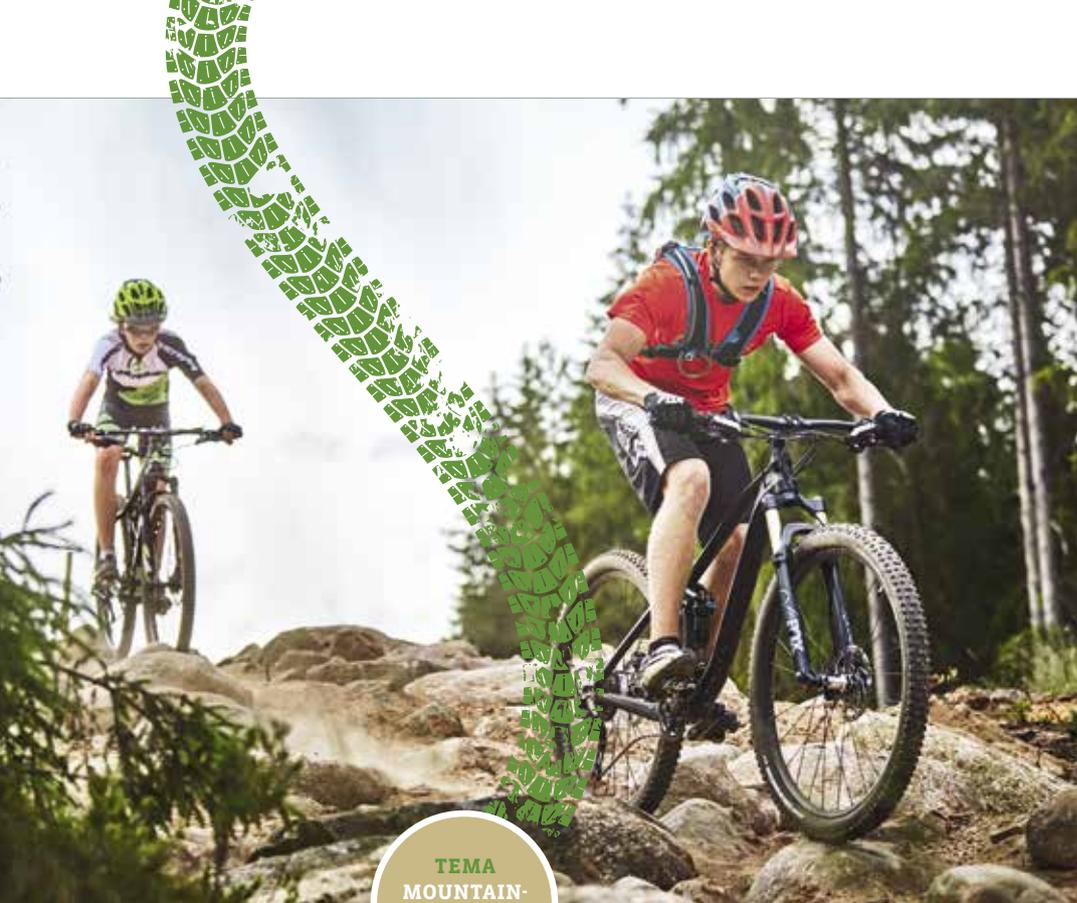
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

Eftertryk

Tilladt med
kildeangivelse.
I reklameøjemed
kun efter aftale
med redaktionen.

Forsiden

Foto: Søren Svendsen



TEMA / side 9-14

TEMA
MOUNTAIN-
BIKING
FOR ALLE

Vi er taget i skoven for at kigge nærmere på danskernes nye favoritsport.

GUIDE

HVILKE DÆK SKAL DU VÆLGE?

/ side 15



12-årige Isaac er cykelpilot

/ side 16-17

REJSE:

Verden er et uendeligt meget bedre sted, end vi påvirkes til at tro

/ side 26

Grej, gear og medlemsfordele

/ side 30-33

KØB I
CYKLIST-
BUTIKKEN
1905.DK

DEBAT
TJEK-LISTE
GUIDE

3 LEDER

6-7 Nyt fra ind- og udland

9-11 **TEMA:** MTB er vanedannende!

12-13 **TEMA:** Om vinteren er der ski - om sommeren er der MTB

14 **TEMA:** Mountainbiken er taget på højskole

15 **GUIDE:** Sådan vælger du de rigtige dæk

16-17 På cykel er Isaac flyvende

18 Er Danmark eller Holland det bedste cykelland?

20-21 Bak op om vores vision CYKELLAND.NU

22-23 Se cykelstiens mange, nye køretøjer

24-25 Er vi for vrede på cykelstierne?

26-29 **REJSE:** 51.000 km på cykel for udsatte kvinder

30-31 Godt dansk grej fra Cyklistbutikken 1905

32-33 Medlemsfordele

34 Nyt fra Cyklistforbundet

35 På gensyn

facebook.com/cyklistforbundet

twitter.com/cyklistforbund

instagram.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

cyklistforbundet.dk

linkedin.com/company/cyklistforbundet



Jaruplund Højskole

Snup en bid af din fremtid!

Aktivt seniorliv - "Træningslejr" med Poul Hansen

17. - 23. juni

Prøv en uge med mange forskellige former for motion. Et aktivt kursus med fokus på kost, Mindfulness og effektiv træning i en skøn treenighed i en sen alder. Få indsigt i hvordan både krop og dit mentale mindset bliver boostet, og hvordan du får det bedste ud af tilværelsen, når du stimulerer både krop og sjæl. På kurset vil der være idrætsaktiviteter i forskellige varianter, der alle er differentieret, så det både bliver sjovt og givende. Ugen vil også indeholde foredrag, der bl.a. giver indsigt i idrættens betydning for fællesskabet og livet bag ved professionel idræt. Træningsinstruktør og sportskommentator Poul Hansen (kendt fra TV) vil stå for denne uge. Læs mere om dagene på cykel på vores hjemmeside.

Cykelkursus langs kysten - Angel og Slien

24. - 30. juni

Oplev et ideelt cykellandskab i det let kuperede og smukke terræn i Angel og langs kysterne ved Flensborg Fjord, Slien og Østersøen. Du vil se et smukt og varieret landskab med naturområder, frodigt landbrugsland, løvskove, landsbyer, herregårde og udsigt til fjordene og Østersøen. Cykelturene krydres med fortællinger ved egnens mange seværdigheder.

Vi følger små veje og cykelstier og kører 50 til 65 km dagligt. Turene går fra Flensborg Fjord, langs naturområdet Gelting Birk, gennem det kuperede Angel til flere ruter omkring fjorden Slien. Kursuscenteret Christianslyst er udgangspunktet for kurset. Her vil der være foredrag, samvær og sang fra højskolesangbogen. Cykelkurset laves i samarbejde med Cyklistforbundet

Cykelkursus – Rømø, Sild og Før

08. - 14. juli

Oplev det unikke vadehavsområde nord og syd for grænsen på cykel. Her er det ikke bakkerne, der tager pusten fra os, men den smukke natur og de vide horisonter med højt til himlen. Tidevandets kommen og gåen, fuglelivet, fårenes brægen på digerne, vindens lette brise eller det modsatte vil give os en oplevelse af medvind og klar forståelse for, hvorfor netop dette område er en del af UNESCOs verdensnaturarv. Turene går fra Skærbæk i nord, over Rømø og Sild, til Før, og langs digerne til Husum, Nordstrand og Ejdersted. Jaruplund Højskole er basen, hvorfra bussen kører os ud til ruterne og henter os igen. På højskolen vil der være foredrag, fællessang og samvær.

Cykelkurset laves i samarbejde med Cyklistforbundet.

Læs mere på www.jaruplund.com



AARHUS OG KØBENHAVN

Grøn distribution med cykeltrucks



Her ses cykelbudet Elisabeth og den spritnye ladcykel i Aarhus.

Lidt før jul kom de første af nogle helt nye typer cykeltrucks på gaden i Aarhus og København. Cyklerne, der kommer fra firmaet VELOVE, ligner en blanding mellem en go-kart og en flytte-trailer. Der er dog tale om ladcykler drevet af pedalkraft og batteri, som vi kender det fra elcyklerne, og de skal nok vække opsigt på cykelstierne.

– Der er lagt vægt på, at ladcyklerne har en høj kapacitet, samtidig med at de skal smelte ind i den øvrige trafik på cykelstierne til mindst mulig gene for de øvrige cyklister, fortæller direktør i VELOVE Johan Erlandsson.

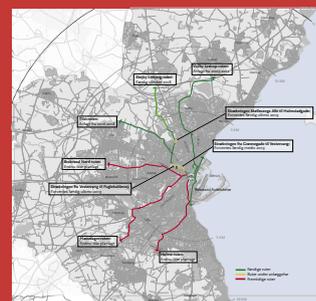
– Bredden er kun 86 cm, hvilket faktisk er smallere end de fleste almindelige ladcykler. Samtidig er højden også begrænset, så voksne cyklister sta-

dig kan beholde et sikkert blik over trafikken.

De nye cykeltrucks skal køre for DHL og højne både effektiviteten og bæredygtigheden, når der leveres post og pakker i og omkring indre by.

– I den tætte trafik i byen er det faktisk hurtigere at komme frem på cykel. Men for os er det vigtigste formål med de nye ladcykler at tage et skridt i den rigtige retning i forhold til grøn distribution, udtaler Morten Skousbo Ager, Operations Manager hos DHL i Danmark.

DHL har rigtig gode erfaringer med cykeltrucksne fra bl.a. Holland, Sverige, Norge og Finland, hvor de allerede kører, og forventer at der vil komme mange flere til DK på sigt som en fast del af deres flåde.



Ny supercykelsti i Aarhus

Skejby og Lisbjerg ved Aarhus er nu blevet forbundet af en supercykelsti. Den 4 km lange cykelsti forbinder nogle af kommunens største udviklings- og erhvervsområder.

– Det betyder noget, når der bygges ordentlig cykelstruktur. I vores nyeste analyse siger 25 pct. af supercykelsti-brugerne, at de er tidligere bilister, fortæller Sidsel Birk Hjuler, Programleder i Sekretariatet for Supercykelstier, og tilføjer, at efterspørgslen er steget, da flere mennesker gerne vil have motion lagt ind i hverdagen.

Erfaringer fra andre steder i landet støtter tendensen. Fx steg antallet af cyklister med 61 pct. over de tre første år efter åbningen af Farumruten i København.



FOTO: NICLAS JESSEN, VISITDENMARK

Flere glade cykelturister

En ny undersøgelse fra VisitDenmark viser, at dansk cykelturisme har medvind. Antallet af cykelturister nåede i 2017 op på 1,7 mio., mere end ni ud af ti siger i undersøgelsen, at de var tilfredse med ferien og med stor sandsynlighed vil besøge Danmark igen. Tre ud af fire vil desuden aktivt anbefale andre at holde ferie i Danmark.

– Vi glæder os selvfølgelig over, at stadig flere cykelturister besøger Danmark, også uden for højsæsonen. Og især, at cykelturisterne er så tilfredse med ferien, at de kommer igen og faktisk anbefaler venner og familie at holde ferie i Danmark. Det lover godt for fremtiden!, lyder det fra Jesper Pørksen, direktør i Dansk Cykelturisme.

Analysen beskriver desuden cykelturister som meget aktive feriegæster. De spiser ude, shopper og besøger attraktioner og er på den måde med til at holde godt gang i lokaløkonomien.

Læs hele analysen på cykelturisme.dk



FOTO: HVIDOVRE KOMMUNE

HVIDOVRE

206 km på løbecykler

Små seje unger fra ti daginstitutioner håber på optagelse i Børnenes Rekordbog 2019, efter de deltog i løbecykelræs på Hvidovre Stadion den 12. september. Kammerater og voksne fra institutionerne, Center for Børn og Familier og Sundhedscentret heppede fra sidelinjen. I alt cyklede 174 børn 516 omgange, hvilket svarer til ca. 206 km. Som opbakning har dagtilbudsafdelingen på rådhuset i Hvidovre indkøbt et sæt på ti løbecykler, som er blevet lånt ud til institutionerne.



OSLO Fremtidens naboer deler elcykler



FOTO: BIRK & CO.

Nye boligformer, bæredygtighed og grøn mobilitet er de bærende principper i et stort innovativt boligprojekt på Fyrstikkbakken 14 i Oslo. Det er arkitektfirmaet Birk & Co., der står bag ejendommen, som opføres i massivt træ og andre klimavenlige materialer, mens solenergi både forsyner lejlighederne og en stor fælles pulje af elcykler, elladcykler og elbiler. Til de i alt 130 lejligheder hører over 400 cykelparkeeringspladser, mens blot 40 biler kan parkere ved ejendommen. Beboerne får også fælles adgang til cykelværksted, deleværktøj, gæstenum og grønne tagterrasser med solceller. De klimavenlige lejligheder forventes at stå klar til indflytning senest i 2021.

Læs mere på birkco.no



EUROPA EU tager et afgørende skridt mod mere cyklisme

Alle EU-landenes Transport og Klimaministre blev i efteråret enige om at fremme ren, sikker og billig transport i Europa. Herunder med særligt vægt på bæredygtige transportformer som fx cykling, som hidtil har været mangelfuld på EU-plan. Det skriver European Cyclists' Federation (ECF). Den såkaldte Graz Deklaration, som ministrene har vedtaget, forventes også at give et rygstød til grøn vækst og skabe nye forretningsmuligheder og grønne jobs.

