

CYKLISTER



Tør du cykle her?

TEMA | SORTE PLETTER

Flere tusinde danskere melder ind med dystert billede: Det er utrygt at cykle i cykellandet Danmark.

SIDE 8-16

CYKLISTERS ADFÆRD

Kører vi råddent?

SIDE 20

GUIDE

Turcykling for begyndere

SIDE 22



SÆRTILBUD:
ABUS hjelm
til spotpris
SIDE 23

UDEN NATUREN ER VI INTET

KÆMPE UDVALG AF BÆREDYGTIG BEKLÆDNING OG UDSKYR TIL FRILUFTSLIV



Du finder Danmarks største udvalg af Fjällräven i Friluftsland
Besøg os i København, Field's, Lyngby, Roskilde, Odense, Kolding, Århus,
Randers og Aalborg eller i webshoppen www.friluftsland.dk


FRILUFTSLAND

GODT UDSKYR - BEDRE OPLEVELSER

Nu skal der leveres på valgkampens cykelballoner

→ "God morgen og tak fordi I cykler." Sådan lød det fra en politiker ved en cykelsti dagen før folketingsvalget. I Cyklistforbundet kunne vi selvfølgelig ikke undgå at bemærke, at valgkampen bød på en mangfoldighed af politikere, der gerne ville associeres med cyklen. Det er top med politikere, der er opmærksomme på de enorme klima- og sundhedsmæssige fordele, der er ved, at vi som samfund gør cyklen til et attraktivt transportvalg i så mange situationer som muligt. Nu truer hverdagen på Christiansborg igen. Så vil det være top med politikere, der er parate til at sikre, at cyklen også reelt bliver et attraktivt transportvalg.

Fakta er nu engang, at færre og færre danskere cykler, og desværre er oplevelsen af at være for udsat i trafikken ifølge Vejdirektoratet en af hovedårsagerne til, at danskere stiller cyklen. Der er ingen vej udenom. Hvis vi vil høste de mange sundhedsmæssige og klimamæssige fordele, der er ved cyklen, skal vi have politikere, der trækker i, ikke cykeltøjet, men arbejdstøjet og arbejder for de løsninger, der gør en forskel. Det skal være sikkert og let at være cyklist.

I Cyklistforbundet har vi et bud på, hvad der er brug for. Lad os først slå fast, at cykelpolitik ikke kun er transportpolitik. Det er mindst lige så meget klimapolitik, sundhedspolitik, børne- og ungepolitik, by-

politik. Vi er nødt til at tænke cykelpolitik meget bredere end hidtil. Vi er nødt til at fortælle politikerne, at cykelpolitik ikke er et lille nicheområde, men et stort og tværgående politikområde. Vi fremlagde før valget vores politiske oplæg *Cykelland.Nu*. Her gav vi politikerne fire forslag – blandt andet at indføre tilskud til køb af el-cykler. El-cyklens større radius giver os helt nye muligheder for at flytte bilister til cyklen. Det skal vi selvfølgelig udnytte.

Under valgkampen kunne vi glæde os over andre forslag fra flere politikere – herunder et forslag om at fjerne investeringer i cykelinfrastruktur fra regnestykket i det kommunale anlægsloft. Anlægsloftet er en grænse for, hvor mange penge kommunerne må bruge på bygge- og renoveringsopgaver, som staten sætter hvert år for kommunerne. Vi kan kun bakke op om sådan et forslag. Loftet er ofte en kedelig hindring for, at kommunerne kan anlægge nye cykelstier og sikre den trafikssikkerhed, som er så nødvendig for, at vi bliver ved med at cykle.

Vælgerne har med deres kryds krævet en grøn retning for Danmark. Vi håber, at Danmark har fået et Folketing, som tænker cykelpolitik meget bredere end transport. Vi glæder os til at holde politikerne op på deres udmeldinger og cykelvalgballoner – og til at hjælpe alle, der har brug for det, med en venlig hilsen om, at cykelpolitik – det er stærk klima- og sundhedspolitik.

Ha' en rigtig dejlig sommer.




AF JETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND

Danmark har brug for flere cyklister. Sig ja til et cykelvenligt Danmark sammen med Cyklistforbundet og lad os sammen cykle til en sund, grøn og bæredygtig verden.



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Denne tryksag er klimakompenseret i henhold til ClimateCalc.
Kompensation er købt hos: ClimateCare
www.climatecalc.eu
Cert. no. CC-000912/DK



Ansvarlig redaktør

Klaus Bondam

Redaktør:

Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion

Andreas Otto
Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Lasse Skou Hauschildt
Luna Olesen

Cyklistforbundet

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

Hovedbestyrelse

Se kontakinfo 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: Liv på 11 år ved
den utrygge A26 i Salling.
Foto: Jens Hasse

INDHOLD



Liv, 8 år med sin mor, Mette Line Lundgaard Laursen, er bange for at køre på A26 i Salling.

3 LEDER

Nu skal der leveres på valgkampens cykelballoner

6-7 NOTER

 Nyt fra ind- og udland

TEMA ●●● SORTE PLETTER

8 4000 sorte pletter på cykel-Danmark

10 Udbredt utryghed

12 "Det halter bagefter"

14 Børn og voksne dropper cyklen på A26

18 **GODE RÅD TIL EN SOFAKARTOFFEL**
Så sundt er det at cykle

20 **KØRER VI RÅDDENT?**
Cyklisters adfærd debatteres flittigt

22 **GREJ, GEAR OG GUIDES**
Turcykling for begyndere

24 **REJSER**
Folke øser af 50 års erfaring med cykelferie

28 **ALLE ELSKER AT HADE EL-LØBEHJUL**
Men nogle elsker dem faktisk..

30 **GODT GREJ**
Køb dit cykelgrej med rabat i vores butik

32 **MEDLEMSFORDELE**
Rabat på delebil, rejser m.m.

34 **NOTER** Nyt fra Cyklistforbundet

35 **#PEDALKRAFT**
Vi cykler også på nettet

36 **BAGSIDEN**
Mød medlemmet Trine Krebs

facebook.com/cyklistforbundet

twitter.com/cyklistforbundet

instagram.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

cyklistforbundet.dk

linkedin.com/company/cyklistforbundet

Cykelturen kan redde dit liv

28%

mindre risiko for at dø

Gode råd til en sovakartoffel
SIDE 18

Mød et medlem
BAGSIDEN



**KØB I
CYKLIST-
BUTIKKEN
1905.DK**



TRIOBIKE

bye bye car
hello freedom



boxter



mono



taxi



cargo



cargo big

WWW.TRIOBIKE.COM



Cykelpendlere ønsker bedre information

Supercykelsti-samarbejdet har fået undersøgt informationsbehovet hos cykelpendlere.

Formålet var at forstå pendlernes behov for trafikinformation, og hvilke kanaler og platforme de ønsker at modtage trafikinformationen i.

Konklusionen er, at cykelpendlere ønsker mere information og gerne

som én samlet kanal, hvor de kan finde cykeloptimeret information, som er relevant for netop dem.

Pendlere ønsker blandt andet information om: Ruteplanlægning og -optimering, aktuelle vejr- og vejforhold, cykelfaciliteter og -ressourcer, social kørsel og koordination og samspil med kollektiv trafik.

Meget af den information, cykelpendlere ønsker, findes allerede i dag, men den er spredt over mange kanaler og sjældent målrettet cyklisteres specifikke behov.

Undersøgelsen er gennemført af Epinion for Supercykelstierne som et kvalitativt studie af 25 cykelpendlere i fem uger.

ULYKKER

Cykelsikkerheden går den forkerte vej

Er man cyklist, er tallene for ulykker i trafikken 2018 trist læsning. 16 procent flere cyklister kom alvorligt til skade, lettere til skade eller blev dræbt i trafikken fra 2017 til 2018: 28 cyklister mistede livet, og 893 kom til skade.

Antallet af dræbte cyklister er på niveau med de seneste år, men der er sket en stigning i antallet af tilskadede cyklister i forhold til tidligere år, hvor cirka 800 cyklister årligt er kommet til skade eller er blevet dræbt i en trafikulykke.

Dobbelt så mange dræbte på elcykel

Der har ovenikøbet været en eksplosiv stigning i antallet af elcykelulykker. Cirka fem procent af de kilometer, der sidste år blev kørt på cykel, blev tilbagelagt på en elcykel. Men elcyklisterne udgjorde i samme periode hele ti procent af alle dræbte og tilskadede cyklister.

Siden elcykler fik plads i statistikken, har to-tre elcyklister hvert år mistet livet i trafikken. Men i 2018 blev antallet af dræbte fordoblet, da seks elcyklister omkom.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker er ved at lægge sidste hånd på en analyse af elcykelulykkerne, der forventes at udkomme til efteråret.



Første samlede kort over cykelruter ved Gudenåen

Seks turistorganisationer langs Gudenåen er gået sammen om udvikling af et nyt cykelkort med cykelruterne langs åen.

Kortet, der distribueres i 15.000 eksemplarer, er det første samlede kort over de afmærkede cykelruter langs Gudenåen, og det giver gæsterne et godt overblik over og beskrivelse af ruterne. Udover en samlet oversigt over ruterne, giver kortet også udsnit af de byer, som ruterne går igennem, så gæsterne nemt kan navigere.

Fire frivillige fra Cyklistforbundet har testet og kvalitetssikret cykelruterne, så gæsterne nemt kan finde og følge Gudenåruterne.

Med kortet i hånden kan gæster forvente at finde en nøje afmærkning af ruterne samt information om overnatning, vandposter, indkøb, udsigtspunkter og attraktioner langs ruterne. Kortet kan findes online.

SE RUTERNE HER: BIT.LY/2KATKX0



Flere cykler til arbejde

Trods indsatser for at nedbringe trængsel og os fra biler steg andelen af bilture i København i 2018. Det viser Københavns Cykelreddegørelse 2019.

Bilture udgjorde i 2018 32 procent, mens cykelture udgjorde 28 procent. Det ser noget bedre ud med cykling til og fra arbejde. Igen i 2018 tog andelen af cykelture til arbejde et ordentligt nøk op, så andelen nu er steget med 11 procentpoint siden 2009. I 2018 udgjorde cykelture 49 procent af turene til og fra arbejde.

SE REDEGØRELSEN HER: BIT.LY/2XTZMPA



EU

Kræver bedre udsyn fra lastbiler

Udsynet fra en lastbils kabine er desværre ofte begrænset, og der kan være decideret blinde vinkler, som medfører ulykker – fx

højresvingsulykker med døden til følge. Det vil EU nu gøre noget ved. EU har i foråret vedtaget en ny standard, som betyder, at designerne skal tænke anderledes, når de designer nye lastbiler. Den nye standard indebærer, at chaufførerne skal have større direkte udsyn til vejen, og det må ikke være via kameraer.