BERLIN

Farligt design af cykelstier i Berlin

Selvom der er sket meget i Berlin i de seneste år for at forbedre forholdene for cyklister, er der lang vej igen. I november blev den første tyske såkaldt "beskyttede cykelbane" indviet i Berlin. Men cykelaktivister fra organisationen Changing Cities, der skabte grundlaget for Tysklands første cykellov, trækker i nødbremsen. For selvom cykelbanen i sig selv er en stor forbedring, er det indlysende, at den også er farlig for cyklister. Når biler og lastbiler skal svinge til højre, skal de nemlig krydse cykelbanen, som befinder sig midt på vejen, hvilket efterlader cyklisterne mellem tung trafik på begge sider.

– Hvis cyklister og fodgængere blev medtaget i planlægningen og udformningen af vejen, ville disse farlige cykelbaner aldrig være blevet bygget, sagde Alexandra Meyer, repræsentant for det lokale Bike Friendly Network Berlin-Mitte.



FOTO: CHANGING CITIES, BERLIN

For at understrege pointen lavede aktivisterne en happening med to store lastbiler og cyklende børn, der viser kontrasten mellem de enorme køretøjer og det lille barn.



FOTO: VAGN HANSEN

ASASARA CARGOBIKES:

Ladcykel på grønlandsk

Mange forbinder måske ikke den arktiske sneklædte natur med cykeltransport. Ikke desto mindre har den danske iværksætter Mikkel Bentsen udviklet en kvalitetsstærk ladcykel, som kan modstå alt slags vejr og køre i udfordrede terræn. For hvis en cykel kan køre i arktiske forhold, kan den køre alle vegne, som han påpeger.

Mikkel Bentsen har selv drevet tømmervirksomhed i Grøn-

land, og idéen opstod som løsning på at kunne transportere værktøj og materialer over korte afstande, men i barske forhold. Sidenhen har cyklen udviklet sig til en professionel håndværkerladcykel målrettet erhvervslivet. Cyklen er med sine brede dæk og kraftige elmotor en robust størrelse, som trods sin lette vægt på 25 kg, kan transportere helt op til 150 kg gods.

Ladcyklen har også potentialer inden for humanitære formål, mener opfinderen, hvor nødhjælp eller beredskab skal transporteres gennem terræn, hvor vejene er ufremkommelige for biler. Cyklen er blevet fremvist på messer i bl.a. Berlin og Stockholm og taget godt imod. Forventningen er, at der inden for to år vil blive produceret minimum fem cykler om måneden.



VELKOMMEN TIL HERBERGER LANGS HÆRVEJEN

Welcome to the pilgrim hostels along the Hærvejen in Denmark

På din vej på den „Danske Camino“/Hærvejen, møder du mange pilgrimsherberge, hvor du kan overnatte. Hærvejen er en del af den europæiske kulturrute.

Uanset om du er cyklist, vandrer, pilgrim, eller rytter, så kan du gøre brug af overnatning på de danske Hærvejsherberger.

Vandrerute, cykelrute og riderute er markeret på strækningen fra Padborg i syd til Hirtshals/Frederikshavn i det nordlige Jylland.

Her er et par praktiske informationer:

- Overnatning på herbergerne koster fra 100 kr. pr. person. Der betales kontant (eller mobile-pay nogle steder).
- Det er ikke muligt at reservere plads. Gæsterne udvælger sovepladser i den rækkefølge, de ankommer.
- Der er normalt åbent fra kl. 17 til kl. 10 den følgende dag.
- Der er køjesenge, og gæsterne medbringer selv sovepose og lagen.
- Der er køkkenfaciliteter med kogegrej, ligesom der er vaskerum, toilet og bad.

🇩🇰 Mere information om de enkelte herberger finder du på: haervejsherberger.dk.

🇬🇧 For more information in English and German please see: haervejsherberger.dk.



ØGET SIKKERHED PÅ DIN ELLER DINE BØRNS CYKLER



En lys ide til din cykel med verdens mest intelligente cykellygter. DeLight gør færdsel i mørket mere sikker, og opgraderer din cykel til det 21. århundrede med mange intelligente funktioner, som kan styres fra din telefon.



KØB MED
MEDLEMS-
RABAT

Kan købes i 1905 Cyklistbutikken.
Se mere på 1905.dk

Eller besøg **FINDRS.net**



FINDRS

YOU LOSE IT - WE FIND IT

MOUNTAINBIKING: "TOTALT HOOKED FRA DAG ET"

TEMA
MOUNTAIN-
BIKING
FOR ALLE

MOUNTAINBIKING (MTB) HAR BIDT SIG GODT FAST I DANSKERNE. FAKTISK ER DET DEN FRILUFTSAKTIVITET, FLEST DANSKERE ER BEGYNDT AT DYRKE INDEN FOR DE SIDSTE FEM ÅR, VISER EN UNDERSGELSE FRA FRILUFTSRÅDET. CYKLISTER HAR INTERVIEWET EN GARVET HUND I FAGET OM DE SIDSTE 20 ÅRS UDVIKLING. OG SÅ FÅR DU OGSÅ GODE TIPS TIL KØB AF MTB, KØRSEL OG TIL, HVOR DE STORE OPLEVELSER GEMMER SIG.

→ Søren Svendsen er både mangeårig mountainbiker og årelangt medlem af Cyklistforbundet. Første gang han satte sig i sadlen på en MTB var for 20 år siden i 1998. Der er sket meget siden dengang. Både med MTB-sporene, cyklerne og med antallet af personer med hang til knopdæk og natur.

Skiftede MC ud med MTB

Søren Svendsen fik selv øjnene op for mountainbiking, da han efter en fest i Hørsholm lod bilen stå og tog en taxa hjem til København. For motionens skyld og for at være lidt frisk valgte han den næste dag at cykle de ca. 30 km for at hente bilen igen.

– På vej derop kørte jeg gennem Dyrehaven, og der tænkte jeg: "Shit, det er sjovt det her!". Bare de småstier og grusstier jeg kørte på igennem Dyrehaven, var nok til, at jeg fik mere blod på tanden.

Egentlig var Søren's store passion dengang at køre motorcykel i sin fritid, og

han har tilbagelagt utallige hårnålesving fra Nordkap til Alperne. Men efter oplevelsen i Dyrehaven gik han næste dag til en cykelhandler, og spurgte om han ikke havde et godt tilbud på en MTB, som han ikke kunne sige nej til. Det havde han sjovt nok, og et halvt år efter blev motorcyklen solgt.

– Jeg brugte den simpelthen ikke længere. Mountainbiken gav mig den samme frihedsfølelse og mere til i form af super sjov motion. Jeg blev totalt *hooked* fra dag et!

Og kærligheden til mountainbiking – eller

terræncykling, som han mener, det burde hedde i Danmark – har været ved lige siden.

Flere og flere kommer til

En af de største forskelle fra dengang Søren Svendsen begyndte og til i dag er antallet af mountainbikere. Fra at være en nicheaktivitet for de få indviede i 90'erne og 00'erne er der i dag rift om pladsen på skovens stier og veje. For danskerne har fået øjnene op for, at et aktivt friluftsliv giver dem noget på humør- og fysikkontoen.

Ifølge Friluftsrådet oplever 3 ud af 4 danskere, at friluftsliv (herunder mountainbiking) i høj grad bidrager til deres livskvalitet – særligt når det gælder mentalt velvære og fysisk helbred.

Det er et billede Søren Svendsen genkender fra sig selv. For når CYKLISTER beder ham fremhæve det bedste ved mountainbiking, så fremhæver han for det første, at det



FOTO: JESPER EDVARDSEN

Søren Svendsen (61 år) har kørt MTB i 20 år og har prøvet lidt af hvert. Her ses han fra en tur i sommer med MTB-vennerne, som gik over Dolomitterne i Alperne. Du kan følge ham på hans spændende blog om MTB på mtblog.dk eller læse hans bog *Mtb – mountainbike for novicer og nørder*.

er virkelig sjov motion. For det andet det mentale aspekt ("Det er som at æde lykkepiller!") og for det tredje, at man får et fantastisk kammeratskab.

– Man lærer hinanden rigtigt godt at kende, når man kører med venner og bekendte i mange timer søndag efter søndag, og samtidig får en masse fælles oplevelser, som man deler.

Fra forstærket havelåge til teknisk vidunder
Siden nogle californiske beatniks i 60'erne fik den fikse ide, at køre ned ad en bjergside på almindelige cykler, som blev forstærket lidt hist og pist, er der sket en revolution. MTB'er bliver i dag udbudt i både stål, aluminium, titanium og senest kulfiber alt efter pris og ønsker. Men særligt de seneste år, er der sket så meget med MTB'en, at den for alvor er blevet sin egen.

– Faktisk er der nogle eksperter, der mener, at det først er nu, at MTB'en har nået sit helt eget udtryk med specielle hjulstørrelser, særlig geometri og tekniske detaljer, som gør, at den endelig er ved at nå sit fulde potentiale, fortæller Søren Svendsen, der selv erkender, at han tilhører gruppen af grej-freaks, der altid vil have det nyeste nye.

Sporene bliver flere og længere

En anden stor forskel er antallet af mountainbike-spør. Dvs. spør og stier der spe-

cifikt er anlagt i skovene til MTB. Lidt ligesom man kender det fra skisport, hvor der bliver anlagt pister i forskellige sværhedsgrader.

Danmarks første spor så dagens lys i år 2000. I dag findes der hele 54 spør med en total længde på 540 km – og det tæller kun spør i statsskovene, som Naturstyrelsen har ansvaret for sammen med frivillige fra mountainbikeklubberne. Derudover findes der en masse spør anlagt i private skove og naturområder.

MTB trækker også turismeøkonomien op i lokalområderne, når folk kommer til fra nær og fjern for at afprøve, hvad de lokale mountainbikespor og -stier har at byde på. Tal fra Naturstyrelsen fra 2013 viste, at mountainbikesporten alene skabte en samfundsøkonomisk gevinst på 600 mio. kroner og næsten 450 fuldtidsbeskæftigede. Hvor meget det tal er vokset siden vides ikke.

FOTO: NICLAS JESSEN, VISITDENMARK



Se den prisvindende kortfilm "Trail Builder" om sporbygger og mountainbikeinstruktør Esben Kronborg fra Slettestrand:
vimeo.com/185343823



SØREN SVENDSENS GODE RÅD TIL KØB AF MTB:

- **Køb ikke en cykel uden at have kørt på den.** Prøv gerne 3-4 stykker, så du kan mærke forskellen. Er du helt ny i skoven, så lej en cykel først for at prøve. Stol på at den cykel, du synes bedst om at køre på, er den rigtige, uanset om den er af stål, aluminium eller carbon. Den cykel du får kørt mest på, er både den bedste cykel og det bedste køb.
- **Køb ikke en meget dyr og avanceret cykel som den første.** Cykler taber værdi hurtigere end biler, så er det alligevel ikke noget for dig, taber du mange penge. En meget avanceret cykel kræver også mere og dyrere vedligehold. Bliver du hooked ved du også bedst efter et stykke tid, hvilken cykel der vil være den helt rigtige for dig.
- **Køb ikke en supermarkedscykel.** Pris og kvalitet hænger ofte sammen og supermarkedscykler er sjældent af en kvalitet, der egner sig til kørsel i skoven. Køb cyklen hos en cykelhandler, hvor du kan prøve den, og få lavet service og reparationer.
- **Brug ikke alle pengene på cyklen.** Der skal også være råd til en hjelm. Og senere cykelsko, handsker, cykelbukser, cykeltrøjer, vindjakke, regnjakke, vinterstøvler, minitool, minipumpe, rygsæk osv. Og det stopper aldrig.
- **Gå ikke så højt op i geargrupper o.l.** De færreste kan mærke forskel om det er den ene eller anden bagskifter, der sidder på cyklen. Derimod er det vigtigt at stellet, forgafelen og hjulene, som er de dyreste dele, er af god kvalitet.
- **Få en cykel, der passer i størrelsen.** Og hjulstørrelsen skal passe til cykelstørrelsen. Små cykler har 26" hjul eller måske 27.5". Større cykler har 27.5" hjul og store cykler 29". Det danske terræn favoriserer store hjul, så lad dig ikke overtale til 27.5", hvis du skal have en L eller XL. Men i sidste ende er det jo en smagssag.

HUSK!

Som medlem får du rabat på leje af MTB i Hareskoven. Se mere på side 36.

- Der er efterhånden mange veletablerede spor i statsskovene rundt i hele landet. Og så er der jo dusinvis af andre små og større spor, som man kun finder, hvis man ved, de er der eller får et tip.

Der er ikke noget særligt spor eller sted i landet, som han vil fremhæve. Det vigtige budskab er omvendt, at der er masser af fede mountainbikeoplevelser i hele landet i alle sværhedsgrader. Der er dog et sted, som han gerne vil dele med CYKLISTERS læsere.

- Ved Slettestrand i Nordjylland er der et spor, som er helt fantastisk. Det er en mand ved navn Esben Kronborg, der har brugt fem år på at lave et eldorado for MTB.

Sporet er en del af Feriecenter Slettestrand, som Kronborg-familien ejer. Her kan du også tage på guidede ture, leje MTB og deltage i teknikkurser.

Det tip er hermed givet videre. Vi ses i sporet! 🚲

**Mountainbikespor i verdensklasse**

De danske statsskove lægger skovbund til mere end 540 km mountainbikespor. Vil du prøve kræfter med nogle af de bedste, skal du ud på De 10 Spir - markeret med røde cirkler på kortet. Bestiger man alle 10 spir, er der lagt op til meget forskelligartede naturoplevelser, lover Naturstyrelsen. Se mere på de10spir.dk

"Det 11. spir". På Sydfyn ligger **Skovhuggeren**, som er blevet kåret til et af Danmarks bedste mountainbikespor (markeret med gult). Det 17 km lange spor, er til forskel fra de andre Spir anlagt i privat skov og drives af frivillige. Derfor skal man også betale et mindre beløb for at bruge det. Det koster 100 kr. for et tredages pas, og 500 kr. for et årskort. Se mere på skovhuggeren.com

VIS HENSYN OG UNDGÅ KONFLIKT - FØLG MTB-KODEKSET**Kør hvor du må**

- I naturen må du kun cykle på veje og stier.
- Undgå at køre på afmærkede ridestier, vandreruter o.l. uden for skovvejene.
- Kør ikke på fortidsminder, gravhøje, diger og trapper.
- Kør ikke i private skove fra solnedgang til kl. 6 næste morgen.

Kør ansvarligt

- Tilpas din fart, og hold afstand - færdselsloven gælder også i naturen.
- Cykel sammen - husk hjelm, telefon, 112-app og sygesikringskort.
- Skån sporet i meget våde perioder, brug kun de robuste spor og skovvejene.

Vis hensyn

- Kør i roligt tempo, når du møder andre skovgæster. Brug evt. ringeklokken i god tid - eller et verbalt "ding-ding".
- Smid ikke dit affald i naturen.
- Undgå steder, hvor der er mange skovgæster, og vær om dyr og planter.

KILDE: NATURSTYRELSEN

**10 Spir - Mountainbikeruter Faktaark**

Skovområde	Rutenavn	Længde	Sværhedsgrader	Skønnet højdemetre	Singletrack	Anslået tid
Klosterheden	Danmarks længste	50 km	■ ■ ■ ■ ■	225 meter	50%	2½ til 4 timer
Rold Skov	Den store blå	24 km	■ ■ ■ ■ ■	415 meter	40%	1½ til 2 timer
	24 timers MTB-ruten	14 km	■ ■ ■ ■ ■	200 meter	65%	45 min. til 1 time
	Downhillbane	450 meter	■ ■ ■ ■ ■			
Klinteskoven	Den lette rute	5 km	■ ■ ■ ■ ■	140 meter	0%	30 min. til 1 time
	Den krævende rute	6 km	■ ■ ■ ■ ■	170 meter	90%	30 min. til 1½ time
Hareskoven	Det Røde Spor	26 km	■ ■ ■ ■ ■	280 meter	90%	2½ til 4 timer
Svinkløv Klitplantage	Svinkløv	20 km	■ ■ ■ ■ ■	385 meter	80%	1 til 2 timer
Nordskoven, Silkeborg	Blå rute	13 km	■ ■ ■ ■ ■	320 meter	90%	45 min. til 2 timer
	Rød rute	11 km	■ ■ ■ ■ ■	360 meter	100%	1½ til 3 timer
	Sort rute	13 km	■ ■ ■ ■ ■	400 meter	100%	1½ til 3 timer
Almindingen, Bornholm	Cross country	2,7 km	■ ■ ■ ■ ■	60 meter	75%	15 til 45 minutter
	Downhillbane	500 meter	■ ■ ■ ■ ■			
Blåbjerg Klitplantage	Grøn rute	4 km	■ ■ ■ ■ ■	100 meter	90%	15 til 30 minutter
	Sort rute	7 km	■ ■ ■ ■ ■	145 meter	90%	25 min. til 1 time
	Hvid rute	13 km	■ ■ ■ ■ ■	190 meter	65%	35 min. til 1 time
Bidstrup Skovene	Den lette	5,5 km	■ ■ ■ ■ ■	120 meter	100%	30 min. til 1 time
	Den hårde	9,5 km	■ ■ ■ ■ ■	220 meter	100%	40 min. til 1 time
St. Dyrehave & Tokkekøb Hegn	Det blå MTB-spor	23 km	■ ■ ■ ■ ■	300 meter	90%	1 til 2½ time
	Tokkekøb hegn	9 km	■ ■ ■ ■ ■	95 meter	100%	1 til 1½ time

LET MIDDEL SVÆR EKSTREM

GRAFIK: NATURSTYRELSEN

FIND endnu flere MTB-spor i hele landet på sporguide.dk



TEMA
MOUNTAIN-
BIKING
FOR ALLE

OM VINTEREN ER DER SKI...

I Trysil kan du tage skiliften op til den syv kilometer lange nedkørsel med det flotte navn 'Magic Moose'.

DER ER MASSER AF GODE MTB-MULIGHEDER I DANMARK. MEN VIL DU HAVE EN SMULE MERE ACTION, SÅ ER DET OPLAGT MED EN TUR TIL ET AF VORES NABOLANDE. FOR NÅR SNEEN SMELTER I NORGE, SVERIGE OG TYSKLAND, DUKKER DER MTB-SPOR OP I SKILØJPERNES STED.

→ Trysil er Norges største ski-destination om vinteren. Men de sidste fire-fem år er der blevet investeret intenst i at gøre området lige så spændende for turister om sommeren. Og det er cykler, der er i fokus – nærmere bestemt mountainbikes.

– I Trysil finder du cykeloplevelser for alle. Vi har over 100 km 'single tracks', som er kortlagt og afmærkede. Vi har også to mountainbike-parker med over 20 km byggede spor, som er inddelt i sværhedsgrader fra grønt til sort – lige som skiløjper. Der er noget for alle fra de mindste børn til MTB-eksperter, fortæller Gudrun Sanaker Lohne, daglig leder af Destination Trysil, som står bag Trysil Bike Arena.

MTB-udfordringer for 25 mio. kr.

Single tracks er almindeligvis naturstier, som kan gå igennem mange forskellige typer terræn, mens cykelparkerne er opbygget med

spor og broer i træ, så det minder lidt om en skaterpark. Cykelparkerne er gode til at træne sine tekniske cykelfærdigheder – eller bare til at have det sjovt, mens single tracks giver mere at se på for naturesskere – lidt ligesom De 10 Spir i danske statskove (se side 9).

Interessen for de nye anlæg i Trysil er allerede stor – også selv om Destination Trysil endnu kun er halvvejs gennem deres storstilede 25 mio. kroners udviklingsplan for området.

– Baggrunden for succesen er helt klart, at interessen for at køre mountainbike er i så kraftig vækst. MTB-entusiasterne har fået deres koner og børn med ud på sporene – og elcyklerne har betydet, at der er kommet endnu flere med. Så vi vil helt sikkert blive ved med at udvide. Både med tilrettelagte spor, hvor man kan tage turen op med lift, men også flere naturspor gennem skov og fjeld, siger Gudrun Sanaker Lohne.

Hvad du ønsker, skal du få

En weekend eller en hel ferie i et område som Trysil, minder på mange måder om en skiferie – og kan også indrettes på vidt forskellige måder afhængig af, hvad du kan lide.

Du kan gå efter at køre stille og roligt ad smukke naturspor – det svarer en smule til løbe langrend. Eller du kan gå efter



Harzen er et paradis for mountainbikere med adskillige gode MTB-parker. Hele fem styk faktisk, hvor den nyeste er MSB-X-Trail Bikepark i St. Andreasberg.

OM SOMMEREN ER DER MTB!

FOTO: ISABERG MTB-ARENA



hardcore downhill-oplevelser, der i sin mest ekstreme form minder om styrtløb. Og så er der naturligvis en lang række muligheder midt i mellem, der kræver varierende grad af køreteknik og vovemod.

Uanset hvad du går efter, er der garanti for masser af naturoplevelser, frisk luft og motion. Og har du lysten, er der også al den fart og spænding, som kan være et rigtig godt drivmiddel for både børn og barnlige sjæle. Hvis du er nybegynder, så er det dog en god idé at starte med et kursus i køreteknik. Så undgår du unødvendige knubs og får mere ud af turen.

Nye muligheder popper op

Trysil er kun ét eksempel på, hvordan skisportstederne har fået øjnene op for cyklerne – og ikke mindst den stigende interesse for MTB. Flere af vores nabolande, som er velsignet med et lidt mere bjergrige landskaber, har i de senere år lavet MTB-spor i skiområderne.

Isaberg i Sverige er endnu et eksempel. Det er i dag Sydsveriges største MTB-destination

med alt, hvad hjertet kan begære for både nybegyndere og øvede. Vil du hellere sydpå, er der også rige muligheder i Tyskland. Alene i Harzen er der intet mindre end fem forskellige bike-parks at vælge imellem.

En sidste parallel mellem MTB-ferie og skiferie er prisen. Selvfølgelig kan begge dele gøres på mange måder og niveauer – man kan fx nøjes med en weekendtur. Men skal du både leje udstyr, bo på hotel, betale for mad – og i nogle tilfælde også entré og liftkort, så kan prisen også hurtigt blive derefter.

Men hvis du har lysten og kan få pengene til at passe, så er der rigeligt med muligheder at kaste sig over, når sneen er smeltet engang i april. 🚲

Isaberg MTB-Arena ligger i et sydsvensk naturreservat, som om vinteren byder på ski – og om sommeren masser af cykeloplevelser.

TEMA
MOUNTAIN-
BIKING
FOR ALLE

MOUNTAINBIKEN ER TAGET PÅ HØJSKOLE

MOUNTAINBIKEN HAR SAT LIDT MERE TEMPO OG ADRENALIN PÅ HØJSKOLERNES CYKELKURSER. RØNDE HØJSKOLE ER MED PÅ TENDEN OG UDNYTTER SIN LÆKRE PLACERING TÆT VED MOLS BJERGE. KRISTINA JUELSGAARD VAR NYBEGYNDER PÅ MOUNTAINBIKE, DA HUN I SOMMER TOG PÅ KURSUS.



MANGE HØJSKOLER ER MED PÅ MTB

Det er ikke kun Rønne Højskole, som har mountainbikes på programmet. Cyklerne med de brede dæk har sneget sig ind på mange højskoler. Enten som hovedtema på de korte kurser eller delelement på de lange. Idrætshøjskolerne er naturligvis i front, men der er gode muligheder mange steder i landet.

Find et kursus, der passer dig, på hojskolerne.dk

→ Djursland er et af de områder i Danmark, MTB-ruterne i de seneste år er begyndt at poppe op i landskabet – og det har bl.a. givet eleverne på Rønne Højskole nye muligheder. På de lange kurser indgår mountainbike som et element under 'adventuresport', og på et nyt sommerkursus er MTB hovedtemaet.

Kristina Juelsgaard på 49 år var med som begynder på sommerkurset i 2018.

– Jeg valgte kurset, fordi jeg er meget glad for at vandre i naturen omkring Rold Skov, hvor jeg bor. Men ind imellem kan jeg godt føle mig en smule begrænset af det tempo og de distancer, man kan nå som vandrer. Jeg har simpelthen fået lyst til at komme længe ud og lære nogle nye steder at kende, fortæller hun.

Fik havelågen opgraderet

Kristina Juelsgaard fik inspirationen til at opleve naturen fra en cykelsadel, når hun mødte mountainbikere på sine vandreture.

– Jeg har ellers kun sådan en gammel havelåge, som jeg bruger på kortere ture i hverdagen – og den duer jo ikke på naturstierne. Så jeg tænkte, at det var en god idé, at tage på et kursus, hvor jeg både kunne lære lidt køreteknik og høre lidt om cykelvalg og vedligeholdelse, inden jeg begyndte at investere i en ny cykel, forklarer hun.

Løsningen blev en uges sommerkursus på Rønne Højskole på Djursland, hvor der var mulighed for at leje en smurt og klar mountainbike hos den lokale cykelhandler.

MTB tiltrækker et bredt felt

Jeppe Jensen er højskolelærer i Rønne og én af underviserne på MTB-kurserne. Han har selv været en ivrig mountainbiker i nogle år og kan godt mærke, at der er en stigende interesse – og at den fordeler sig på flere målgrupper.

– Da vi planlagde det første MTB-kursus, var vi selvfølgelig spændte på at se, hvem der

ville dukke op. Det endte med at være en god blanding af nybegyndere og mere erfarne ryttere – og vi ser også en lidt større aldersspredning, end der ofte er. Det giver en god dynamik, fortæller Jeppe Jensen.

Kristina Juelsgaard er enig i, at det er en fordel, at eleverne på holdet er en blandet flok.

– Alle turene var på forhånd indrettet, så man selv kunne vælge, hvor udfordrende turen skulle være, og det fungerede rigtig godt. Folk, der tager på højskole kommer både for det faglige indhold og for fællesskabets skyld – og som begynder kan man få meget ud af at opleve, hvordan de mere erfarne griber tingene an, siger hun.

To store oplevelser med hjem

Kristina Juelsgaard har især to rigtig gode minder med hjem fra Rønne.

– Den store oplevelse fik jeg på et meget teknisk spor ved Grenå. Det var en udfordrende rute, hvor man rigtig kunne lege med den teknik, som vi havde lært. Jeg er ikke fristet af hurtigkørsel, som nogle cyklister selvfølgelig er, men jeg kan godt lide udfordringen ved at klare forhindringerne i et stille og roligt tempo, fortæller hun.

Den anden oplevelse var en længere bikepacking-tur gennem Mols Bjerge, hvor der både var tid til at nyde udsigterne, mountainbikens muligheder og det hyggelige selskab i gruppen.

Efter hjemkomsten har Kristina Juelsgaard endnu kun været ude at køre mountainbike i sit eget område en enkelt gang – og det var på en lejet cykel. Hun overvejer nemlig stadig præcis, hvilken cykel hun skal investere i.

– Men indtil jeg når dertil, er det jo godt, at man kan leje gode cykler så mange steder i Danmark, påpeger Kristina Juelsgaard, som gerne vil anbefale andre naturelskere at undersøge, om MTB også er noget for dem. 🚴

Breaking!