Fra september 2025 skal alle nye modeller lastbiler og busser, der bliver solgt, leve op til den nye standard, og fra 2028 skal alle nye lastbiler og busser, der bliver solgt i det hele taget.

– Det vil forebygge dødsfald, fordi chaufføren har direkte udsyn til gående, cyklister og andre køretøjer, siger Samuel Kenny, der er ekspert i transportsikkerhed hos Transport & Environment. En organisation, der arbejder for bæredygtig og sikker transport i Europa.

KILDE: TRANSPORT & ENVIRONMENT.



HOLLAND

Utrecht bedste cykelby

Den hollandske by Utrecht er blevet udnævnt til at være den bedste cykelby i Verden.

Undersøgelsen er udarbejdet af det tyske digitale forsikringsselskab Coya. 90 byer over hele verden er omfattet af undersøgelsen. Byerne blev bedømt ud fra en score, hvor man lagde vægt på faktorer som kriminalitet, sikkerhed, investering og infrastruktur og vejret. Også udlæjningstilgængelighed, cykelrelaterede arrangementer, dødsfald og ulykker spillede ind.

Utrecht slår i denne undersøgelse København, der endte på en fjerdeplads i bedømmelsen. Undersøgelsen er en ud af flere undersøgelser, der bedømmer cykelbyer.

KILDE: POLITIKEN

NORGE

App belønner cykling

En ny norsk app vil belønne cyklister og fodgængere med gratis offentlig transport.

Ifølge nyhedsbureauet NTB vil appen Ruter teste et system, hvor du optjener bonuspoint, hvis du vælger at cykle eller gå frem for at tage bilen.

De point kan så konverteres til gratis billetter til den offentlige transport.

Tiltaget er lavet for at lette belastningen på busser og sporvogne i myldretiden i den norske hovedstad.

Alle ture over 400 meter giver point, og det giver flere point at gøre det i myldretiden.

I begyndelsen vil det kun være en række testpersoner, der kan prøve den nye ordning. Men en af folkene bag Ruter, Marius



Røstad, er klar på at udvide konceptet.

– Vi ved, at det fungerer, men vi ved ikke nok om, hvor meget det koster. Spørgsmålet er, om

vi kan lave en model, der er fornuftig for indbyggerne, samtidig med at den er bæredygtig, siger Røstad til det norske medie Aftenposten ifølge NTB.



BELGIEN

Parlament vil reducere momsen på cykler, men...

Det belgiske parlament ønsker at reducere momsen på cykler og elcykler fra 21 til 6 procent. Begrundelsen er de store fordele, som cykling har på sundhed og miljø.

Beslutningen støder imidlertid på EU's moms-direktiv, der betyder, at Belgien ikke alene kan sætte momsen ned.

Nogle arbejder dog for, at det kan lade sig gøre.

EU kommissionen offentliggjorde sidste år et forslag om at revidere EU-lovgivningen, så det var lovligt for lande at sætte momsen helt eller delvist ned på almindelige mekaniske cykler.

Det europæiske cyklistforbund, ECF, arbejder for, at også e-cykler kommer med i ændringen på reglerne for momsundtagelser, så landene kan fremme cyklisme.

KILDE: ECF



KORT TEGNER DYSTERT BILLEDE

»Fortæl, hvor det ikke er sikkert at cykle,« bad Cyklistforbundet for nogle måneder siden. Knap 4000 indmeldinger fik vi; 4000 sorte pletter i cykellandet Danmark. De tegner et dystert billede: Alt for mange steder er det farligt at cykle.

Der mangler cykelstier. Der er ringe udsyn. Krydset eller svinget er utrygt. Der er ingen belysning. Cykelstien er ikke vedligeholdt. Eller der er alt for stort pres på cykelstien.

Flere indberetninger handler om steder, hvor mennesker er døde eller kommet til skade. Det løfter sløret for, at cyklisterne i Danmark ønsker store forbedringer, og at de ønsker dem nu.

4000 steder du ikke har lyst til at være cyklist



Det interaktive kort var en del af Cyklistforbundets kampagne Cykelland.nu, som også indeholdt fire konkrete forslag til politikerne. Forslag som vil gøre Danmark til et bedre og mere sikkert land at cykle i.

Se de fire forslag på Cykelland.nu

VESTHIMMERLAND: "Der er meget tung trafik. Vores søn blev væltet af en lastbil, og selv om han var kommet pænt til skade stoppede ingen biler i morgentrafikken."

KALUNDBORG: "Vejen er ujævn med store og små huller og asfalt i flere niveauer, som gør det farligt at cykle med fare for at ryge ud i vejbanen og blive kørt ned."

SKANDERBORG: "Meget trafik og høj fart gør det livsfarligt at gå og cykle på strækningen. Specielt fra Jeksen by og ned mod motorvejs-tilkørslen ved Circle K."

KØBENHAVN: "Bilister, der drejer til venstre fra Vester Voldgade, forventer ikke krydsende cyklister. Jeg har allerede set er par stykker blive let påkørt."

ODENSE: "Ingen lygtepæle næsten hele vejen fra Odense til Rynkeby. Utrolig farlig strækning. Ingen markeret cykelsti heller."



Udbredt utryghed i cykellandet Danmark

Danmark er et cykelland, og vi plejer at sige, vi er blandt de bedste i verden. Men de knap 4000 indberetninger, Cyklistforbundet har fået, viser, at cyklister i Danmark ønsker store forbedringer.

→ Meld ind på vores interaktive kort, sagde vi i Cyklistforbundet. Og det gjorde cyklister i Danmark i stort tal. Cirka 4000 indberetninger fik vi. Fra nord til syd meldes om strækninger, hvor det ikke er rart at være cyklist. De mange kritiske indberetninger handler især om én ting: utryghed.

Alt for mange steder, især på landet, er der slet ingen cykelsti. Det betyder fx, at både voksne og børn oplever, de kører med livet som indsats. For eksempel på hovedveje hvor lastbiler drøner tæt forbi med 90 kilometer i timen, og cyklister er henvist til at køre på det, man i Belgien i folkemunde kalder en 'drabs-stribe', der er et smalt spor i siden af vejen.

Ved Kalundborg lyder en af indberetningerne:

– Smalle cykelbaner, langt stærkt trafikret indfaldsvej til Kalundborg med hurtigkørende biler og tung trafik. Flere dræbte cyklister på denne strækning.

Eller en indmelding fra Randers-egnen:

– Mange biler, store lastbiler, og de kører ret stærkt, max 2 cm udenfor striben til at cykle på og ofte en lidt høj kant ned.

Også utrygt i byerne

I byerne oplever cyklisterne også, at det kan være utrygt at færdes. Det gælder ofte i kryds og i sving. Tag fx HC Andersens Boulevard i København, hvor en indberetning lyder:

– Cyklerne bliver gennet ud i bilernes drejebane. Det er ubehageligt og farligt. Cykelstien bør føres helt op til krydset. Der skal evt. indføres en grøn pil til de bilister, der skal dreje.

Eventyrdigteren, som boulevarden i Kø-

benhavns er opkaldt efter, blev født i Odense. Også i den fynske hovedstad oplever cyklister, at trafikplanlægningen kunne være bedre:

– Der er enormt mange venstresvingende cyklister, der kommer nordfra og cykler forbi Giersings realskole. Der er ingen cykeldrejebane eller lysregulering, og der er rigtig mange biler, specielt om morgenen. Det er svært at komme over, fordi der kommer mange biler sydfra, og en del af dem er også højresvingende.

Og i Jyllands hovedstad Aarhus, i Sønderalé, oplever en cyklist det således:

– Kaotisk gade uden cykelsti. Mange busser ved rutebilstationen. Op mod Park Allé er der smalt og parkerede biler.

Hvor er lyset?

Indberetningerne rundt i landet viser desuden, at der er problemer med dårligt udsyn, cykelstier der ikke er vedligeholdte, manglende belysning og for stort pres på de cykelstier, der findes.

Eksempler på det finder vi i Herning:

– Cykelsti fra Lind – langs Messevejen til Rundkørsel. Der mangler lys, der er mørkt.

Eller fra et andet sted i samme by:

– Cykelstien er lap på lap = meget ujævn. Der bliver aldrig saltet eller sneryddet.

Kom med cykelpuljen!

Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, mener, at de mange indberetninger tegner et dystert billede.

– Det er faktisk skræmmende læsning. Folk er bekymrede for liv og førlighed og henviser flere steder til tidligere ulykker,

hvor cyklister er blevet dræbt eller kommet til skade, siger han.

Ifølge Klaus Bondam viser kortet, at der er stort behov for investeringer i fx cykelstier.

– Kortet dokumenterer, hvad vi har sagt i flere år. Der er behov for massive investeringer i cykel-infrastruktur i Danmark. Det er ikke rimeligt, at cyklister er så utrygge ved at cykle, at de helt opgiver at cykle på bestemte strækninger. Det betyder, at færre cykler, og det er bestemt ikke det, vi har behov i en tid, hvor færre og færre danskere vælger cyklen, siger Klaus Bondam.

For nylig kom ulykkestallene for 2018, som viser, at 16 procent flere cyklister kom alvorligt til skade, lettere til skade eller blev dræbt i trafikken fra 2017 til 2018.

– Vi har fået nye tal for ulykker i trafikken, der viser, at det går den helt forkerte vej med sikkerheden for cyklister. Jo hurtigere, der bliver oprettet en pulje til investeringer i blandt andet nye cykelstier, desto bedre. Vi ønsker en statslig pulje, der er væsentlig større, end den ene milliard, der blev sat af fra 2009 til 2014. Her skal kommuner kunne søge statslig medfinansiering af cykelstier og andre cykelfremmende initiativer.

'Skal lægge pres på

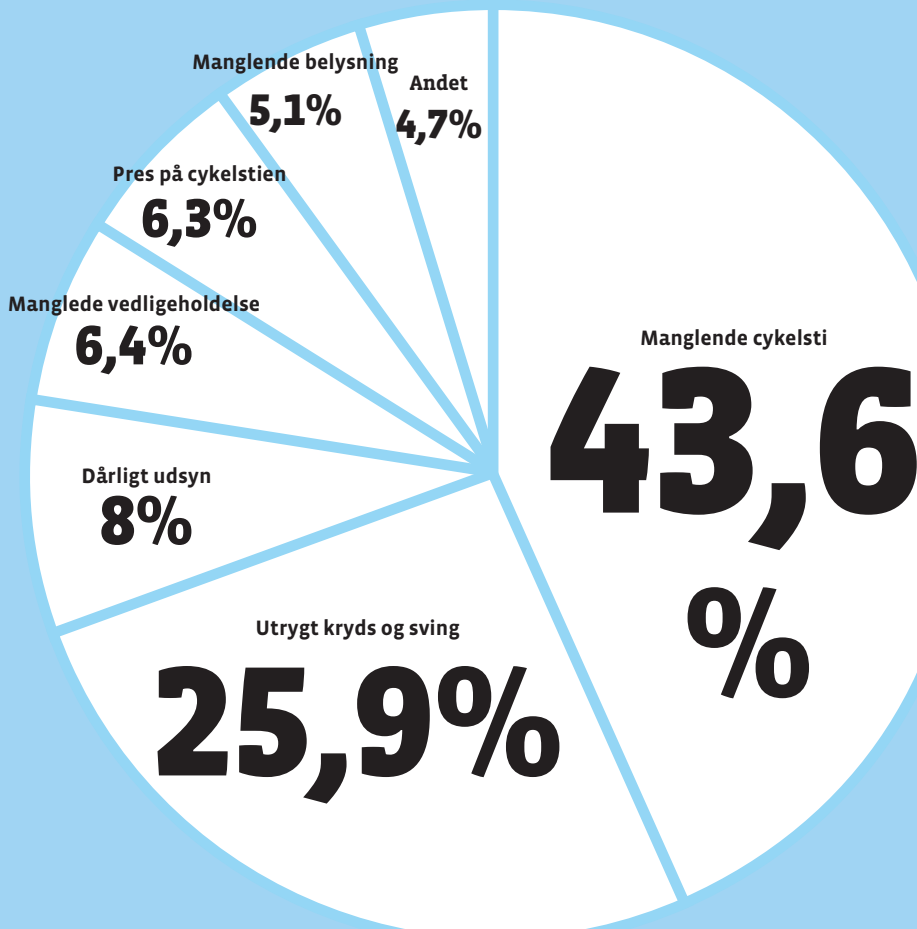
De flere tusinde indmeldinger på kortet er blevet sorteret og sendt til Cyklistforbundets lokalafdelinger.

– Alle de mange indberetninger på kortet, som viser hvor det er galt fat med sikkerheden, bruger vi fremover til at lægge pres på både nationale og lokale politikere, siger Klaus Bondam. 🚲



En sort lagkage

Opgjort som en lagkage viser de mange indberetninger, hvad der er galt med cykelsikkerheden. Der er to klare topscorere: Op mod halvdelen handler om, at der mangler cykelstier, mens en fjerdedel fortæller om utrygge kryds og sving. Dårligt udsyn, manglende vedligehold, pres, manglende belysning og til sidst 'andet' fylder lagkagen ud.



Smalle cykelbaner, langt stærkt trafikret indfaldsvej til Kalundborg med hurtigkørende biler og tung trafik. Flere dræbte cyklister på denne strækning.

**RANDERS**

Noget kan nemt løses

Jeg har set nogle indberetninger og der er mange fine beskrivelser af hvad der opleves som problematisk. Vi vil gerne gennemgå data og se nærmere på, hvordan vi bedst anvender oplysningerne. Noget kan måske løses relativt nemt, mens andet kræver større eller mindre investeringer.

Større og mindre ændringer kan komme til at indgå i kommunens prioritering af cykelprojekter.

Det er rigtig fint at give cyklister et supplement for at melde ind. Vi har i forvejen flere andre muligheder hvor at man kan melde ind, hvis man oplever det er utrygt, der er huller i cykelsti, mangler belysning eller andet.

BIRGIT BERGGREININGENIØR, **RANDERS** KOMMUNE

Det væltede ind

Vi har mange indmeldinger, og jeg bemærker, at de fleste drejer sig om, at der mangler cykelsti.

Da vi åbnede for kortet væltede det ind med indmeldinger. Det viser, hvor vigtigt det er for folk i Randers.

Folk er bekymrede over sikkerheden, og vi vil igen lægge pres på byrådet om, at der bliver investeret i cykelstier. Der er flere steder, folk ikke tør at cykle, det er ikke holdbart.

Randers Kommune har muligheden for at man kan melde ind med 'Giv os et praj'. Det er udmærket og fungerer fint, hvis der er huller i vejen og lignende. Men cykelkortet her er på et andet niveau og viser, at der er behov for store anlægsinvesteringer.

JENS PETER HANSEN,
HB MEDLEM, FORMAND FOR
CYKLISTFORBUNDET, **RANDERS**

Sorte pletter lægger pres på politikere

Cykelkortet afdækker massive problemer. De mange kritiske indberetninger vil Cyklistforbundet og lokalafdelingerne blandt andet bruge til at lægge pres på politikerne, så de handler og forbedrer sikkerheden.

CYKLISTER har ringet rundt og talt med flere lokalafdelinger og kommuner.



Kan få landspolitisk betydning

VEJLE

I Cyklistforbundet i Vejle kan vi bruge indberetningerne, når vi mødes med forvaltningen – det gør vi cirka hver anden måned.

Vejle Kommune har udarbejdet prioriteringslister over nye cykelstier og trafiksikkerhedstiltag, men vi oplever, at det ikke altid er de projekter med størst samfundsmæssig relevans, der bliver valgt pga. politiske prioriteringer, eller at det er de bedste løsninger for cyklister vælges, fx i forhold til sikkerhed og fremkommelighed. De nye indberetninger kan vise os, hvordan cyklister oplever forskellige strækninger, og nogle af strækningerne i vores område har vi ikke nødvendigvis selv været opmærksomme på. Så måske kan det give et bredere perspektiv på,

hvordan det er at cykle i Vejle.

Men jeg tror, at de her 4000 indberetninger kan få større landspolitisk betydning, end lokal. Kortet viser, at der er mange steder i Danmark, hvor det er utrygt at cykle, og at der er behov for investeringer i bedre cykelveje.

Så vi kan lægge pres på Folketinget for, at der bliver oprettet en ny national cykelpulje.

Vi så i Vejle, at det havde helt konkret betydning sidste gang, der var en national cykelpulje. Da Vejle kommune fik 10 millioner kroner fra den, lagde den selv 20 millioner kroner oveni til ny cykelinfrastruktur.

CLAUS BEHRENDSEN
HB MEDLEM, CYKLISTFORBUNDET, **VEJLE**

Vi så i Vejle, at det havde helt konkret betydning sidste gang, der var en national cykelpulje. Da Vejle kommune fik 10 millioner kroner fra den, lagde den selv 20 millioner kroner oveni."



Det halter bagefter i Kalundborg

Der er jo imponerende mange indmeldinger fra Kalundborg Kommune, men det passer meget godt med min egen opfattelse af, at det halter bagefter i Kalundborg.

Der er behov for, at vi får meget bedre cykelinfrastruktur i Kalundborg. Byen er på mange måder en udfordring at cykle i, blandt andet på grund af geografien, som er sådan, at folk bor vest for byen, men arbejder øst for, og derfor skal mange transportere sig igennem byen. Der mangler simpelthen cykelstier.

Jeg har de seneste 5-6 år løbende holdt møder med kommunen og oplever en større lydhørhed nu. Den har gjort noget og har flere planer om at bygge i det åbne land – og den har sat 35 millioner kroner af over tre år. Men der sker ikke meget i selve byen, hvor der er store udfordringer.

Jeg har udarbejdet en cykelanalyse, og det er faktisk i byen, der er stort potentiale for flere cyklister, hvis man binder cykelruterne bedre sammen.

Jeg kan også se på indberetningerne, at mange cykelstier har ujævne overflader, så der er også behov for udbedringer af det. Og så har vi og-

KALUNDBORG

så udfordringer på landet med veje, der er meget utrygge at cykle på, så der er nok at forbedre i Kalundborg Kommune.

OLE STAHL NIELSEN
REPRÆSENTANT FOR CYKLISTFORBUNDET I
KALUNDBORG



Vi kan bruge det fremadrettet

Kortet viser, at vi har nogle dejligt aktive cyklister i Kalundborg kommune. Der er rigtig mange gode indmeldinger, som vi kan bruge fremadrettet. Det gælder både i vores screening og vurdering ved udvælgelse af projekter i trafiksikkerhedsarbejdet samt i 'Infrastrukturplan for Kalundborg By' som vi skal udforme i år.

BIRGITTE KOFOD MØLLER
LANDSKABSARKITEKT,
KALUNDBORG KOMMUNE



KØBENHAVN

Store succeser giver problemer

Der er jo overvældende mange indmeldinger i København, så vi skal have tid til at dykke mere ned i materialet, inden vi kan bruge det i vores dialog med Københavns Kommune.

En ting, der slår mig, når jeg ser på indmeldingerne, er, at der ikke er noget, der er så godt, at det ikke er skidt for noget – hvis jeg må vende ordspøget om. De store infrastrukturtiltag i København – Inderhavnsbroen og Cykelslangen – har givet et stort kvalitativt løft. Men de er så store succeser, at det har nogle negative følgevirkninger. Ved indkørslen til dem er der for lidt plads, og det skaber utryghed.

Kortet bekræfter også, hvad både vi og eksperterne i Københavns Kommune nok vidste i forvejen: Ja, København er en cykelby, men der er stadig mange ting, der kan gøres meget bedre. Det er også derfor, jeg stadig gerne gør en indsats for Cyklistforbundet.

Jeg håber, kortet blandt andet kan give nogle eksempler på steder, hvor man for få eller ingen penge, kan gøre hverdagen bedre for cyklister.

ERIK HJULMAND
AFDELINGSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET,
KØBENHAVN

KALUNDBORG

KØBENHAVN

ODENSE

ODENSE

Vi vil gennemgå samtlige bemærkninger

Vi har rigtig mange cyklister i Odense, og derfor fylder Odense jo også godt i denne opgørelse. En del af bemærkningerne har vi allerede med som kommende anlægsprojekter, mens andre mere kræver en forklaring fra vores side – der kan f.eks. være tale om nogle juridiske forhold, som cyklisterne ikke kender til. Men nu vil vi gennemgå og kommentere samtlige bemærkninger, så alle bliver hørt.

Det skal ikke nødvendigvis være farligt, før end vi forbedrer forholdene – hvis cyklisterne ikke er trygge og føler sig godt tilpas, kan vi ikke få flere på cyklen. Og det har vi bestemt brug for!