Smalle dæk er ikke hurtigere end brede dæk

Få sportsgrene er så teknisk betonedede som cykelsport, og producenterne opnår konstant nye landvindinger inden for materialer, aerodynamik og gearskift. En ting der dog ikke har ændret sig synderligt de seneste 100 år, er den veletablerede antagelse, at smalle dæk er hurtigere end brede dæk. Men så simpelt er det ikke, viser nye undersøgelser.

→ Formodningen har været, at det smalle dæks mindre kontaktflade med asfalten reducerede rullemodstanden betydeligt og dermed rullede hurtigere. Men nyere undersøgelser viser, at det forholder sig netop modsat.

Bump og ellipseformet modstand

Allerede tilbage i 2016 viste en undersøgelse fra den finske virksomhed Wheel Energy, at smallere dæk skaber større rullemodstand end de lidt bredere. Forklaringen skal findes i den måde, dækkenes kontaktflader reagerer med asfalten. Et bredt dæk med samme tryk som et smalt, vil flade mere ud på vejen, mens et smalt dæk vil have en mere ellipseformet udfladning. Dermed bliver det smalle dæks kontaktflade længere, rullemodstanden større, og dermed langsommere, konkluderede Wheel Energy.

Samme resultat kom Jan Heine, chef-

redaktør på cykelmagasinet Bicycle Quarterly, frem til, efter omfattende tests af dæk i bredden fra 20-54 mm. Han pegede bl.a. på at de smalle dæk med højt tryk, optager flere bump og vibrationer selv på helt glat asfalt, hvilket absorberer energi og dermed får cyklen til at rulle langsommere.

Mere at vælge imellem

Men hvad betyder den nye viden om dækkenes rulleevne egentlig for dig som cyklist? Vi spurgte butikschef i Cyklistbutikken 1905 Andreas Otto:

– Først og fremmest har det jo den betydning at flere og flere producenter af dæk er begyndt at introducere bredere modeller uden knopper. Markedet for brede dæk er simpelthen blevet større. Brede dæk har den fordel, at de nemmere ruller henover ujævnheder og har mindre risiko for at skride i sving.

– Det større luftkammer i brede dæk giver dig også mulighed for at sænke trykket uden at risikere en punktering, hvorimod slangen i et smalt dæk med lavere tryk vil blive mast mellem fælgen og asfalten. Lavere lufttryk vil også øge komforten og gøre din cykeltur mindre bumpet. Du vil opleve en mærkbar forskel ved at øge din dækbredde med blot 2-4 mm. Det er faktisk en win-win-situation. **»**

Ved at øge dækbredden med blot 2-4 mm, kan man opleve en mærkbar forskel i komfort uden at miste fart, fortæller butikschef i Cyklistbutikken 1905, Andreas Otto.



Inden du straks skifter til bredere dæk på alle dine cykler, er der en række begrænsninger, du skal være opmærksom på. Både din fælgbredde, dit stel, dine bremser og eventuelle skærme er afgørende for, hvor bredde dine dæk kan være. Det kan være forskelligt fra cykel til cykel, men her er nogle tommelfingerregler, du kan følge.

Racercykler: 23-28 mm. Racercyklen har den tyndeste type dæk for at reducere vægt og fremme aerodynamik. På baggrund af den nyere viden om rullemodstand ser man dog en tendens i cykelsporten, til at dækkene bliver bredere og bredere – helt op til 28 og 30 mm på etaper med fx brosten. Du kan roligt vælge 25 mm uden at gå på kompromis med farten, selvom du holder dig til asfalten.

Sportscykler: 25-32 mm. Bygget som en racercykel, men med lidt mere afslappet geometri og stellet vil typisk have plads til bredere dæk. Vægt og aerodynamik har mindre betydning på denne type cykel, så gå efter de bredeste stellet tillader, hvis du vægter komfort.

Tourcykler: 28-50 mm. En tourcykel vil typisk have plads til både skærme og brede dæk, så her har du næsten frit valg. Har du fælgbremser kan dette dog begrænse mulighederne. Overvej nøje hvilket terræn og hvor meget oppakning, du cykler med. Jo mere bagage, grusvej og off-road, jo bredere og mere mønstret dæk skal du vælge.

Citybike/pendlercykler:

28-44 mm. En cykel af denne type vil typisk være født med dæk mellem 30-35 mm. Hvis cyklen tillader det, så overvej at øge bredden til 40-44 mm.

HUSK!

Faktorer som dækkets kvalitet, fleksibilitet og dæktryk har også afgørende betydning for et dæks rulleevne. Køb derfor altid dæk i god kvalitet og pump til det anbefalede dæktryk. Snak med din cykelhandler om dæk kvalitet og dæktryk, hvis du er i tvivl.



På cykel er Isaac flyvende



At give en cykeltur til dem, der ikke kan cykle selv, er en ny passion for **12-årige Isaac**. Han har fundet den gennem det socialpædagogiske tilbud Idrætsprojektet. Her spiller cykler en helt basal rolle, når de udsatte unge og deres trænere opsøger nye fællesskaber i byen.

→ ”Den kan også køre baglæns”, oplyser Isaac Abdals med tilfredshed i stemmen, og så demonstrerer han det ved at bakke den brede, trehjuler ud af garagen i høj fart og lave en piruette på parkeringspladsen. Så standser han og drejer sædet ved siden af sig et hak udad – det er for, at hans passager nemmere kan stige på om lidt. At han kommer her tit og kan lide at sidde bag styret, ligger ligesom underforstået i alle hans bevægelser.

Her på bostedet på Musvågevej i Københavns nordvestkvarter bor mennesker med fysiske og psykiske funktionsnedsættelser. 12-årige Isaac er én ud af 15-20 frivillige, der

kommer her for at tilbyde beboerne en cykeltur, og i dag skal han på tur med Ellen.

Det er Isaac, der spænder Ellens hjelm, og mens hans træner Lasse Lundedal Hammar og bostedets frivilligkoordinator Louise Steenholt Larsen gør deres cykler klar til tur, suser Isaac og Ellen allerede rundt mellem bilerne på parkeringspladsen. Ellen kan godt lide svingene. Helt nede fra den anden ende af pladsen kan man høre hendes latter.

Et talent viser sig

Situationen var en anden, da Isaac for ni måneder siden mødte sin træner for første gang. Lasse Lundedal Hammar er ansat i det social-

pædagogiske tilbud Idrætsprojektet i Københavns Kommune. Han hjælper udsatte børn og unge med at finde vej ind i gode fællesskaber og få et aktivt fritidsliv.

– Man kan vel godt sige, at vi har været lidt omkring, Isaac og jeg. Han vidste ikke, hvad han havde lyst til at lave i sin fritid, så vi har fx spillet basket og dyrket kampsport, fortæller Lasse Lundedal Hammar undervejs på cykelturen. I dag går den til Bispebjerg Kirkegård.

Det med sportsgrenene var ikke en succes. Men Isaac kunne godt lide køreturene til og fra byens sportshaller. Idrætsprojektets trænere cykler nemlig altid rundt i byen, og



HVAD ER IDRÆTS-PROJEKTET?

Idrætsprojektet er et tværgående socialpædagogisk tilbud i Københavns Kommune. 130 ansatte hjælper udsatte børn, unge og voksne med at finde vej ind i fritidsliv, skole, uddannelse og beskæftigelse i lokalsamfundet. Målet er at skabe varige, positive forandringer i deltagernes liv. Over 300 børn og unge har deltaget i projektet, som har gode resultater.

Isaac viste sig at være ferm til at manøvrere projektets ladcykler.

– Og så er det jo op til mig som træner at finde ud af, hvor sådan et talent kan bruges. Det er den korte forklaring på, hvordan Isaac er blevet certificeret cykelpilot på bostedet, forklarer Lasse Lundedal Hammar.

Det handler altid om en bro

I den anden ende af byen, i Sundby Idrætspark på Amager, småløber afdelingsleder Thomas Langkilde hen mod Idrætsprojektets kontor. Han har lovet at fortælle mere om cyklernes rolle i Idrætsprojektet og er netop selv kommet drøende på cykel fra en sportshal ude på Nørrebro.

– Vi er temmelig entreprenante, konstaterer han let forpustet, idet han stiller sin tunge rygsæk fra sig. I Idrætsprojektet skal de unge ikke møde det 'nej', de hører for tit andre steder. Så den her taske er pakket af en mand, der gerne vil sige ja.

– Hvis jeg skal ud og spille bordtennis med Mahmoud, og han hellere vil spille fodbold den dag, så skal jeg være klar til det. Vi kommer ingen steder uden fleksibilitet og god energi, forklarer Thomas Langkilde.

Trænerne i projektet cykler ud og møder børn og unge, der hvor de er i hverdagen. Målet er altid at bygge en bro – og for enden af broen kan der ligge alt fra en rideklub til et fritidsjob, en vej tilbage til skolen eller beslutningen om at begynde på en uddannelse.

– Vi bruger tid på at lære hver enkelt at kende, og når vi rammer noget, de har lyst til at være en del af, så cykler vi hen og ser nærmere på det sammen med dem, siger han.

Cyklen er et redskab

Netop det aspekt ved Idrætsprojektet fremhæver socialborgmesteren i København, Mia Nygaard (RV), som noget særligt vigtigt:

– I København er cyklen et redskab, der gør det muligt at deltage i begivenheder, som ikke foregår i vores egen baghave. Og rent socialt er det vigtigt at kunne trække nogle lange snore væk fra sit eget hjem, så man får mulighed for at indgå i nye sammenhænge og nye miljøer – også hvis man ikke har en bil i familien, siger hun.

I starten bliver deltagerne måske kørt gennem byen i trænerens ladcykel. Men gradvist arbejder de sig hen imod selv at kunne cykle til de fællesskaber, de bliver en del af. Og de børn, der ikke på forhånd kan cykle, lærer det sammen med deres træner.

– Cyklen er et transportmiddel, de fleste har råd til, og den gør børn og unge fysisk mobile. Det er en vigtig forudsætning for, at de også kan rykke sig socialt, understreger Thomas Langkilde. Og socialborgmesteren er enig.

– I Danmark er det at kunne cykle en vigtig social brik. Cyklen er et transportmiddel. Men den er også tit navet for fælles oplevelser som at køre ræs nede i gården med de andre børn eller køre en tur i skoven. Og kan man ikke cykle, er man udelukket fra den slags sociale aktiviteter.

Drengene giver ny energi

Tilbage i nordvestkvarteret er Isaac og de andre nået frem til kirkegården. Isaac, der har kørt eksemplarisk i trafikken, improviserer en zigzagtur ned ad en mennesketom allé. Men så stopper han pludselig og forsvinder ind i mellem nogle buske.

– Han har begravet sit marsvin derinde, så



EN CYKEL ER MEGET MERE END BARE EN CYKEL I IDRÆTSPROJEKTET. FOR UDSATTE UNGE KAN CYKLEN VÆRE EN AFGØRENDE BRIK TIL AT RYKKE SIG SOCIALT OG BEVÆGE SIG NYE STEDER HEN MED FX SKOLE, FRITIDSJOB OG UDDANNELSE.



det sted betyder noget for ham, forklarer hans træner.

– Det er en hamster, lyder det irettesættende inde fra buskene, før Isaac lidt efter er i sadlen igen.

Louise Steenholt Larsen fra bostedet trækker på smilebåndet. Det var hende, der i sin tid satte gang i projektet med cykelturene og de frivillige, og hun er begejstret for den energi, som Isaac og andre unge cykelpiloter kommer med.

– De kan noget, vi ikke andre kan. Voksne er tit lidt forsigtige, men beboerne kan godt lide den umiddelbare tilgang, drengene har. De kommer bare og er sig selv, og det er godt for alle, siger hun. 🚲

Dansk cykelkultur set
gennem hollandske øjne:

Hvorfor cykler I ikke for sjov?

AF JANE KOFOD (TEKST) OG MIKKEL ØSTERGAARD (FOTO)

Hvilket land er det bedste cykelland – Danmark eller Holland? Den venskabelige konkurrence har stået på i årtier. Den hollandske ekspert i cykelvenlige byer, **Herbert Tiemens**, kan ikke udpege en klar vinder. Men der er et par ting ved dansk cykelkultur, som undrer ham.

– Den danske og den hollandske cykelkultur er ret forskellige, men netop derfor kan vi også lære en masse af hinanden, siger Herbert Tiemens, da CYKLISTER møder ham på cykelcaféen Wecycle i København.

Årsagen til ekspertens besøg i Danmark er et seks ugers udvekslingsophold mellem hans vanlige job som cykelpolitisk konsulent i den hollandske provins Utrecht og det danske Sekretariat for Supercykelstier. Og han har taget tusindvis af billeder undervejs, fortæller han. Der er nemlig både masser af inspiration af hente her i Danmark, men også meget, der undrer ham.

I Holland cykler vi for sjov

Først og fremmest finder han det påfaldende, at vi danskere mest bruger cyklen til fornuftige ture fra A til B.

– I Holland cykler vi også fra A til B, men samtidig ser du overalt mennesker, der cykler for sjov. Især i weekenderne er der masser af par, der cykler ud i et par timer bare for sjov skyld. Eller forældre og børn, der cykler på udflugt sammen. Men i Danmark er det som om, cyklen stort set kun er til hverdagsbrug, siger Herbert Tiemens, der også har et bud på, hvad det kan skyldes:

– Det handler om den måde, I har indrettet infrastrukturen på. I er rigtig gode til at indrette jeres byer, så man nemt og hurtigt kan komme gennem dem på cykel. Men det er ikke så rart at cykle her – bl.a. på grund af trafikstøjen. I Holland er ruterne mere behagelige, fordi de er grønnere, siger han.