TROELS ANDERSEN
PROGRAMLEDER FOR CYKLISTERNES
BY, TRAFIKPLANLÆGGER **ODENSE**
KOMMUNE

Lastbil efter lastbil får børn og voksne til at droppe cyklen

*Hertil og ikke længere.
Søstrene Iben og Astrid
på 11 og 9 år bor ud til
den trafikerede A26, lige
hvor der mangler en
cykelsti.*



Cyklister tvinges til at køre så tæt på tonstunge lastbiler på den trafikerede hovedvej mellem Skive og Mors, at det er et mirakel, at alle har overlevet indtil nu. Lokale borgere har i flere år kæmpet for at få en cykelsti på ruten



→ Tungen lige i munden og et solidt tag i styret. Det er hovedkravene til at balancere den tohjulede hen ad den mest cykelfjendtlige strækning på A26, som fører massiv trafik gennem Salling til og fra Mors og Thy.

Jeg prøvekører det 1,7 kilometer lange stykke mellem landsbyerne Harre og Nautrup, hvor der hverken er cykelsti eller en reel alternativ rute. Det er først på eftermiddagen, og på den korte tur bliver jeg overhalet af hele fire vogntog. Hver gang suger en kraftig vind mig ud mod lastbilerne på trods af, at chaufførerne slår en bue uden om mig, fordi der tilfældigvis ikke kommer modkørende på den smalle hovedvej.

Landevejen i Salling er et af de mange steder, hvor cyklister har meldt ind på Cyklistforbundets interaktive kort, at det er utrygt at cykle.

A26 åbnede sammen med Sallingsundbroen i 1978, men der blev ikke etableret en cykelsti. På store stræk kan man cykle ad små veje, som løber mere eller mindre parallelt med hovedvejen, men det kræver lokalkendskab eller et godt kort at finde dem. Det helt store problem er dog strækningen mellem Harre og Nautrup. Her er A26 anlagt direkte oven på den gamle vej, så cyklister må enten kaste sig ud i den tætte trafik eller cykle en omvej på otte-ni kilometer for at undgå hovedvejen.

– Vi vil helst have en cykelsti hele vejen fra Mors til Skive, men vores førsteprioritet er denne strækning, så folk i området kan cykle på arbejde og i skole, siger Else Marie Larsen. Hun repræsenterer lokalområdet i det kommunale landsbyudvalg og kæmper som flittig cyklist for at få Vejdirektoratet til at bevilde penge til cykelstien.

Dødsfald en mærkelig indikator

Kampen har stået på, siden Else Marie Larsen i 2012 tog initiativ til, at borgere og Skive Kommune gik sammen om at få en cykelsti mellem de to landsbyer. Reelt har lokalområdet dog ønsket sig en cykelsti lige siden 1978.

– Vi har haft skiftende transportministre og trafikordførere til at cykle mellem Harre og Nautrup, og ingen er uenige med os i, at det er farlig vej. Men vi får blot et standardsvar om, at ressourcerne er begrænsede, så de er nødt til at prioritere, siger Else Marie Larsen og viser breve frem med svar fra trafikministre, hun har skrevet til.

Vejdirektoratet har i Salling Avis peget på, at oversigtsforholdene er tilfredsstillende, og at der ikke er registreret uheld med cyklister de seneste år.

– Vi ved godt, at der skal slås nogle ihjel, før Vejdirek-

toratet tager os alvorligt. Men jeg lægger ikke krop til. Jeg forstår ikke, at dødsfald skal være en indikator på, om der er behov for en cykelsti. Folk undgår at cykle på det stykke, fordi lastbilerne suser forbi ørerne på én. Jeg cykler aldrig den vej, fordi det er alt for ubehageligt, siger Else Marie Larsen.

Journalist Helle Lenschow på Salling Avis kan fortælle om flere cyklister, som er blevet strejft af en lastbil. En kalder det i en artikel for et mirakel, at han kan fortælle sin historie om, hvordan han blev ramt på sin ene arm, så han mistede herredømmet over cyklen og blev slynget ud på vejen.

– Vi begyndte at skrive om den manglende cykelsti i 2015 og har hørt fra mange, som er blevet ramt af sidespejlet på en lastbil. Men de vil ikke ribbe op i forskrækkelsen, så ofte vil de ikke stå frem, fortæller Helle Lenschow.

Hun har mærket vindstødene fra lastbilerne, når hun har været ude at fotografere A26 til avisen. Det bekymrer hende også, at afstanden mellem rabatten og den hvide stribe langs vejen nogle steder er nede i skostørrelse 43.

– Det er en af de farligste strækninger at cykle i Danmark, så da vi gav læserne et talerør, væltede 40 års frustrationer ud. De føler, at man i København er ligeglad med, at de er utrygge, når de er ude at cykle, siger journalisten.

Børn får ikke lov at cykle

Else Marie Larsen fra landsbyudvalget er overbevist om, at en cykelsti vil tiltrække flere cyklister. Det er Mette Line Lundgaard Laursen enig i. Hun bor ud til strækningen uden cykelsti og er mor til fem børn. De tre yngste på 8, 9 og 11 år får ikke lov til at cykle på hovedvejen, før de er 12. Derfor må hun køre dem til fritidsaktiviteter og besøg hos veninder.

– Min ældste datter på 16 bryder sig stadig ikke om at cykle på vejen. Jeg cyklede selv til og fra arbejde i en årrække og oplevede tit, at bilisterne dyttede ad mig. Hastighedsgrænsen på 90 kilometer i timen får dem til at forveksle A26 med en motortrafikvej, så de tror, det er ulovligt at cykle der, siger Mette Line Lundgaard Laursen.

Else Marie Larsen håber, at Vejdirektoratet finder penge til cykelstien i den nationale pulje på en milliard kroner, der er afsat til at skabe bedre cykelinfrastruktur fra 2021 til 2030. Men hun er ikke optimist.

– Vi har fået afslag på ansøgninger til den nuværende cykelpulje, så jeg er bange for, at A26 kommer til at fejre guldbryllup, før vi får en cykelsti, siger Else Marie Larsen. 🚲



Ingen plads til cyklister fra Harrebjergvej til Nautrupvej trods der er 90 km/t vej. Det er med livet som indsats at cykle der.

INDBERETNING
VEDRØRENDE A26

Kommunen har tilbudt at anlægge cykelstien

Vejdirektoratet sætter prisen på en knap to kilometer lang cykelsti alt for højt, mener formanden for teknik- og miljøudvalget i Skive Kommune

→ Det er så farligt at cykle på A26, at Skive Kommune sidste år tilbød Vejdirektoratet at anlægge en cykelsti mellem landsbyerne Harre og Nautrup, hvor der ikke er en alternativ rute for cyklister.

– *Vejdirektoratet estimerer, at en cykelsti koster otte-ti millioner kroner, men hvis vi får seks millioner, laver vi den for dem*, siger Jens Peder Hedevang (V), formand for teknik- og miljøudvalget.

Vejdirektoratet reagerede først på henvendelsen, da Skive Kommune rykkede for svar. Det finder udvalgsformanden arrogant.

– *Vores tilbud var selvfølgelig lidt provokerende, men det var også reelt, for uden en cykelsti holder både borgere og turister sig fra at cykle på A26. Men Vejdirektoratet vil åbenbart ikke ind i at give kommuner penge. Heller ikke selv om direktoratet kan spare på det*, siger Jens Peder Hedevang.

Skive Kommune har beregnet, at en dobbeltsporet cykelsti kan laves for højst 2,6 millioner kroner, men udvalgsformanden vil anlægge en fire meter bred vej parallelt med A26, så traktorer også kan komme væk fra den trafikerede statsvej. Alligevel kan kommunen stadig gøre det væsentligt billigere end direktoratets overslag.

– *Vejdirektoratet lægger altid 25 procent oven i for at være sikker på, at prisen holder. Desuden vil vi bruge lokale entreprenører, og de er ikke så dyre*, forklarer udvalgsformanden, som vil henvende sig til den nye trafikminister.

– *Folk skal ikke cykle med livet som indsats*, siger Jens Peder Hedevang.

Vejdirektoratet afviser kritikken

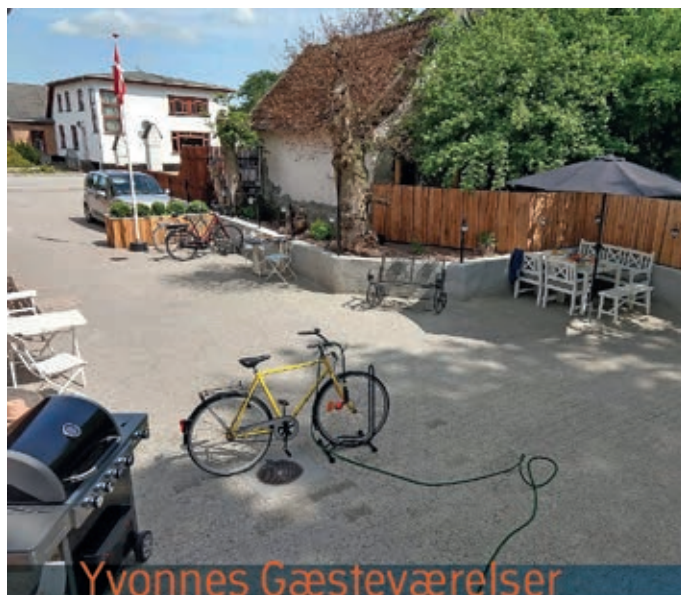
Cyklister har bedt om en kommentar fra Vejdirektoratet. De afviser kritikken.

– *Vi er i Vejdirektoratet bekendt med, at der er et lokalt ønske om at få en cykelsti på den pågældende strækning – ligesom der i øvrigt også er stærke ønsker om cykelstier andre steder i Danmark*, siger pressechef Martin Østergaard-Nielsen og uddyber:

– *Som vi også har gjort opmærksom på tidligere, er det imidlertid ikke Vejdirektoratet, der fordeler midlerne til cykelsti-projekter rundt omkring i landet. Det sker fra politisk hold. Der er altså ikke tale om, at Vejdirektoratet kan beslutte – eller afvise – at bevilge penge til en cykelsti på Rute 26. Dette gælder i øvrigt også for kommende midler til en ny cykelpulje.*

– *Hvad angår vores prisoverslag for at anlægge cykelstien, så kan jeg oplyse, at når vi fra Vejdirektoratets side skal estimere, hvad et projekt vil koste, lægges der altid sikkerhed ind i budgetterne, afhængigt af hvor godt projektet er beskrevet. I dette tilfælde er der ikke lavet et detailprojekt for cykelstien, hvorfor der sagtens kan være udfordringer, som kan fordyre projektet, og den slags forhold skal vi tage højde for i det samlede budget*, siger pressechefen. 🚲

ANNONCE



Tilbyder unik overnatning til mountainbikere og landeveysryttere i Skørping by, som ligger ved den naturskønne Rold Skov og Rebild Bakker med 5 minutter til togforbindelse. Cykeludlejning er en mulighed. Her er 4 værelser med plads til 8 personer.

For mere info gå til [Airbnb.dk](https://www.airbnb.dk)
Yvones Gæsteværelser eller ring 20889369

Kære Folketing

CYKELPOLITIK ER IKKE KUN TRANSPORTPOLITIK

I Cyklistforbundet siger vi stort tillykke til alle jer valgte folketingspolitikere.

Vi håber, det er nu, at I endelig løfter cykelpolitik fra at være ren transportpolitik til også at være klimapolitik, sundhedspolitik, bypolitik samt børne- og ungdomspolitik.

Cyklen er en yderst billig måde at tage fat i de tre enorme udfordringer, vi som samfund kæmper med: Livsstilsygdomme, trængsel på vejene og klima.

Heldigvis er de samfundsmæssige argumenter for at skabe de rammer, der får flere til at cykle mere i hverdagen, for længst på plads.

Derfor har vi denne melding til jer: I kan roligt gå i gang med at give cyklismen i Danmark det kæmpe løft, som gavner os alle sammen.

I Cyklistforbundet lover vi at være cyklismens vagthund! Vi vil holde øje med, om I sætter penge nok af og lovgiver på en måde, som får flere til at cykle. Det betyder flere og bedre cykelstier, skattefordel til cykelpendlere, flere 30 km/t zoner i byerne og tilskud til køb af el-cykler.

Vi er klar til at arbejde for et sundere, grønnere og mere bæredygtigt Danmark.

Venlig hilsen
Alle Danmarks cyklister





→ FRA SOFA TIL CYKEL →

Gode sundhedsråd til en sofakartoffel

Er din ægtefælle eller kæreste lidt af en sofakartoffel? Eller har du selv lidt svært ved at rejse dig fra divaneseren? De her cykelfakta bør få jer op i sadlen.

→ At sætte sig i sadlen og cykle en gang imellem har så store positive sundhedseffekter, at lægerne næsten burde udlevere det på recept. Det viser tal, som Jens Troelsen, der er professor og forskningsleder for forskningsenheden Active Living ved Syddansk Universitet, har samlet.

– Hvis du er inaktiv, så kan man se en sundhedsmæssig effekt efter bare en times cykling om ugen, siger Jens Troelsen.

Naturen har desuden gjort tilskyndelsen til at rejse sig fra sofaen ekstra stor. Det er især i begyndelsen, at der er store sundhedsmæssige gevinster. Senere flader kurven ud, forklarer Jens Troelsen.

– Men det gør det jo ret nemt at se motivationen. Du behøver ikke cykle superlangt; bare 2 til 3 kilometer er bedre end ingenting.

Også andre motionsformer er gode for sundheden, men cyklen har én stor fordel.

– Cykling er fantastisk, fordi du får motion samtidig med, at du transporterer dig, fx til arbejde. Så der er ingen spildtid ved det. Cyklen er ikke en tidsrøver, siger Jens Troelsen.

Han forklarer desuden, at cykelturen er mere skånsom for kroppen end løbeturen, fordi du ikke har den samme belastning på bevægapparat og led. Når dit korpus sidder godt i sadlen, slipper du for at bære det.

Et mentalt brusebad

Selv små cykelture betaler sig altså, men én ting gælder dog stadig: Jo hurtigere, du cykler, desto større sundhedsmæssig effekt, får du. Pulsen skal op. Til gengæld belønner cykelturen dig med det, professoren kalder 'det mentale brusebad'.

– Du får emotionelle sundhedseffekter ved at cykle fx til og fra arbejde. Mange bruger cykelturen til at få færdigbehandlet nogle ting og omstille sig fra fritid til arbejde. Og turen kan frigive endorfiner, som giver lykkefølelse, siger Jens Troelsen.

Det må da kunne få selv den dovneste sofakartoffel til at tage cyklen frem og spænde hjelmen. 🚲

Cykelturen kan redde dit liv

28%
mindre risiko
for at dø



30.640 københavnere i alderen 20-93 år deltog i et 28-årigt såkaldt kohortestudie.



Knap 7.000 cyklede dagligt svarende til tre timer om ugen.



Studiet viste, justeret for bl.a. BMI, blodtryk, rygning og andre former for fysisk aktivitet i fritiden, at cykling til arbejde isoleret set reducerede risikoen for død med 28 procent.

Britisk undersøgelse



263.450 voksne briter deltog et femårigt opfølgingsstudie.



Cykling til arbejde var associeret med 41 procent lavere risiko for tidlig død sammenlignet med bilister og brugere af offentlig transport.

Cyklisterne havde i sammenligning med de samme trafikanter:



52%

lavere risiko for
at dø
af hjertesygdomme

46%

lavere risiko for
at udvikle hjertesygdomme



40%

lavere risiko for at dø af kræft

45%

lavere risiko for at udvikle
kræftsygdomme.



Bare én time gør positiv forskel

Der er en non-lineær effekt forbundet med aktiv transport. Det betyder, at aktiv transport de første

**1-2 TIMER
OM UGEN**

har ca. dobbelt så stor sundhedseffekt end tilfældet for de efterfølgende timer. Derfor vil aktiv transport have forholdsvis stor effekt for de fysisk inaktive, hvor der kan ses en effekt ved blot en times aktiv transport.

Kan det betale sig?

Et cost-benefit studie viser, at det gennemsnitligt

**VIL KOSTE:
370 kr.**

per person pr år at overflytte bilister, der dagligt kører 10 kilometer i bil, til i stedet at cykle.

Det medfører samtidig en årlig

BESPARELSE

i sundhedsudgifter på gennemsnitlig

9.700 kr.

pr person pr. år.

BESPARELSEN i sundhedsudgifter er således

26 gange

større end udgiften.

Kører cyklister råddent?

To undersøgelser af cyklisters adfærd i trafikken giver vidt forskellige karakterer til cyklister: Vognmændenes organisation DTL giver cyklister bundkarakter, mens cyklister får topkarakter i en ny undersøgelse fra Vejdirektoratet.

→ Det sete afhænger af øjnene, der ser, siger man, og kigger man på cyklisters adfærd, må der være noget om det. To forskellige undersøgelser giver to vidt forskellige billeder af, hvordan cyklister opfører sig i trafikken. Den ene og positive undersøgelse viser, at de allerfleste cyklister overholder reglerne – i kryds i hvert fald – mens den anden undersøgelse er meget kritisk over for cyklisters adfærd.

Den kritiske står vognmændenes blad DTL Magasinet bag, og en egentlig undersøgelse af cyklisters adfærd er det ikke. DTL Magasinet har foretaget en rundspørge blandt deres medlemmer. Cyklister fører suverænt vognmændenes liste over trafikanter med den dårligste kørsel, set fra et trafikikkerheds-synspunkt og får bundkarakter fra fire ud af fem vognmænd.

– Hver gang man som chauffør har været på arbejde, kan man gå på vandet, for man har reddet 20 menneskeliv i dag. Det er dig som chauffør, der er grunden til, at der ikke sker noget. De andre trafikanter er ikke opmærksomme. Cyklisterne tænker ikke over eller prøver at gennemskue, hvad chaufførens hensigt er. De kører bare, for det må de ifølge færdselsloven.

Sådan siger vognmand Steen Tofteng til DTL Magasinet i anledning af rundspørgen. Det sker i en artikel med overskriften: Cyklist, se dig for!

Kun knap 5 ud af 100 bryder reglerne

Den positive undersøgelse er en optælling, Vejdirektoratet har fået gennemført i ni danske byer.

Optællingen har holdt øje med, hvordan

28.579 cyklister kørte igennem vejkryds. Kun knap fem ud af 100 gør noget, de ikke må. Og langt de fleste lovovertrædelser blev begået af cyklister, der drejede til højre uden at genere andre trafikanter.

Den næsthøypigste forseelse er at cykle på fortovet, mens nummer tre på listen handler om at cykle til venstre over fodgængerfelterne i krydsene.

Men hvorfor er vognmændene så kritiske, når Vejdirektoratets undersøgelse viser, at kun få cyklister bryder reglerne? Det giver direktør i DTL, Erik Østergaard, et bud på.

– Lastbilchauffører, især i byerne, er ekstra opmærksomme på trafikken og medtrafikanters adfærd, og jeg tror magasinets rundspørge afspejler deres frustration over, at der er nogle cyklister, der kører med hovedet under armen. Det er ikke fordi, vi mener, at alle cyklister kører dårligt, men det er vigtigt, at alle overholder reglerne i trafikken, siger direktøren.

Erik Østergaard sidder i en taxa i København, mens Cyklister interviewer ham pr. telefon, og kan fra passagersædet se en cyklist cykle i en fodgængerovergang.

– Det er et eksempel på, hvad vores chauffører oplever, som kan føre til farlige situationer. Men vi har ikke noget ønske om medvirke til mudderkastning. Vi ønsker en konstruktiv debat, hvor vi kan tale åbent om tingene. Hovedpointen er, at trafikikkerhed er et fælles ansvar, og vi skal tage hensyn til hinanden, siger direktøren.

Han glæder sig over, at der i dag er et godt samarbejde om at forbedre sikkerheden, blandt andet mellem DTL og Cyklistforbundet.

FOTO: LISBETH HOLSTEN



Det er fx sværere at vide, hvilken hastighed, de kommer med, og det kan skabe farlige situationer

ERIK ØSTERGAARD
ADMINISTRERENDE DIREKTØR I DTL

Hver tredje overtrædelse af reglerne var cyklister, der foretog højresving for rødt – uden gene for andre trafikanter.



– Til forskel for tidligere er debatten i dag mere konstruktiv, og vi har etableret et godt samarbejde. Vi skal passe på hinanden. Vores medlemmer investerer fx i udstyr for at undgå ulykker. Ingen har lyst til at lemlæste eller slå nogle ihjel, siger Erik Østergaard.

Han nævner højresvingsulykker som et eksempel på, hvor et bredt samarbejde mellem forskellige aktører, har ført til, at der er færre ulykker end tidligere. Det er især sket i den såkaldte højresvingsgruppe under Færdsels-sikkerhedskommission, hvor blandt andre Politiet, Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet og DTL sidder med.