Flere og bedre ruter uden for de store byer kan være med til at styrke den danske cykelkultur, mener Herbert Tiemens, som er stor fan af idéen med supercykelstier, der kan koble byerne bedre sammen med oplandet.

Djævlens ligger i detaljen

En anden ting, som har slået Herbert Tiemens under hans ophold i Danmark, er detaljerne i cykelinfrastrukturen – eller manglen på samme.

– Detaljerne betyder utrolig meget for, hvor godt en løsning virker i praksis. Og der har jeg desværre set en del eksempler på, hvordan mindre, men vigtige detaljer spænder ben for ellers gode cykelprojekter, fortæller han.

Et eksempel er cykelparkeringskælderens under den nye Carlsberg Station i København. Den har over 1.000 pladser, men da Herbert Tiemens var forbi, var meget få i brug.

– Indgangen til parkeringskælderens ligger helt forkert. Cyklisterne opdager den enten ikke – eller undlader at bruge den, fordi det bliver for upraktisk. Vi ser jo heller aldrig løsninger til bilister, som kræver, at bilisten står ud og skubber bilen nogle meter, men omvendt kræver vi ofte af cyklister, at de trækker eller endda bærer på deres cykel, når de skal parkere, påpeger han.

Og han ved, hvad han snakker om – for netop Utrecht er cykelparkeringsens ukronekongerige.

En sjælden ros til danske cyklister

Mest af alt glæder Herbert Tiemens sig dog over al den gode inspiration, han tager med sig hjem. For vi kan også en masse gode ting på cykelområdet i Danmark.

– Det er en vigtig kvalitet, at det er så nemt at komme gennem de store byer på cykel. Det kan vi lære af i Holland, hvor vi fx stadig har mange brosten på vejene, siger han.

Herbert Tiemens vil også gerne rose selve de danske cyklister.

– I opfører jer meget bedre end de hollandske cyklister. I er bedre til at overholde reglerne. Men det er I måske også nødt til, fordi I kører så stærkt, slutter han. 🚲

RUNDT LANGS KYSTEN (ACP1)

- 7 nætter på hotel, 3 steder på øen
- 7 x morgenmad
- Færgen t/r Ystad-Rønne med cykler
- Cykelguide med kort

Fra **3.147**

Pr. pers. v/2 pers.

Ank. 13/4-21/9 2019. Bagagetransport kan tilkøbes

TOUR DE FAMILIE (ACF5)

- 5 nætter på hotel, 3 steder på øen
- 5 x morgenmad
- Færgen t/r Ystad-Rønne med cykler
- Cykelguide med kort

Fra **8.317**

For 2 voksne og 2 børn (max. 15 år)

Ank. 15/4 - 18/9 2019. Bagagetransport kan tilkøbes



BORNHOLMTOURS.DK

BORNHOLMS STØRSTE UDVALG • SKRÆDDERSYEDE CYKELPAKKER • TLF. 5649 3200

SOMMER 2019 - CYKELKURSER PÅ HADSTEN HØJSKOLE



UGE 26: CYKELTURE OG HERREGÅRDSBESØG

Hver dag cykler vi ud i den varierede østjyske natur - gennem åbne landskaber med bakker og flotte udsigter til store skovområder og lange lave kyststrækninger. Hver cykeltur slutter med et besøg på en herregård, hvor vi får en rundvisning. I løbet af ugen skal vi bl.a. besøge: Bidstrup Gods, Sophiendal Gods, Isgård Hovedgaard, Gl. Estrup Slot og Clausholm Slot.

UGE 32: PÅ CYKEL I ØSTJYLLAND

Vi skal hver dag ud og opleve terrænet - store skovstrækninger, kystnære egne og de bakkede og åbne morænelandskaber med enestående udsigter. Vi skal bl.a. til Aarhusbugten, Helgenæs, Bidstrup Gods, Alling Ådal og Clausholm Slot.

Hadsten
Højskole

Hadsten Højskole: Tlf.: 8698 0199 www.hadstenhojskole.dk

siden 1876



Bak op

om Cyklistforbundets vision

CYKELLAND.NU

CYKELLAND.NU

Cyklen gør vores hverdag og verden sundere, grønnere og mere bæredygtig. Cyklistforbundet lancerer nu en politisk vision for fremtidens Danmark - og opfordrer Folketingets politikere til at gennemføre fire konkrete forslag, så vi også fremover har en stærk og levende cykelkultur. For vores alles, vores børns og klodens skyld.

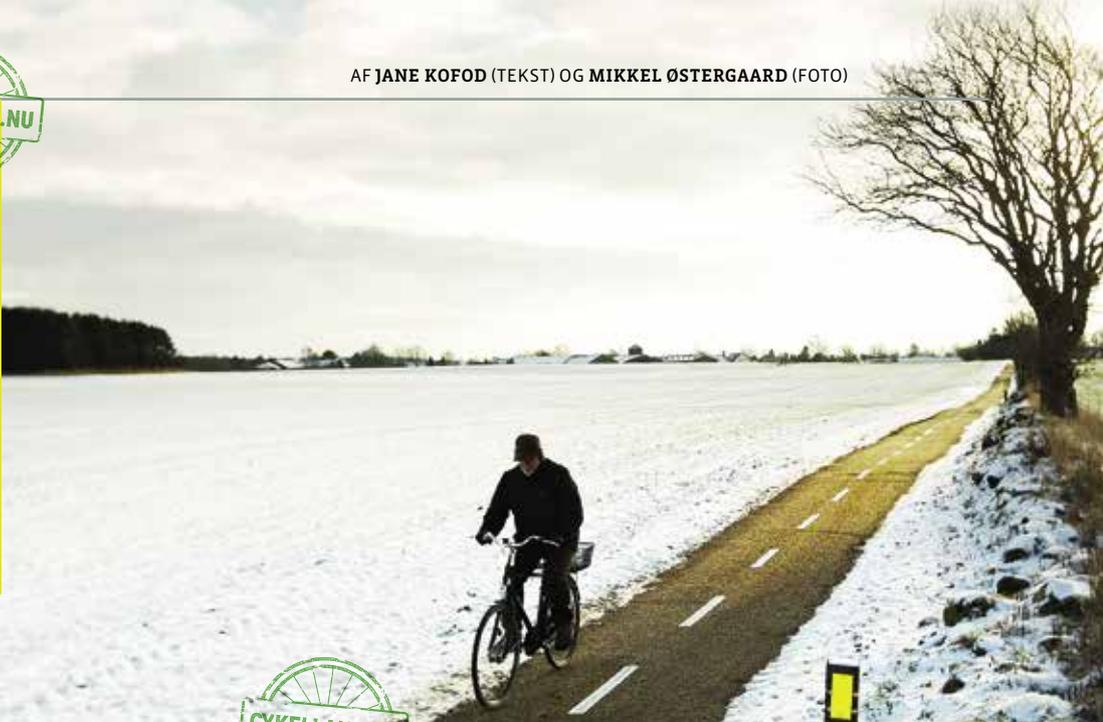
– Flere danskere på cykel vil forbedre vores sundhed. Det vil reducere den massive trængsel på vores veje. Og det vil hjælpe os med at give klimaet et nødvendigt og stort skub i den rigtige retning. Vi opfordrer Folketingets partier til hurtigst muligt at gennemføre de fire initiativer i vores vision CYKELLAND.NU, siger direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam.

Cyklistforbundet peger for det første på et elcykeltilskud, som man kender det fra Sverige. De svenske erfaringer viser, at elcykelkøberne cykler knapt en tredjedel mere om ugen. En stor del er på bekostning af bilkørsel.



SÅDAN KAN DU BAKKE OP OM CYKELLAND.NU

- Fortæl politikerne, hvor det er utrygt og farligt at cykle, via Cyklistforbundets interaktive kort på CYKELLAND.NU
- Stem på en politiker, der arbejder for et bæredygtigt og cykelvenlig Danmark
- Del og bak op om visionen CYKELLAND.NU på de sociale medier



→ Læs den fulde præsentation af de fire forslag på CYKELLAND.NU

4

fra Cyklistforbundet

FORSLAG

1

Giv 25.000 danskere tilskud til at købe en elcykel. Købere af en elcykel skal via en særlig elcykelpulje på 100 mio. kr. have et tilskud på 20 % af prisen.

- Vi er af mange årsager nødt til at flytte ture fra bil til cykel. Elcyklen er det *missing link*, der får os ud af bilen og op på cyklen på de lidt længere distancer. Vi kan bruge elcyklen både til at få nogle af de mange biler væk fra vejene og til at få flere til at bevæge sig mere i hverdagen. Det er win-win, siger Klaus Bondam.

Tryghed og lavere hastighed

Det skal også være mere trygt at være cyklist. Høj fart giver en markant større risiko for trafikulykker og dødsulykker, og i modsætning til andre typer ulykker i trafikken er der ikke en positiv - altså faldende - udvikling i antallet af alvorlige cyklistulykker.

Samtidig er det lige præcis bilers fart og utryghed i trafikken, der ifølge nye undersøgelser fra Vejdirektoratet og Rådet for Sikker Trafik får os til at holde op med at cykle. Trygge og sikre cykelforhold er forudsætningen for, at vi cykler, og for at vi tør sende vores børn afsted på cykel med alle de fordele, det giver: God hverdagsmotion og dermed mere sundhed, større trivsel og styrket indlæring.

Derfor opfordrer Cyklistforbundet politikerne til at sikre, at farten sænkes i de største byområder og landsbyer, hvor der færdes mange gående og cyklister.

2

Indfør flere 30 km/t-zoner i byområder med mange gående og cyklister. Farten skal ned i byerne. Kommunerne skal langt nemmere end i dag kunne indføre 30 km/t-zoner i fx større byområder og landsbyer.

- Vi skal have farten ned og gøre det mere trygt at cykle. Vi foreslår, at det sker ved at give kommunerne en langt lettere adgang end i dag til at sætte hastighedsgrænsen ned til 30 km/t, siger Klaus Bondam.

Giv cyklister skattefordel og cykelpulje

Der skal også være en skattemæssig fordel ved at vælge cyklen fremfor bilen.

- Det holder ikke, at vores byer er ved at blive kvalt i køer og trængsel. Vi opfordrer politikerne til at give alle danskere, der cykler mere end tre km til arbejde, et skattemæssigt incitament til at vælge det sunde og bæredygtige transportvalg, siger Klaus Bondam.

Sidst, men ikke mindst opfordrer Cyklistforbundet Folketinget til at oprette en fast statslig cykelpulje på 200 mio. kr. årligt. Det svarer til, at der går 2 kr. til cykelstier og anden infrastruktur til cykler for hver 100 kr., der går til infrastruktur til biler.

3

Indfør en skattemæssig fordel for cykelpendlere. Det bæredygtige og sunde transportvalg i hverdagen skal belønnes. Det kan ske fx ved en cykelpræmie i form af et skattefradrag på 5.000 kr. årligt eller et særligt befordringsfradrag for cyklister med mere end 3 km til arbejde.

Med puljen skal kommuner kunne søge statslig medfinansiering af trygge og sikre cykelstier. Puljen skal følge op på den nationale cykelpulje 2009-2014, hvor der i landets kommuner blev bygget cykelstier og iværksat andre cykelfremmende initiativer for over to mia. kr.

De foreløbige evalueringer viser en stigning i cykeltrafikken og øget tryghed blandt cyklister de steder, hvor kommunerne har bygget puljestøttet cykelinfrastruktur.

- Ligesom resten af verden ser op til Danmark, så roser vi os ofte selv for vores stærke, danske cykelkultur. Men den er ikke kommet af sig selv. Og den forsvinder, hvis vi ikke passer på den. Vi skal handle nu, hvor færre og færre danskere uden for de største byer cykler. Vi har for vores alles, vores børns og klodens skyld ikke råd til at lade være, siger Klaus Bondam. 🚲

4

Støt kommunerne i at anlægge flere trygge og sikre cykelstier via en fast national cykelpulje. Kommunerne skal via en fast pulje på 200 mio. kr. årligt kunne søge statslig medfinansiering af cykelstier og andre cykelfremmende initiativer. Det svarer til, at der går 2 kr. til infrastruktur til cykler for hver 100 kr., der går til infrastruktur til biler.

Her er cykelstiens mange, nye køretøjer

På trods af stærk kritik fra en række organisationer er en ny forsøgsordning netop trådt i kraft. Det betyder, at cykelstien ikke længere kun er forbeholdt cyklister og knallerter. CYKLISTER giver dig her overblikket over, hvilke nye transportmidler du som cyklist skal dele cykelstien med fra 1. januar.

ELCYKEL

- Elektrisk motor – skal trædes i gang
- Elassistance op til maks. 25 km/t
- Følger samme færdselsregler som almindelig cykel



MOTORISERET LØBEHJUL

- Elektrisk motor – skal sparkes i gang før motor slår til
- Maks. 20 km/t ved motorkraft
- Minimumsalder: 15 år (eller ledsaget af myndig person)
- Lys og reflekser påbudt – også uden for lygtætningstid
- Ansvarsforsikring lovpligtig – kvittering skal medbringes under kørsel



→ I sommer trådte forsøgsordningen med speed pedelecs i kraft, og gjorde det lovligt for de hurtige elcykler, der kan køre op til 45 km/t, at færdes på de danske cykelstier. I oktober var det så det amerikanske firma Lime, der skabte uro på de københavnske cykelstier, ved at indsatte 200 elektriske løbehjul på gaden, der nemt kunne lejes via en app. Og selvom de hurtigt blev fjernet igen, er de kommet for at blive.