Chauffør blev frifundet

Debatten om højresvingsulykker blussede op i foråret, hvor en chauffør blev frifundet for uagtsomt manddrab i en højresvingsulykke. Advokaten for chaufføren, Jacob Forman, skrev bagefter i sin blog, at dommen bekræftede, at den menneskelige opfattelsesevne er begrænset af kun at kunne se i én vinkel ad gangen. Advokaten, der selv er tidligere langturschauffør, skrev blandt andet:

– Det er på tide, at cyklisterne får klar og ærlig besked om, at ansvaret for at tage vare på den lille i trafikken på flere tidspunkter under lastbilens højresving er overladt til dem selv i og med at chaufføren – til trods for hjælpemidler som spejle og kameraer – af menneskelige årsager ikke kan se dem.

Og advokaten beskyldte Cyklistforbundet for at være med til at stikke cyklister blå i øjnene i kampagner.

Det fik Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam til at reagere skarpt i et modsva-

– Vi siger ved enhver relevant anledning, at det er vigtigt, at man som cyklist passer på sig selv og andre i trafikken – og at det i forhold til lastbiler især handler om at være opmærksom på, at chaufførerne har begrænset udsyn. Vi stikker ikke ”cyklisterne blå i øjnene”, og lader cyklister tro, at ny teknik er løsningen på alt. Ny teknik og anderledes indrettede førerhuse gør en stor og vigtig forskel. Derfor er vi optaget af at få mest muligt af det ud i lastvognene. Men selvfølgelig siger vi også, at cyklister skal sørge for at agere hensigtsmæssigt og sikkert i trafikken.

I DTL er direktøren Erik Østergaard bekymret på chaufførernes vegne. De mange nye køretøjer med elmotor har gjort det endnu sværere for chaufførerne at køre i de større byer.

– Det er fx sværere at vide hvilken hastighed, de kommer med, og det kan skabe farlige situationer, siger han.

Men ser man bort fra omstændigheder og jura, er der så ikke et særligt ansvar hos den part, der sidder beskyttet i en tonstung lastbil?

– Man skal være varsom med at tænke på den måde. En chauffør, der er involveret i en højresvingsulykke, kan blive så mærket psykisk, at han ikke kan arbejde igen, og får måske ødelagt resten af sit liv. Han er beskyttet, men han er ikke beskyttet på sin sjæl, siger Erik Østergaard. 🚲

VEJDIREKTORATETS UNDERSØGELSE:

Kun knap 5 procent brød regler

Rygterne om cyklisters dårlige kørsel viste sig i en undersøgelse fra Vejdirektoratet at være stærkt overdrevne. Undersøgelsen opgjorde cyklisters adfærd i kryds med lyssignal.

Undersøgelsen viser, at kun knap fem procent af de 28.579 observerede cyklister overtrådte udvalgte dele af færdselsloven. I alt blev 1.649 overtrædelser registreret.

Ifølge afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen, Vejdirektoratet, er undersøgelsen et vigtigt bidrag til arbejdet med at skabe større trafikikkerhed.

– Resultaterne viser os, at det ikke bare handler om, at cyklisterne skal blive bedre til at overholde færdselsreglerne. Det er derimod afgørende, hvordan vi indretter lyskryds, og om vi anlægger cykelstier eller ej, siger hun.

KILDE OG GRAFIK: VEJDIREKTORATET
SE UNDERSØGELSEN HER: BIT.LY/2X8HKJB



GREJ, GEAR OG GUIDES

Har du overvejet at tage på en længere cykeltur med overnatning? Så får du her en guide, som kan bruges både af dig, der er begynder og af dig, der bare gerne vil gøre det uden de store investeringer i udstyr og grej.

Turcykling for begyndere




→ Cykeltouring eller turcykling er en helt fantastisk måde at holde ferie og opleve verden på, og du behøver slet ikke at spendere en formue på udstyr for at komme i gang. Til at starte med kan du faktisk bruge meget af det, du har i forvejen kombineret med lidt indkøb i det lokale byggemarked og en håndfuld nyttige tips.

Når først du har været afsted, vil du helt sikkert selv finde ud af, hvad der fungerer

bedst for dig. Denne guide er derfor en slags kickstarter, der sender dig godt på vej, og så kan du jo se, om du bliver helt bidt af det og senere vil opgradere udstyrspakken.

Alle de gode råd i denne guide er naturligvis generelle. Når alt kommer til alt afhænger valget af det rette udstyr jo i høj grad af, hvor du har tænkt dig at cykle hen, hvor langt og med hvilken grad af komfort.

Rigtig god tur 

Læs også
50 års
cykelferie
side 26

Og husk,
at touring ikke handler om
at komme hurtigst fra A til
B, men om at nyde turen.



Cykel

Cyklen er fundamentet for det hele, og det er vigtigt, at du vælger en cykel, der passer til turen. Du kan sagtens tage på tur med den cykel, du allerede har, men det er selvfølgelig behageligere at cykle langt på en cykel, som er lavet til det. Får du smag for touringlivet, kan du på sigt vælge at investere i noget bedre udstyr, da det uden tvivl vil give en bedre oplevelse og udvide mulighederne.

Sørg altid for, at saddel, siddestilling, greb og den slags passer dig. Og tænk også på, om cyklen passer til det terræn, du planlægger at køre i. Det vigtigste er dog, at styr, sadel og højde er indstillet korrekt, og at cyklen er tjekket, velsmurt og i orden fra start. Alt dette kan du få hjælp til hos en cykelhandler.



Sovepose og liggeunderlag

De fleste har allerede en sovepose og et liggeunderlag, som det vil være fint at starte med. Får du smag for livet i naturen, kan du overveje at investere i en lækker sovepose som fx kan klare koldere vejr og et liggeunderlag med luft. Du kan eventuelt kombinere med et tæppe.

Kravet til soveposens kvalitet er helt afhængig af, hvor du cykler hen, årstid og vejruddigt.



Spændebånd og strips

Det er en god ide, at tage spændebånd og strips med til at fæstne dit udstyr og fikse småting undervejs. Brug elastikker

med kroge i enderne eller genbrugelige strips. Dette kan købes meget billigt i et byggemarked, men du kan også sagtens starte med at bruge, hvad du har derhjemme.



Værktøj

Husk værktøj. Du behøver ikke at tage skruemaskinen og hele værktøjsskassen med, men blot de helt basale redskaber til at skifte slange, lappe, spænde skruer og møtrikker. Man kan få mange slags multisæt, men mindre kan gøre det. Fx Unbranco str 4-5-6, dækjern, pumpe, lappegrej og en ekstra slange. Og husk lygten. Det er både en fordel, når du skal navigere i teltet midt om natten, men også hvis du står med en punktering efter solnedgang.



Telt

Måske har du allerede et gammelt liggende derhjemme, eller også kan måske du låne af familie eller venner. Blot til en start, inden du selv går ud og køber noget. Ligesom med soveposen er valget af kvalitet og type meget afhængigt af, hvor du skal hen og hvilke vejrforhold det skal kunne klare. Størrelsen giver naturligvis sig selv, alt efter hvor mange der skal kunne være i teltet, men telte kommer i mange vægklasser, og her kan der være en del at spare på totalvægten. Man kan dog sagtens leve med, at ens udstyr vejer lidt mere de første par gange, mens man tester touringlivet af.

Hvis dit telt ikke er super vandtæt, så planlæg turen efter vejret. Og husk, at du rigtig mange steder jo også kan overnatte i shelters. Se mere om dette på fx udinaturen.dk og bookenshelter.dk



Cykeltasker

I stedet for at spænde dine ting fast med remme og elastikker, kan du også investere i nogle praktiske cykeltasker. Der findes rigtig mange former for cykeltasker. I Cyklistforbundets butik kan du også få gode råd om dette, og her kan du faktisk også leje cykeltasker til turen.

Som medlem af Cyklistforbundet kan du leje et sæt Ace-Pac Bike Packing tasker for kun 300 kr. for en uge. Et sæt består af en sadeltaske, en rammetaske og en styrtaske. Skriv til Cyklistbutikken for yderligere information eller for at reservere: 1905@cyklistforbundet.dk



Væske

Væske er vigtigt at have med, og sørg for at regne lidt frem her. Hvor langt er dit næste stræk, og har du vand nok plus lidt ekstra til hele strækningen? Der er ikke noget værre, end at løbe tør for væske. Køber du primært i befolkede områder, kan du ofte finde steder at "tanke op", men hav altid en reserve under alle omstændigheder.

Du kan have din flaske vand i en kurv eller i en cykeltaske, men du kan også købe en flaskeholder og en flaske som passer til.



Kogegrej

Det er skønt at lave sin egen mad i det fri. Er det også noget, du har lyst til, kan du med fordel tage lidt kogegrej med. Du kan sagtens bare lave mad på bål. Find en gammel pande eller gryde, du ikke bruger mere. Vær

kreativ og byg fx en lille holder ud af 3 sten som gryden/panden kan stå på.

Du behøver heller ikke investere i det dyreste campingudstyr. Tag de mest basale køkkenting med, lån, hvis du ikke har noget, og ellers bare snup, hvad du allerede har i køkkenet. Du skal som udgangspunkt primært bruge bestik, måske en kniv, og en ske til gryden.



Tøj

Valget af tøj til turen behøver ikke være en videnskab, og det er ofte et meget individuelt punkt. En tommelfingerregel er, at tjekke vejrudsigten og pakke efter det. Tag kun et komplet sæt tøj med.

Uld er rigtig godt til touring. Det er selvrensende, det lugter ikke som syntetiske materialer gør, og det regulerer kropstemperaturen virkelig godt.



Toiletpapir

Det man aldrig tænker på, men altid mangler. Husk det, enten som almindelige ruller eller som små pakker engangsservietter (Kleenex), der kan pakkes mere fleksibelt rundt omkring.



Håndsprit

Håndsprit er altid den nemmeste og mest hygiejniske måde at få vasket hænder på, når man ikke lige har en håndvask og sæbe i nærheden. Fås i mange størrelser, men små tuber kan pakkes i lommer og hulrum, for at udnytte pladsen bedst.



Fem årtier på cykel



AF LOTTE RUBY / FOTO LOTTE RUBY OG PRIVATFOTO

Folke Torrild Thomsen har gennem 50 år været på cykelferie i hele verden. Her fortæller han og giver gode råd om de ture, der på godt og ondt gjorde størst indtryk.