Invasjonen på cykelstien

Køretøjerne har indtil nu ikke været lovlige under færdselsreglerne, men det vil regeringen

med transportminister Ole Birk Olesen i spidsen nu lave om på. Transportministeriet har derfor en forsøgsordning på vej, der fra 1. januar i år vil gøre en lang række motoriserede køretøjer lovlige på cykelstien.

Det gælder både det elektriske løbehjul, der startede som en dille i Californien, men lynhurtigt spredte sig og blev populært i andre storbyer i USA, Canada og Europa, men også de såkaldte segboards, uniwheels og motoriserede skateboards.

LILLE KNALLERT

- Benzin eller elmotor
- Maks. 30 km/t
- Minimumsalder: 16 år
- Styrthjelm påbudt
- Ansvarsforsikring lovpligtig

Det skrev Cyklistforbundet i høringsvaret

Både speed pedelecs og de små motoriserede køretøjer har den seneste tid været genstand for heftig debat. Erfaringer fra byer som eksempelvis Paris og San Francisco viser, at deleordninger som bl.a. amerikanske Lime nok er populære, men de har også givet store problemer. Dels har man i flere byer oplevet ulykker og dødsfald i forbindelse med brug af elektriske løbehjul, og

undersøgelser viser, at det bl.a. skyldes funktionsfejl i forbindelse med bremses og gashåndtag. Dels oplever byerne, at fortove og parker flyder med henkastede løbehjul, der skaber modvilje og irritation hos borgerne.

Skaber utryghed

Herhjemme har de også mødt stærk kritik – en kritik som i høj grad er kommet fra Cyklistfor-

bundet. Det vigtigste ankepunkt går på, at infrastrukturen ikke er skabt til de nye køretøjer, og med både speed pedelecs, eldrevne løbehjul, og andre små eldrevne køretøjer – alle stuvet sammen på cykelstien – skal de i forvejen tætpakkede cykelstier nu også rumme køretøjer med vidt forskellige hastigheder og bevægelsesmønstre. Det skaber et yderst komplekst trafikbillede

på cykelstien, der vil medføre utryghed og i værste fald ulykker. En kritik som Cyklistforbundet har luftet både gennem debatindlæg i de større dagblade og gennem høringsvar sendt til Færdselsstyrelsen.

Læs mere: [cyklistforbundet.dk/Om-og-Vi-mener/Hoeringsvar](https://www.cyklistforbundet.dk/Om-og-Vi-mener/Hoeringsvar)

SPEED PEDELEC

- Elektrisk motor
- Maks. 20 km/t uassisteret, maks. 45 km/t med pedal-assistance
- Minimumsalder: 15 år (kørekort påkrævet for 15-17 årige)
- Hjelm påbudt
- Ansvarsforsikring lovpligtig



MOTORISERET SKATEBOARD/LONGBOARD

- Elektrisk motor betjent med håndholdt joystick
- Maks. 20 km/t ved motorkraft
- Minimumsalder: 15 år (eller ledsaget af myndig person)
- Må kun benyttes på strækninger med cykelsti – må dog føres på veje i tæt bebyggelse, hvor hastighedsgrænsen er maks. 50 km/t.
- Lys og reflekser påbudt i lygtetændingstid
- Ansvarsforsikring lovpligtig – kvittering skal medbringes under kørsel

MOTORISEREDE SELVBALANCERENDE KØRETØJER, FX SEGBOARDS, E-SKATES OG UNICYCLES

- Selvkorrigerende og selvbalancerende – typisk har hvert hjul egen lille elektrisk motor og gyroskop
- Maks. 20 km/t ved motorkraft
- Minimumsalder: 15 år (eller ledsaget af myndig person)
- Må kun benyttes på strækninger med cykelsti – må dog føres på veje i tæt bebyggelse, hvor hastighedsgrænsen er maks. 50 km/t.
- Lys og reflekser påbudt i lygtetændingstid
- Ansvarsforsikring lovpligtig – kvittering skal medbringes under kørsel



Er vi for vrede på cykelstierne?

FOTO: MARIE HALD

95%

af københavnere oplever generelt, at de cykler hensynsfuldt.

KILDE: CYKELREGNSKAB, KØBENHAVN 2016

29%

af aarhusianske cyklister føler sig generet af de andre cyklister.

KILDE: CYKELREGNSKAB, AARHUS 2017

1/3

af danskerne har oplevet, at en cyklist har råbt af dem.

IS IT A BIRD / CYKLISTFORBUNDET 2015

Er cykelglæden ved at drukne i trængslen i de danske cykelbyer? Ofte hører vi, at der er en hård tone på cykelstierne. Hastigheden er høj, tålmodigheden er dalende, og nogle mister helt lysten til at cykle. **Vi har spurgt fire eksperter om, hvad der er los, og hvordan vi får bedre stemning og større cykelglæde på cykelstierne.**

Reglerne skal føles relevante



LARS GEER HAMMERSHØJ
LEKTOR, FORSKER I
DANNELSE, DPU, AU

En del cyklister oplever dårlig stemning og egoistisk adfærd på cykelstierne. Hvad er det, der foregår?

Det vi oplever er fænomenet 'vej-vrede'. Fra slutningen af 1990'erne oplever vi et stigende problem med aggression i trafikken – fra mildere episoder med tilråb til voldsommere episoder med personskade. Jeg ser det som et udtryk for den generelle individualisering i vores samfund. I dag respekterer vi ikke autoriteter, vi ønsker at bestemme selv. I trafikken betyder det, at vi ikke respekterer de almene færdselsregler – vi udvikler vores egne forestillinger om, hvilke regler der gælder, og hvordan man bør gebærde sig i trafikken. Problemet opstår, når de forskellige individu-

elle forestillinger støder sammen. Dels bliver vi vrede, når andre ikke opfører sig, som vi mener, de burde. Dels tager vi det personligt, hvis andre belærer os om, at vores forestilling er forkert.

Hvordan kan vi så forbedre cyklisters adfærd?

I færdselsreglerne ser jeg en parallel til skolen, hvor læreren også har mistet sin autoritet. Derfor arbejder man i dag med en mere tydelig ledelse, hvor læreren selv må sætte sig i respekt. Oversat til trafik gælder det om at kommunikere de almene færdselsregler, så de føles vedkommende. Når vi fx taler om "cyklister", er der ingen der tænker, at det angår dem – det må være nogle andre. Men ser man fx på bilistkampagnen "Aarhus bremser for gult", så er der faktisk en reel chance for, at aarhusianerne vil føle, at det vedrører dem – og træde på bremsen. For når vi oplever, at reglerne er relevante for os, vil vi faktisk gerne følge dem.

Vi skal fortælle om den positive adfærd



THOR RIDDERHAUGEN
ADFÆRDSRÅDGIVER,
DECISION DESIGN

Hvad er problemet på vores cykelstier i byerne?

Hvis cyklen skal være et se-

riøst alternativ til bilen, skal man kunne komme nemt, hurtigt og trygt gennem vores byer. Sådan er cykelinfrastrukturen tænkt. Men i dag står vi i en ny situation, hvor barriererne for den gode cykeloplevelse også er rykket ind på selve cykelstien. Det er fx blevet sværere at aflæse de andre cyklisters adfærd med elmotorens udbredelse – ladcykler er pludselig blevet hurtigere end almindelige cykler, så dem, vi intuitivt aflæste som langsomme, er nu blevet nogle af de hurtigste.

Kan vi designe og nudge os til bedre adfærd på cykelstierne?

Der findes desværre ikke et quick fix, vi kan rulle ud over alt, men vi kan gøre meget. Det findes der allerede gode eksempler på. Man har fx dedikeret den ydre del af cykelstien til en bane for hurtige cyklister flere steder i København. Banen er markeret med pile, og selvom designet kunne være tydeligere, er man på vej mod noget af det rigtige – man erkender, at der er forskellige typer cyklister med forskellige adfærdsmønstre og det imødekommer man med designet.

Hvad med en adfærdskampagne?

I en kampagne skal vi undgå løftede pegefingre og negativ kommunikation. Vi skal hellere udnytte vores viden om, at vi mennesker fx har en tendens til at følge hinandens adfærd. Hvis jeg er ny i byen, og jeg ser en masse cyklister dreje til højre for rødt lys, uden at det har nogen konsekvenser, så lærer jeg, at dette er normen, og der er risiko for, at jeg kopierer den dårlige adfærd. Vi skal hellere fortælle om den positive norm. I stedet for at skrive 'Tag hensyn og sænk farten', vil jeg hellere skrive 'De fleste odenseanske cyklister sænker farten her ved Vestre Skole'. Så er det mere sandynligt, at den gode adfærd vil brede sig.

Vi skal ikke kun tænke A til B



BIRGITTE B. SVARRE
EKSPERT I BY-
PLANLÆGNING, GEHL

Hvordan undgår vi, at cykelglæden drukner i trængsel?

I den hollandske cykelby Groningen gør de sig mange overvejelser om netop det emne. Der foregår 61 pct. af alle ture på cykel – nogle vil hurtigt frem på elcykler, mens andre vil køre en fredelig tur. Samtidig er det en by med mange studerende, så der er pres på cykelstierne. Derfor tester de lige nu mange spændende løsninger, der skal gøre det rart for alle at færdes i byen. De har bl.a. indført zoner med lavere hastighed. Overgangen markeres med riller i asfalten eller en lille stigning med en række brosten, der signalerer, at nu skal du sætte farten ned. Der er også forsøg med at få cyklisterne til at udnytte hele byens areal og ikke kun de ruter, der på papiret ser kortest ud. Der er fx overvejelser om at omlægge visse gader til kun at være åbne for cykling på bestemte tidspunkter, og på universiteterne har de oprettet "cykelskoler", hvor nye studerende bliver guidet rundt og får vist alternative ruter. På den måde undgår man, at alle bare vælger den samme rute i myldretiden. **Hvordan kan vi byplanlægge os til store cykelglæde?**

Vi skal tænke på cyklister som fodgængere – de har nemlig præcis samme behov for en by med variation, hvor der hele tiden sker noget nyt. Fx et skift i facade, en indgang, beplantning eller noget fjerde. Det har vi mennesker brug for. Og når vi bliver stimulerede, er vi faktisk også villige til at bevæge os længere. Hvis vi kun tænker, at cykling handler om at komme hurtigst muligt fra A til B på cykelmotorveje, misser vi en masse sidegevinster: Muligheden for at stoppe op, når vi møder nogen eller ser noget spændende – eller bare selve oplevelsen af at cykle gennem byen. Så får vi også en mere venlig by, hvor også børn og langsomme cyklister kan færdes trygt.

Lav flere alternative ruter



HERBERT TIEMENS
CYKELPOLITISK
KONSULENT, UTRECHT

Hvad truer cykelglæden i de danske cykelbyer?

Jeg har boet i København,

og selvom der er meget godt at sige om jeres hovedstad, så synes jeg det er langt mere behageligt at cykle i Utrecht. Noget handler selvfølgelig om, at København har flere indbyggere og tæt bebyggelse. Men arealet er stort set det samme, og i begge byer kan man cykle til alting. Set med cykeløjne har Utrecht dog en langt bedre struktur. Hvor cyklisterne i København presses sammen på ganske få ruter, kan vi i Utrecht vælge mange forskellige ruter ind til centrum. Vi cykler heller ikke så tæt på bilerne, for cykelstierne er adskilt af grønne bæltter, så man hverken hører eller ser bilerne på samme måde. Det går ud over min cykelglæde, at bilerne larmer så meget! Og jeg tror, at det kan være en af grundene til, at danskerne cykler så hurtigt. Adskillige studier viser, at cyklisters hastighed stiger, jo tættere de cykler på biler.

Hvordan kan vi få mere glæde på cykelstierne?

En god start vil være, at sænke bilernes hastighed og sløjfe nogle vejbaner på de store boulevarder. Med den ledige plads kan I udvide cykelstierne og anlægge grønne kiler, der afskærmer cyklisterne fra biltrafikken. I bør også udbygge jeres netværk af grønne ruter og koble det sammen med nye alternative ruter, der løber parallelt med de store veje. I København vil det ganske vist kræve flere cykelforbindelser fx over søerne. Men her kan I jo overveje en smuk og ikonisk "Røde hav"-løsning, hvor man i praksis cykler gennem vandet, ligesom i De Wijers-naturpark i Belgien. Og så skal I gøre jeres tunneller mindre skumle! Det skal være rart at cykle – også under jorden.

FOTO: TOERISME LIMBURG



Milde Moses: Ikonisk cykelsti deler vandene i Belgien

Hun cyklede 51.000 km for udsatte kvinder



AF HELENE LUNDGREN (TEKST) OG ROGER SHERIN OG THEBIKERAMBLE.COM (FOTO)

Da svenske **Fredrika Ek** tog ud på sin tre år lange cykelrejse, troede hun, at naturen og friheden ville gøre størst indtryk på hende. Men hun tog fejl. Det blev mødet med menneskerne undervejs, der gav de største oplevelser og vigtigste minder.





Hun skulle cykle 40.000 km, men det blev til mere end 50.000.

Da jeg møder Fredrika Ek en grå og kold dag i en park i Stockholm, spørger hun: "Har du cyklet langt for at komme hertil?". Jeg griner: "Næh ..."

Hendes cykel er fuldt lastet. Det er den samme cykel og oppakning, som hun havde med sig, da hun begyndte sin rejse d. 8. marts for tre år siden på den internationale kvinde-dag. Nu er hun næsten hjemme igen.

- Det var friheden, jeg var ude efter. At få lov at opleve verden i et langsomt tempo. Det er interessant at se, hvad der sker, når man springer ud af hamsterhjulet. At få tid og mulighed for at rense sit hoved og mærke sig selv er en luksus. **Jeg kan bedst lide at tage dagen, som den kommer og lyne teltdugen op om morgenen uden at vide, hvor jeg havner om aftenen.**

Da hun planlagde sin lange cykeltur, besluttede hun at cykle alene. For at "få den ultimative udfordring" forklarer hun. Og det var først og fremmest de storslåede naturoplevelser, hun så for sig, men undervejs blev drivkraften en anden.

- Selvfølgelig var det en udfordring at se, om jeg kunne klare mig op gennem høje bjergpas. **Men det var alle møderne med mennesker, som gav de største oplevelser og minder. At få lov at møde mennesker, som har så lidt og lever under ekstreme forhold var meget inspirerende,** fortæller hun.

En rejse med et større formål

Allerede hjemmefra havde Ulrika Ek dog et ekstra godt formål med rejsen. Gennem organisationen ActionAid havde hun sørget for at virksomheder og privatpersoner kunne done penge til hjælp for udsatte kvinder og piger for hver km hun cyklede. Men oplevelserne undervejs på rejsen støttede godt op om meningen med indsamlingen.

- Kvinderne bærer et stort læs; ofte med flere børn. Jeg bliver inspireret af den styrke

og kraft, som findes ude i de afrikanske landsbyer og i Andesbjergene. At møde disse kvinder, som står med så rank en ryg i meget svære situationer. Eller i Iran, hvor kvinderne lever under hård undertrykkelse.

Fredrika Ek blev ofte indbudt til at overnatte hjemme hos mennesker i de lande, som hun besøgte.

- I nogle lande som fx Iran blev jeg inviteret hjem flere gange om dagen, og som kvinder fik jeg ofte god kontakt med andre kvinder. Der var så mange, som tog mig under armen og tog mig til sig som en søster. Jeg har fået så meget hjælp af mennesker, som har så lidt.

- Da jeg var i Guinea i Vestafrika, cyklede jeg ind i en lille by, hvor **jeg fik lov at overnatte hjemme hos en familie. Jeg sov sammen med moderen og et to dage gammelt spædbarn. Næste morgen fortalte moderen mig, at hun havde bestemt sig for, at barnet skulle hedde Fredrika.**

Den mest magiske aften i Senegal

Fredrika Ek har hele tiden haft en overordnet plan for sin tur, men undervejs har hun måttet indrette sig både efter vejret og vilkårene i de visa, hun fik. Hun cyklede i gennemsnit 80-90 km om dagen, men ind imellem kunne det også blive til så lidt som 20 km eller så meget som 200 km.

Hun havde et budget på 100 svenske kroner om dagen af opsparede penge at leve for. Men for hver km har hun trampet penge ind til organisationen ActionAid, som fokuserer på uddannelse og rettigheder for piger og kvinder. I alt indsamlede hun 870.000 svenske kr.

- **For selv små midler kan man gøre så meget for at forbedre udsatte piger og kvinders situation.**

Det oplevede Fredrika Ek bl.a. i Senegal, hvor hun besøgte byen Koossaner, hvor ind-

byggerne året før havde fået boret en ny brønd. Det havde været med til at styrke byens positive udvikling.

- Jeg fik mulighed for at møde kvinder, som ikke var blevet omskåret. De gik i skole, og vi besøgte jordnøddeplantager, hvor kvinder havde overtaget job, som traditionelt har været forbeholdt mænd. Der var endda børnehaver og børnehaveklasse, for at kvinderne skulle have mulighed for at arbejde og forsørge deres familie.

- Jeg fik også lov til at deltage i et kvindemøde, og her oplevede jeg den mest magiske aften, jeg nogensinde har haft. **Der var grin, sang og dans med byens unge piger. Vi samlede omkring en tromme lavet af en blikspand, som en 13-årig pige sad og spillede på.**

Verden er et bedre sted, end vi tror

Når jeg spørger Fredrika Ek om hendes væreste minde fra rejsen, svarer hun, at det var, da hun blev påkørt ude på landet i Australien.

- Det var en tidlig morgen. En kvinde nøs, og det gjorde, at hun kom til at slå et sving med rattet. Hun kørte sit bakspejl af mod min cykeltaske og hofter, men jeg faldt ikke af cyklen. Derudover **har jeg været forkølet og har haft maveonde nogle gange, men jeg er ikke kommet alvorligt til skade eller haft brug for lægehjælp en eneste gang.**

På vejen hjem mod Norrland i Sverige har Fredrika Ek camperet og sovet hos familie, venner og bekendte, som hun har truffet undervejs gennem Europa. Og næste gang vi taler ved, sidder hun og cykler de allersidste km hjem til Sundsvall. Hun siger:

- Det er en gnistrende klar vinterdag, og det var tre graders frost i morges. I nat vågnede jeg på brandstationen i Gävle, og nu har jeg sovet på brandstationer på fire kontinenter: i Sverige, Elfenbenskysten, Iran og Peru.



Læs mere på Fredrika Eks hjemmeside
thebikeramble.com



– Verden er et uendeligt meget bedre sted, end vi påvirkes til at tro, og de fleste mennesker vil hinanden det godt. Der findes meget gæstfrihed ude i verden, både hos nomader i Tadzjikistan og på brandstationen i Gävle. Det var været mit livs eventyr. Jeg håber at kunne skrive en bog, men først skal jeg lige lande lidt herhjemme, slutter Fredrika Ek.

Artiklen er oversat fra svensk og tidligere bragt i det svenske magasin Cykling.



Verden er et uendeligt meget bedre sted, end vi påvirkes til at tro, og de fleste mennesker vil hinanden det godt.

FREDRIKA EK



☉ **Lun og lysende**

Lys op i mørket med Glow's hånd-lavede halsrør og huer i uld og reflektstråd, der gør dig ekstra synlig på vinterens cykelture. Firmaet Glow har base i London, hvor de lækre uldsager bliver strikket af udsatte kvinder i lokalområdet.

NORMALPRIS: 599,-
MEDLEMSPRIS: 539,-



Ta' på vinterereventyr

Er du træt af bidende kulde og mørke dage? Det skal cykles væk! Din medlemsbutik klæder dig på til vinterens lunefulde vejr og ture.



☉ **Tojulet danmarks-historie**

Danskerens kærlighed til cyklen går over 100 år tilbage. I Martin Zerlangs flotte bog *Danmark set gennem et cykelhjul* får du hele den fascinerende historie om cyklens rolle i vores hverdag, kunst og kulturliv – fra de første forsigtige pedaltråd og frem til i dag.

NORMALPRIS: 399,-
MEDLEMSPRIS: 359,-



☉ **Kaffe to go**

Din kaffe, te eller kakao holder sig varm i op til 15 timer i Stanely's termoflaske, der har vakuumisolering i to lag. Den klassiske flaske tåler cykelturens bump og stød – faktisk er der livstidsgaranti på alle Stanleys termoer. Fås i flere modeller, farver og størrelser.

NORMALPRIS: 329,-
MEDLEMSPRIS: 295,-



☉ **Let som en fjer**

Engelske Montane er kendt for deres lette og funktionelle kvalitetstøj til både klatring og cykling. Dunjakken Future Lite Hoodie er ingen undtagelse – jakken vejer blot 300 g og holder dig varm og tør på kølige cykelture. Den tynde hætte kan bruges under cykelhjelm, og jakken kan pakkes ned i sin egen lomme.

NORMALPRIS: 1.499,-
MEDLEMSPRIS: 1.349,-

☉ **Alsidig arbejdshest**

Vil du cykle til arbejde, køre ræs i skoven eller ud på nye eventyr? Den lette stålcykel *Arise Geared* fra Bombtrack kan det hele. Med sine ti gear og brede knopdæk ruller den lystigt afsted på både grus, asfalt, sne og mudder. Cyklen kommer med frontlad og skærme kan monteres. Fås i fem størrelser – helt ned til XS, som har lidt lavere indstigning.

NORMALPRIS FRA: 10.499,-
MEDLEMSPRIS FRA: 9.449,-



⊙ **Kolde fingre – nej tak!**

Lad fingrene lune hinanden i Hestras bløde hjorteskind-sluffer *Idun Mitt*. Et blødt fór af microfleece giver optimal varmeregulering og god slidstyrke, mens en kant af smidig ribstrik holder luffen på plads. Vælg mellem tre klassiske farver.

NORMALPRIS: 649,-
MEDLEMSPRIS: 584,-



⊙ **Din ven i skoven**

Slå dig løs på skovens MTB-spor med letvægtshjelmen fra POC, der dækker og beskytter hovedet bedre end de fleste andre hjelme. POC *Tec-tal* er særligt udviklet til MTB-sportens friske kørestil – med god ventilation, justerbart visir og perfekt pasform.

NORMALPRIS: 1.499,-
MEDLEMSPRIS: 1.349,-



⊙ **Lys over land – og by**

Lad op, klik på og kø. Bookmans genopladelige lygte giver dig 180 graders synlighed og hele 100 lumen – uden at blænde modkørende trafikanter. Bookman Curve holder op til 35 timer på en opladning, har fire forskellige indstillinger og er nem at montere. Vælg mellem koral/blå eller sort.

NORMALPRIS: 335,-
MEDLEMSPRIS: 300,-



⊙ **Sæt kulør på cykelturen**

Du finder ikke to ens tasker fra Oveja Negra. De farvestrålende "wack packs" er nemlig syet af stofrester i høj kvalitet, der er nøje udvalgt og stilfuldt kombineret. Vælg mellem flere forskellige modeller og størrelser til stel, styr og sadel. *OBS! Sælges kun i vores fysiske butik.*

NORMALPRIS FRA: 399,-
MEDLEMSPRIS FRA: 359,-

Brug dine medlemsfordele!



Mere ferie for pengene

Træt af mørket og på vej mod sydens sol? Lej sommerhus med rabat hos **NOVASOL dansommer** og vælg mellem skønne sommerhuse og ferieboliger i Danmark og 27 andre lande.

10 % RABAT*

SEND EN MAIL TIL POST@CYKLISTFORBUNDET.DK OG BED OM EN RABATKODE



Et personligt farvel

Bededamerne giver rabat på kørslen med den smukke rustvogncykel, der gør den sidste køretur til noget helt særligt. Bemærk at rustvogncyklen kun kan bookes i København.

15 % RABAT*

OPLYS RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET VED BESTILLING



Cykelkurser ved kysten

Jaruplund Højskole i Flensborg giver rabat på sommerens cykelkurser, hvor du bl.a. kan udforske kysterne ved Angel og Slien – eller opleve Vadehavet ved Rømø, Sild og Før.

SPAR 500 KR.*

OPLYS KODEN 08091950 PÅ TILMELDINGSBLANKETTEN UNDER »YDERELIGERE OPLYSNINGER»



Rabat på højskole

Hadsten Højskole tilbyder en fast rabat til Cyklistforbundets medlemmer. Oplev fx det smukke Østjylland på kurset "Friluftssuge" i uge 25.

SPAR 250 KR.*

VEDLÆG KOPI AF MEDLEMSKORT VED INDMELDELSE



Gå ikke ned på udstyr

Shop cyklen, tøj og grej til alle slags cykelfans med rabat hos **Bikester.dk**. Gå på opdagelse i det brede sortiment med 400 varemærker til gode priser.

15 % RABAT*

BRUG RABATKODEN BDKCYKLIST2018



Skovræs til særpris

Kør MTB i Hareskoven i Nordsjælland – på egen hånd eller med guide. Som medlem lejer du cykler med rabat hos **MTB-Tours'** to butikker i Hareskoven og Klampenborg.

10 % RABAT*

BESTIL RABATVOUCHER VIA BTIK@CYKLISTFORBUNDET.DK

DET MED SMÅT: *RABATTERNE GIVES KUN TIL MEDLEMMER AF CYKLISTFORBUNDET OG KAN IKKE KOMBINERES MED ANDRE RABATTER. RABATTEN HOS BEDEDAMERNE GÆLDER KUN KØRSLEN MED RUSTVOGNSCYKEL OG KUN I KØBENHAVN. FRILUFTSLAND GIVER IKKE RABAT PÅ DUNJAKKER FRA CANADIAN GOOSE (NB: MODEL FOTOGRAF – DET VISTE Udstyr FØRES IKKE I FRILUFTSLAND). RABATTEN HOS NOVASOL/DANSOMMER KAN IKKE KOMBINERES MED ANDRE TILBUD OG RABATTER OG GÆLDER KUN NYE BOOKINGER. VISSER MÆRKER ER UNDTAGET HOS BIKESTER.DK – SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE. ADVOKATEN YDER OP TIL 5 TIMERS JURIDISK BISTAND PR. ULYKKESSAG.

Se alle
dine fordele på
cyklistforbundet.
dk/fordele



Godt klædt på til et aktivt udeliv

Shop kvalitetstøj med rabat hos **FriLuftsland**. Her finder du alt, hvad du skal bruge til oplevelser i det fri. Fra vindtætte jakker og vandtætte støvler til uldne huer og halstørklæder.

10 % RABAT*

VIS MEDLEMSKORT VED KØB



Gratis juridisk bistand

Advokat Troels Miltoft fra Advokatgruppen i Aarhus hjælper Cyklistforbundets medlemmer med juridisk bistand, hvis uheldet er ude på cykel.

GRATIS FOR MEDLEMMER*

OPLYS MEDLEMSNUMMER VED KONTAKT MED ADVOKATEN



**CYKLIST™
FORBUNDET**

PEDALKRAFT — SIDEN 1905

– sammen bliver vi hørt!

Som medlem af Cyklistforbundet er du med til at give cyklisterne en stærk stemme. Vores mål er, at det skal være nemt og sikkert for alle at cykle i hele Danmark – for børn, voksne og ældre, i byen og på landet.