3 gode råd fra tour-cyklisten



- 1 Pak så lidt, som muligt:** Helst bare lidt undertøj, nogle få ekstra sokker og t-shirts, der let kan skylles op i brusekabinen – og naturligvis regnslag, sweater og vindjakke. Det råd har Folke Torrild Thomsen altid selv fulgt, og han køber aldrig særligt cykeltøj. Hans nuværende kone sniger dog gerne ekstra skønhedsprodukter og en laptop med i bagagen – men ikke nødvendigvis ned i sin egen taske.
- 2 Undgå lige vejstrækninger:** Folke kører altid efter kort – de bedste, han kan finde. Når han planlægger ruten undgår han helst alle vejstrækninger, der ser mistænkeligt lige ud. Det er nemlig som regel også her, der er mest trafik og færrest spændende ting at set se på. Så hellere køre en lidt kringlet omvej, hvor der er både smukke og mindre trafikeret.
- 3 Vælg en enkel cykel:** På sine mange, lange cykelture har Folke ofte oplevet, at der blev behov for at reparere på cyklerne undervejs. De fleste reparationer kan han klare selv, hvis der er tale om en enkel cykel. Han har bl.a. derfor beholdt den samme Centurion Super Le Mans-cykel med stålramme i næsten 30 år. De fleste dele er dog efterhånden er blevet skiftet ud, men den har også over 140.000 km på tælleren.

→ – *Jeg kommer oprindelig fra den lille by Aars i Jylland, hvor børnene cyklede rundt. Men de voksne cyklede normalt ikke, fortæller Folke Torrild Thomsen.*

Det har han til gengæld selv gjort hele livet, både til arbejde og i ferierne. Og da han i 1973 tog til Paris for at læse jura på Sorbonne-universitetet, havde han en minicykel med sig i bagagen. Den bragte ham rundt overalt i byen, hvor der ellers var langt mellem cyklerne på den tid.

– *Så en væsentlig del af turene foregik på fortovene, men det kunne godt lade sig gøre,* fortæller Folke.

I Paris fik han sig en fransk kæreste, som også kørte på cykel. Og det var en af hendes veninder, der lidt indirekte blev årsag til, at der kom en ægte tour-cyklist ud af Folke.

– *Veninden kom nemlig fra Korsika, og jeg tænkte straks, at man da måtte kunne cykle rundt på øen. Men det troede hverken min kæreste eller hendes veninde på,* husker Folke – men det fik ham nu ikke overbevist.

Hjemme igen blev den unge jurist hurtigt gift og fik børn med en dansk kvinde, men

Korsika havde han stadig lyst til at se – og det havde konen heldigvis også. Så da den lille familie i 1979 tog turen til Korsika, havde de to cykler med sig.

– *På den tur opdagede vi, hvilken frihed, det gav, at vi selv kunne komme omkring. Vi var ikke afhængige af at vente på bussen – og så gjorde det mindre, at nogle af stigningerne endte som vandreture, fordi cyklerne kun havde tre gear, og jeg havde det ene barn foran på min cykel, og det andet sad bag på min daværende kones,* fortæller Folke.

Efter den tid husker han kun få ferier – på nær skiferier – som ikke er foregået i hvert fald delvist på cykel. Og bladrer man i familiens fotoalbums, er det tydeligt, at cyklen har spillet et stadig spiller en kæmpe rolle i familien Thomsen liv.

Gennem fem årtier, er det blevet til et utal af kortere og længere cykelture – både i Europa og under mere eksotiske himmelstrøg. De bedste af turene har Folke gentaget flere gange over årene. Og det er bl.a. fire af dem, du kan læse om her. 🚲



1 Den kulturelle: Fra Atlanterhavet til Middelhavet

I Sydfrankrig – helt nede ved grænsen til Spanien – begynder cykelruten fra Biarritz ved Atlanterhavet til Perpignan ved Middelhavet. Den rute har Folke cyklet i alt fem gange, og han gør det gerne igen. En enkelt gang har han klaret turen på en uge, men det var for hurtigt og for hårdt til hans smag. Et par uger passer bedre. Sidste år i september cyklede han og hans kone de i alt 750 km på 12-13 hele cykeldage.

Derudover kan man altid selv indlægge de hvil, man ønsker på vejen.

Turen fra Biarritz til Perpignan er en af dem, som den garvede tour-cyklist allerhelst anbefaler. Men han holder sig altid til den spanske side af Pyrenæerne, hvor stigningerne er mildest, og man deler vejen med pilgrimme på vej til Santiago de Compostella.

Der er stadig rigeligt med benarbejde i turen, men i bytte får man en forrygende rejse igennem fem-seks kulturelt og sprogligt helt forskellige områder – bl.a. Baskerlandet, Andorra og Catalonien. Dertil kommer bjergenes storslåede natur, mange historiske seværdigheder, god mad og vin. Efteråret er det ideelle rejsetidspunkt.



2 Den lyse: Nordkap – fra den russiske grænse til Tromsø

I de lyseste måneder, er der ingen bedre steder at cykle, end i det nordligste Norge, hvor en af de oplagte destinationer er Nordkap. Folke har fattet stor kærlighed til ruten fra den russiske grænse ved Jakobselv til Tromsø, og det er endnu en tur, som han har cyklet flere gange. Både alene med to børn på 8 og 10 år tilbage i 80'erne – og så sent som sidste år. Her blev turen gjort på syv dage, mens midnats-solen og den ekstremt milde sommer gik hånd i hånd og gjorde turen ekstra skøn.

I 80erne var den russiske grænsepost ikke meget mere end et skur, hvor kun få rejsende lagde vejen forbi. Men den var bevogtet af soldater, som ikke tillod, at man spejdede for ivrigt ind over russisk territorium. I dag er det en ivrigt brugt grænseovergang, hvor de lokale kan passere visumfrit.

Nordkap-turen går langs de smukke norske vige – og i modsætning til den svigefulde danske sommer, er vejret i det nordligste Norge som oftest både relativt mildt og stabilt i de tre sommermåneder.

← Folke med sin gamle Centurion Super Le Mans cykel med stålramme. Den har fulgt ham på næsten alle turene.



→ Korsika 2003. Toethalvt år gamle Zara får en lur på cyklen.

4 ture
fra
tour-cyklisten



3 Den vilde: Fra Kunming i Kina til Saigon i Vietnam

Folke er efter eget udsagn ikke nervøst anlagt. Det fremgår tydeligt, når han fortæller om dengang i 1995, da han tog kone og børn med sig på seks uger cykeltur fra Kunming i det sydlige Kina til Saigon i det sydlige Vietnam. I fly kan turen klares på godt tre timer, men på cykel tager det noget længere – også længere end seks uger, måtte familien sande.

Det var heller ikke let af finde hverken vej eller overnatning, og da de vietnamesiske grænsevagter tiltuskede sig stort set alle familiens kontanter, og da der ikke var mulighed for at returnere til Kina, blev det næsten for spændende. Alle problemerne blev dog løst efterhånden, som de opstod – og du får ikke Folke til at sige, at han fortryder rutevalget. Turen var nemlig også fuld af fantastiske oplevelser for hele familien, selv om alt fra mudderskred til sprogforviklinger krævede sit af dem alle.

Turen har dog trods alt ikke kaldt på en gentagelse. I dag er den 70-årige tour-cyklist dog mere bange for at se, hvad det moderne Kina har gjort ved omgivelserne end for strabadserne på vejen.



4 Den hyggelige: På cykel langs med den franske Loire-flod

Her er en tur, hvor alle kan være med – og en tur, som også passer glimrende til en kortere ferietur, gerne med børn. På denne tur gennem Frankrig er der ingen slemme stigninger, og den nærmeste overnatningsmulighed ligger altid inden for behagelig rækkevidde. Floden snor sig gennem et mildt og frodigt landskab, hvor en hel stribe smukke gamle borge og slotte troner mellem bakkerne.

Loire er Frankrigs længste flod. Den udspringer fra en kilde i 1.300 meters højde i Cevennerne og bevæger sig herfra i en stor krumning gennem landet, før den munder ud i Atlanterhavet i nærheden af byen Nantes. For Folke er der en særlig glæde ved at følge en flod fra dens spæde udspring til dens brede munding ud mod havet. Men man kan naturligvis også nøjes med at cykle en mindre bid af vejen.

Efteråret er den bedste tid at tage af sted på, da sommeren er meget varm, og foråret kan være blæsende og regnfuldt. Og trænger man til mere af det samme efter en tur langs Loire-floden, så kan den næste tur gå den modsatte vej op langs Dordogne-floden mod udspringet i Massif Central. På vejen kan man bl.a. se hulemalerierne i grotterne ved Les Eyzies, anbefaler Folke.

Alle elsker at hade el-løbehjul

Men nogle elsker dem faktisk

Meningerne er i høj grad delte, når det handler om el-løbehjul. El-løbehjul blev gjort lovlige i Danmark i 2018 (i en forsøgsperiode uden udløbsdato), og siden har debatten raset – især i byerne.

I København er løbehjul rykket ind på cykelstier, gader og torve, blandt andet fra virksomhederne VOI og Lime, der lejer dem ud. Københavns Kommune har netop vedtaget, som et forsøg, at lægge begrænsninger på antallet af løbehjul.

I Aarhus mener Claus Bech, direktør for Aarhus City Forening, at el-løbehjulene skal væk fra Strøget, byens torve og andre steder i midtbyen, hvor folk går.

I Sverige, hvor VOI kommer fra, har debatten om løbehjulene fået ny næring, da en 27-årig mand i maj måned blev dræbt, fordi han kørte ind i en bil. Manden kørte på et el-løbehjul fra VOI, og ulykken fik en efterforsker fra Transportstyrelsen i Sverige til at udtale, at el-løbehjul ikke burde være i trafikken.

Vi trækker her debatten ind i CYKLISTERS spalter og taler med både tilhængere, modstandere og de, der er begge dele.



Iværksætter-succeser som gavner økonomien

El-løbehjul kan være centrum i spændende iværksætter-succeser, som jo gavner økonomien, og de giver også god mening i et miljø- og klimaperspektiv, hvis det kan få nogen til at droppe bil eller bus til fordel for den nye transportform. Men selvfølgelig skal både virksomheder og brugere opføre sig ansvarligt. Udbyderne skal for eksempel sikre, at løbehjul ikke ligger og flyder i byen, og at andre trafikanter kan færdes trygt på stierne. Der skal stilles krav fra kommunal side, for erfaringerne fra eksempelvis amerikanske storbyer viser, at el-løbehjul kan give problemer.

AMALIE LYHNE

SKRIBENT, BERLINGSKE TIDENDE





En transportform som alle andre

Jeg oplever el-løbehjul som en ny transportform, der er lidt uden for kategori, men en transportform, som alle andre. Vi har mange kunder, der tager det med i bagagerummet på bilen, så de kan bruge det til at løse en del af deres transportbehov. På den måde er det med til, at vi sparer nogle korte kilometer med bil.

Vi har også en del ældre par som kunder, hvor den ene kører på en såkaldt minicrozzer. Så kan den anden følge med på el-løbehjulet ved siden af. Det er jo smart. Folk bruger det til at dække mange forskellige transportbehov

Sikkerhedsmæssigt oplever jeg heller ikke de store problemer. Et lovligt løbehjul må

køre 20 kilometer i timen, det er ikke særlig hurtigt, synes jeg. Og med den hastighed og med en hjelm på, er det et forholdsvis roligt og sikkert køretøj.