Vælg det årsmedlemskab, der passer bedst til dig:



Almindeligt medlemskab**

– for dig (og ingen andre) **PRIS: 350,-**

Meld hele husstanden ind
– uanset hvor mange I er: **PRIS: 500,-**



Digitalt ungdomsmedlemskab*

– for dig, der er 18-35 år **PRIS: 200,-**

Meld hele husstanden ind*
– uanset hvor mange I er: **PRIS: 350,-**



Seniormedlemskab**

– for dig, der er pensionist **PRIS: 200,-**

Meld hele senior-husstanden ind
– uanset hvor mange I er: **PRIS: 350,-**

Nyt
medlemskab*
Til dig der er
18-35 år
200,- pr. år

**Ja tak,
meld mig ind!**

Bliv medlem på
cyklistforbundet.
dk/medlem
– eller scan
koden og meld
dig ind via
mobilen:



**CYKLIST™
FORBUNDET**

PEDALKRAFT — SIDEN 1905

*DU MODTAGER IKKE DET TRYKTE MAGASIN, MEN KAN LÆSE DET ONLINE

**BEMÆRK, AT VI PR. 1. JANUAR 2018 HAR JUSTERET PRISEN EN SMULE FOR DE ALMINDELIGE MEDLEMSKABER OG SENIOR-KONTINGENTERNE. DET ER FEM ÅR SIDEN SIDSTE PRISREGULERING.

DET FÅR DU SOM MEDLEM:

- Magasinet **CYKLISTER** fire gange årligt
- Det **elektroniske nyhedsbrev CYKLISTER** hver måned
- **Rabat** på cykler, udstyr og oplevelser
- **Juridisk bistand**, hvis du kommer til skade på cykel
- **Indflydelse** på dine forhold som cyklist

Se alle fordele på
cyklistforbundet.dk





FOTO: MIKKEL ØSTERGAARD

Cykelglæden starter i børnehaven

Cyklistforbundet og Østifterne inviterer nu landets daginstitutioner til at lege med i børnehavekampagnen **Vi kan cykle!** Kampagnen er baseret på vores cykelleg-koncept, der udover at lære børnene alle mulige cykelmanøvrer også er et stærkt pædagogisk redskab, der understøtter børnehavernes pædagogiske arbejde med de seks læreplanstemaer. Kampagnen kører i maj 2019, og tilmeldingen er åben nu. **Læs mere på vikancykle.dk**



Hold øje med **forårets værkstedskurser** på cyklistforbundet.dk og 1905.dk

GRATIS for medlemmer

Brug låneværkstedet

→ Mangler du et lunt sted at give din cykel en kærlig hånd? Så kan du som medlem af Cyklistforbundet helt gratis booke dig ind i låneværkstedet i København. I værkstedet har du adgang til arbejdsstand og værktøj - og har du brug for assistance, kan du købe dig til hjælp hos mekanikeren.

- Vi åbnede låneværkstedet for et års tid siden, og det har været

så stor en succes, at vi her til foråret fordobler kapaciteten og opgraderer vores arbejdsstande, fortæller Andreas Otto, der er butikschef i Cyklistbutikken 1905.

- Nogle medlemmer kommer ind og laver lidt småreparationer og gør måske cyklen vinterklar, mens andre har gang i mere ambitiøse byggeprojekter. Fx var der et stort tandem-projekt dernede sidste forår. Og så falder folk jo

tit i snak med hinanden og udveksler gode råd og erfaringer, siger Andreas Otto.

→ Låneværkstedet ligger i kælderens i Rømersgade 7, 1362 København K

→ Arbejdsstand bookes på mail:

1905@cyklistforbundet.dk

→ Vil du gerne lære mere om cykelreparation? Så hold øje med forårets værkstedskurser på cyklistforbundet.dk og 1905.dk

2 Cykeldynamoer er kåret

Årets Cykeldynamo er Cyklistforbundets anerkendelse af et medlem eller en afdelings særlige indsats. Prisen blev overrakt på landsmødet, og i år var der to modtagere: **Grethe Eskildsen** modtog prisen for sit store engagement og arbejde for cyklisterne i Viborg. Hun har en særlig evne til at inddrage bredt i den lokale indsats for cykelsagen - bl.a. gennem samarbejde og dialog med kommunen.

Marianne Kildebjerg modtog prisen for sin vedholdende og målrettede indsats for at sætte cykelsagen i Svendborg på dagsordenen. Gennem sit stærke og engagerede samarbejde med skoler, gymnasier og andre aktører har hun skabt stor synlighed, der bidrager til målet om, at der igen kan komme en selv-kørende afdeling i Svendborg.



FOTO: MIKE WHITE

Landsmøde 2018:

Nyt arbejdsprogram og ny bestyrelse

Hvordan kan cyklen være med til at løse nogle af verdens største problemer? Det spørgsmål stod højt på dagsordenen, da Cyklistforbundet holdt landsmøde 27.-28. oktober i Vejle.

I en tid med store klimaudfordringer, stigende trængsel og inaktivitet, er det oplagt at tænke cyklen ind som en del af løsningen. Det er kernen i Cyklistforbundets arbejdsprogram for det kommende år, der blev vedtaget på årets landsmøde.

Arbejdsprogrammet for 2019 fokuserer blandt andet på at fremhæve cyklen som det indlysende valg i kampen for bedre klima og folkesundhed, styrke indsatsen for at få flere børn til at cykle og arbejde for en mere bedre infrastruktur, der gør det nemt for flere at vælge cyklen i hverdagen.

På landsmødet blev en ny hovedbestyrelse også valgt. Efter en årrække med mange velkendte ansigter, blev hele fire nye medlemmer valgt ind i bestyrelsen. Landsformand Jette Gotsche (Frederiksberg) blev genvalgt for en toårig periode. Derudover består den nye hovedbestyrelse af næstformand Claus Bonnevie (Gribskov), kasserer Jens Peter Hansen (Randers), Claus Behrendsen (Vejle), Jeppe Lauritzen (København), Julie Schack (København), Mads Øbro (Sygklister), Mike Hedlund-White (Aalborg) samt suppleanterne John Schmidt (Aarhus) og Søren Pedersen (Næstved).

Kontaktinformation på hovedbestyrelsens medlemmer og alle bilag fra landsmødet findes på cyklistforbundet.dk/landsmoede

FINN CYKLIST-
FORBUNDET PÅ DE
SOCIALE MEDIER OG
FØLG MED 24/7



Du kan også få dit cykelfoto i CYKLISTER.

Læg billedet på Instagram og tag det med:

#pedalkraft



@goldenlion_dk Copenhagen morning



@tejlgaard Sonata | 2 instruments – Fog&String



@carohoeck Blending in



@sylendis Nyd Lillebælt



@kavrbonga 27,5 break



@danish_imagemaker A short refreshing tour



Vi har snakket rigtig meget elbiler, men vi burde også til at snakke elcykler. Det kunne være fedt med et mål om 1 million elcykler i 2030!

SØREN EGGE RASMUSSEN,
KLIMA- OG ENERGIORDFØRER FOR
ENHEDSLISTEN, PÅ KLIMARÅDET OG IDA'S
KONFERENCE 'KLIMAPOLITIK PÅ VEJ
MOD 2050'.



GUIDE: Reflekser på cyklen

Reflekser er næsten lige så vigtige som lygter, men det tænker mange ikke over. I loven er der meget præcise krav til hvilke reflekser, der skal sidde hvor på cyklen. Besøg cyklistforbundet.dk/reflekser og få styr på din selvlysende ven i mørket.

Find os på nettet:

- facebook.com/cyklistforbundet
- twitter.com/cyklistforbund
- instagram.com/cyklistforbundet
- youtube.com/cyklistforbundet
- cyklistforbundet.dk
- linkedin.com/company/cyklistforbundet

Generalforsamlinger i Cyklistforbundet 2019



Afdeling	Tid	Sted og program*
Allerød Afdeling		Tid og sted kommer senere
Assens Kommune	20. marts, kl. 18.30	Adressen kommer senere
Ballerup-Måløv-Skovlunde Afd.	18. marts, kl. 19.30	Kælderen Torvevej 19, 2740 Skovlunde
Bornholm Afdeling	05. februar, kl. 18.00	Rønne Bibliotek, Pingels Allé 1, 3700 Rønne
Brøndby & Hvidovre Afdeling	27. marts, kl. 19.00	Byvej 56, 2650 Hvidovre
Esbjerg Afdeling	05. marts, kl. 19.00	Lokale 1, Nørregade 19 Esbjerg 6700. Vi indleder med noget for børn "Seje Børn Cykler"
Favrskov Afdeling	11. marts, kl. 19.30	Hinnerup Bibliotek og Kulturhus "Melhøj stuen" Skovvej 18, 8382 Hinnerup
Frederiksberg Afdeling	05. marts, kl. 19.00	Den Gule Villa, Dirch Passers Alle 2, 2000 Frederiksberg. Aftenens debateme: Hospitalsgrunden
Frederikssund Afdeling	10. april, kl. 19.00	Langes Magasin, Østergade 3B, 3600 Frederikssund
Gentofte Afdeling	11. marts, kl. 19.30	Cafeen, Frivilligcenter Gentofte, Hellerupvej 24, 2900 Hellerupvej. Senior-trafik-café: hvordan deltager vi bedst?
Gladsaxe Afdeling	04. marts, kl. 19.30	Grønt Idecenter, Hovedbiblioteket, Søborg Hovedgade 220, 2860 Søborg
Gribskov Afdeling	07. marts, kl. 19.00	Det Gamle Posthus, Gilleleje Stationsvej 6, 3250 Gilleleje. Oplæg om visioner for fremme af cyklismen i Gribskov ved Allan Nielsen, medlem af Byrådet i Gribskov
Guldborgsund Afdeling	05. marts, kl. 19.00	Kulturforsyningen, Voldgade 1, 4800 Nykøbing F.
Haderslev Afdeling	27. marts, kl. 19.00	Haderslev Bibliotek, Bispebroen 3, 6100 Haderslev
Herning Afdeling	14. marts, kl. 19.00	Præstehaven 13 B, Gjellerup Kirkeby, 7400 Herning
Hillerød Afdeling	13. marts, kl. 19.30	Kedelhuset, Fredensvej 12B (ved biblioteket). 3400 Hillerød
Holbæk Afdeling		Tid og sted kommer senere
Holstebro Afdeling	13. marts, kl. 19.00	Aktivitetcentret på Danmarksgade, 7500 Holstebro
Hørsholm & Fredensborg Afd.	13. marts, kl. 19.30	Medborgerhuset Egedal, 2980 Kokkedal
Kolding Afdeling	06. marts, kl. 19.30	Kolding Bibliotek Møde 1, Slotsøvejen 4, 6000 Kolding
København Afdeling	02. marts, kl. 13.00	Cyklistforbundets lokaler, Romersgade 5, 1362 København K. »Luftforurening og støj«, hvor seniorrådgiver i Det Økologiske Råd, Kåre Press-Kristensen, holder oplæg med efterfølgende debat
Køge Afdeling	12. marts, kl. 19.00	Det Grønne Hus, Vestergade 3C, 4600 Køge
Lemvig Afdeling	19. februar, kl. 19.00	Havnens Hus, Havnen 70a, 7620 Lemvig. Det er afdelingens 10 års stiftelsesdag, og det fejrer vi bl. a. med besøg af Cyklistforbundets landsformand, Jette Gotsche
Lyngby-Taarbæk & Rudersdal		Tid og sted vil blive oplyst på afdelingens hjemmeside
Næstved Afdeling	16. jan., kl. 19.00	Heksehøjen 5B, 4700 Næstved
Odense Afdeling	04. marts, kl. 19.00	Lokale Andersen, Kulturmaskinen, Farvergården 7, 5000 Odense C. Kom og hør om hvordan Odense udvikler sig, og hvad det betyder for cyklismen i vores by
Randers Afdeling	05. marts, kl. 19.00	Naturskolen, Randers Naturcenter, Gudenåvej 20, 8920 Randers NV
Roskilde Afdeling	18. marts, kl. 19.30	Se afdelingens hjemmeside til februar
Rødovre Afdeling	28. februar, kl. 19.00	Tinderhøj Skole, Fortvej 71, 2610 Rødovre. Efter generalforsamlingen inviterer afdelingen på lidt at spise og drikke
Silkeborg Afdeling		Tid og sted kommer senere
Skanderborg Afdeling		Tid og sted kommer senere
Sygklister - DCF Ungdomsafdeling		Efteråret 19
Thisted Afdeling		Tid og sted kommer senere
Tårnby Afdeling	04. februar, kl. 19.00	Klublokalet, Korsvejen skole, Tårnbyvej 5, opgang G, 2770 Kastrup
Vejle Afdeling	06. marts, kl. 19.00	Bygningen, Ved Anlægget 14B, 7100 Vejle
Vestegnen Afdeling	07. marts, kl. 18.30	Taastrup Kulturcenter, lokale 3, Poppel Allé 12, 2630 Taastrup. "Cykling som et væsentligt element i kommunernes sundhedspolitik." Vi vil invitere kommunernes sundhedspolitikere til oplæg og efterfølgende debat
Viborg Afdeling	24. september, kl. 18.30	Søndermølle, Vinkelvej 40, 8800 Viborg. Åbent arrangement efter generalforsamlingen for alle
Aalborg Afdeling	06. april	Se afdelingens hjemmeside til marts
Aarhus Afdeling	26. marts, kl. 19.00	DOKK1, Hack Kampmanns Plads 2, 8000 Aarhus C

*Dagsorden ifølge vedtægterne. Forbehold for ændringer. Se fuldt program og kontaktpersoner på cyklistforbundet.dk/afdelinger