Generelt er det sådan, at jo mindre hjul, der er på løbehjulet, desto større risiko er der for, at du vælter forover.

I forhold til holdbarhed er det rigtigt, at de desværre generelt ikke er bygget lige så godt, som fx elcykler. Derfor opfordrer jeg til, at man køber det i butikker, der har forstand på det, har reservedele og kan give råd og vejledning og evt. reparere det.

SØREN ENEVOLDSEN
BUTIKSCHEF, EBIKECENTER



Yael Bassan flytter hver dag el-løbehjul væk fra sin butik, hvor de står og fylder op.



Synes i bund og grund, de burde afskaffes

Som ejer af en virksomhed, der lejer cykler ud, er jeg meget frustreret over to ting:

Unfair konkurrence og faren på cykelstierne.

Udlejerne af el løbehjul stiller sig lige uden for min butik og tager mine kunder. Jeg betaler husleje, de gør ikke. Jeg vil fx gerne stille cykler på et grus-areal uden for butikken. Men jeg fik ikke tilladelse til det af Københavns Kommune af 'æstetiske årsager'.

I stedet bliver der stillet el løbehjul op på selvsamme plads. Det oplever jeg som en hån i mit ansigt, og det virker som om, der ikke en konsekvens.

El-løbehjulene medfører desuden, at det er farligere at køre på cykelstien. De kører hurtigt, giver ikke tegn og kender ikke reglerne. Det betyder, at nogle mennesker vælger at holde sig væk fra cykelstierne – både københavnere og turister. Når færre vil cykle, får jeg færre kunder.

Jeg er ikke så sur, som jeg måske lyder, men som privatperson har jeg svært ved at se noget som helst godt i el-løbehjul. Jeg synes i bund og grund, de burde afskaffes. De er ikke et godt alternativ til cykel. Du får nul motion, så det er ikke nær så sundt som at cykle. De holder kun i 2-3 måneder, så særlig grønne er de heller ikke, og de fylder på cykelstierne.

Jeg tror heller ikke, de flytter folk fra biler til el-løbehjul. Det er i langt højere grad gående, cyklister og folk i offentlig transport, der skifter til løbehjul.

Og så synes jeg bare, at en mand på løbehjul er virkelig usexet. Det ligner jo et stykke legetøj.

Yael Bassan
DIREKTØR COPENHAGEN BICYCLES OG DEBATTØR



De er ikke sunde

Aktiv transport i form af gang eller cykling er godt for vores fysiske og mentale sundhed. De nye små motoriserede køretøjer må alt andet lige betyde, at folk rører sig mindre – blandt andet børn og unge. Så ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt, kan jeg ikke sige meget godt om dem.

Samtidig øges risikoen for ulykker. Så jeg synes ikke, man har tænkt sig tilstrækkeligt grundigt om, før man lukkede dem ud i trafikken.

De er mere klimavenlige, end biler, men jeg tror desværre, de med deres fart på 20 km/t i højere grad kommer til at erstatte cykling eller gang, end bilkørsel.

En anden bekymring er, om en stigende forekomst af små motoriserede køretøjer på cykelstierne fortrænger cyklisterne. Flere el-drevne køretøjer på de betrængte cykelstier kan skabe utryghed. Jeg frygter, at børnefamilier, ældre medborgere og andre får et forståeligt argument for at fravælge cyklen som dagligt transportmiddel.

BENTE KLARLUND
OVERLÆGE OG PROFESSOR



FOTO: VOI



Sommer på farten

Feriens bedste oplevelser starter i din medlemsbutik, der har fyldt hylderne med lækkert udstyr i høj kvalitet.

**MEDLEMS-
TILBUD**



☉ Til alle eventyr

Touring-cyklen fra Bombtrack er den perfekte rejsekammerat: Cyklen er nem at pakke – og du kan roligt tage det hele med, for stellet i 4130 CroMo-stål er specialdesignet til stabil og slingrefri kørsel med tung bagage. Din indre bjergkonge bliver hjulpet godt på vej af 2 x 10 slidstærke gear med bred spredning. Arised Tour kommer med gode dynamolygter, TRP-skivebremser og to Tubus-bagagebærere.

NORMALPRIS: 14.499 KR.
MEDLEMSPRIS: 13.049 KR.

☉ Panorama-udsigt

De cool italienske cykelbriller fra Alba Optics er fremstillet i hånden og designet til træningsture i al slags vejr og terræn. Det brudsikre letvægtsglas giver frit udsyn og behageligt lys, så øjnene slapper helt af. Et smalt ventilationshul i midten forhindrer at glasset dugger – selv når du træner hårdt. Stellet har fire indstillingsmuligheder og passer til de fleste ansigter. Alba Optics Stratos fås i tre farver.

NORMALPRIS FRA: 1.199 KR.
MEDLEMSPRIS FRA: 1.079 KR.

☉ Oplev Danmark

Guidebogen Cykelture i Danmark er netop kommet i en ny og udvidet version med hele 84 forrygende forslag til cykelruter i hele landet – både for hele familien og for dig, der vil udfordres. I den praktiske bog får du ruter, seværdigheder og kort, der kan downloades til GPS og mobil.

NORMALPRIS: 349,-
MEDLEMSPRIS: 249,-





Unikke tasker

De kulørte og steltasker fra Oveja Negra hedder "Wack Packs" – men idéen alt andet end skør: Taskerne er syet af stofrester, så intet går til spilde – og med det spraglede patchwork-design finder du ikke to ens tasker. Fås i flere modeller og størrelser til stel, styr og sadelpind. OBS! Sælges kun i vores fysiske butik.

NORMALPRIS FRA: 765 KR.
MEDLEMSPRIS FRA: 699 KR.



Otto passer på cyklen

Den smarte letvægtslås Ottolock er mere sikker end en kabellås og er et oplagt supplement til din forsikringsgodkendte lås. Ottolock fås i tre længder – 46 cm, 76 cm og 152 cm. Den korteste model vejer blot 145 g og sammenrullet er den lige til at putte i lommen.

NORMALPRIS FRA: 499 KR.
MEDLEMSPRIS FRA: 449 KR.



Ekstra nedsat

Din nye yndlingstaske

Hvad enten du skal afsted på langtur eller indkøbstur, er Ortlieb Backroller Free din ven. Den PVC-fri taske er 100 % vandtæt, har praktisk rullelukning, er nem at rengøre og næsten umulig at slide op. Kommer i sæt med 2 x 20 liter og fås i tre farver.

NORMALPRIS: 1.199 KR.
MEDLEMSPRIS: 1.079 KR.



God stil på cykelstien

Den enkle og strømlinede Youn-I Ace fra ABUS er en god allround-hjelm til både hverdag og ferie. Den lette hjelm er godt ventileret med 17 luftkanaler og meget behagelig at cykle med. Skærmen kan tages af, når du cykler i byen, og LED-lys bag på hjelmen giver ekstra synlighed.

NORMALPRIS: 569 KR.
MEDLEMSPRIS: 369 KR.

Stay cool

Klæd dig godt på i tøjserien ULD Cph, som er håndsytet og bæredygtigt produceret med energi fra solceller på en lille fabrik i Italien. Prøv fx den lette og luftige Cycling Jersey i blød økologisk merinoblanding, der har korte ærmer, gennemgående lynlås foran og fire praktisk lommer bagpå – den ene med lynlås.

NORMALPRIS: 899,-
MEDLEMSPRIS: 809,-



Bæredygtig

BESOG BUTIKKEN: SE MANGE FLERE VARER OG TILBUD I VORES BUTIK ELLER I WEBBUTIKKEN **1905.DK**

Se alle dine fordele på cyklistforbundet.dk/fordele

Brug dine medlemsfordele!



Rejs med rabat

Cyklistforbundet samarbejder med rejsespecialisten Happydays, og som medlem får du specialrabat på kørsel-rejser. På en kørsel-ferie bestemmer du selv tempoet, og du kan håndplukke dine rejseoplevelser. Se aktuelle medlemstilbud på Happydays.dk

SPECIALRABAT

INDTAST REJSEKODEN »CYKLISTFORBUNDET« I DEN ORANGE BOKS I ØVERSTE VENSTRE HJØRNE OG TRYK »OK«. SÅ FÅR DU OVERSIGTEN OVER HVILKE REJSER, DER ER RABAT PÅ OG HVOR MEGET, DU SPARER



Cykeludlejning hos MTB Tours

Natur, motion og masser af frisk luft. Hos MTB Tours i Hareskoven og Klampenborg kan du som medlem af Cyklistforbundet leje cykler med rabat.

10 % RABAT PÅ LEJE AF CYKLER

DU SKAL BRUGE EN VOUCHER SOM ENTEN KAN AFHENTES I CYKLISTBUTIKKEN 1905, ELLER DU KAN FÅ DEN TILSENDT VED AT SKRIVE TIL [BUTIK@CYKLISTFORBUNDET.DK](mailto:butik@cyklistforbundet.dk).



Lej cykler i København

Skal du på ferie i København og vil have en cykel til rådighed? Hos **Copenhagen Bicycles** i Nyhavn kan du leje city-bikes, racercykler, touringcykler og ladcykler med rabat.

SPAR 15 %

OPLYS KODEN 'VICYKLER2018', NÅR DU BOOKER



Bliv klar til nye eventyr

Tank op på telte, trøjer, termokander og andet godt til friluftslivet. Hos **Campz.dk** får du rabat på det store udvalg af udstyr og beklædning i høj kvalitet.

15 % RABAT*

OPLYS KODEN CDKCYKLIST2019 I TRIN 3 I CHECKOUT



Et personligt farvel

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

15 % RABAT*

OPLYS RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET VED BESTILLING



Rabat hos Tænk

Bliv medlem af Forbrugerrådet Tænk til særpris – så får du magasinet Tænk 10 gange årligt og fuld adgang til alle testresultater online.

10 % RABAT*

MELD DIG IND VIA CYKLISTFORBUNDET.DK/TAENK

DET MED SMÅT: *RABATTERNE GIVES KUN TIL MEDLEMMER AF CYKLISTFORBUNDET OG KAN IKKE KOMBINERES MED ANDRE RABATTER. HOS LETSGO ER DEN OBLIGATORISKE SELVRISIKOFORSIKRING IKKE OMFATTET AF RABATTEN. HOS OUTDOOR COOKING ER NOGLE BRANDS UNDTAGET - SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE. RABAT HOS NOVASOL DANSOMMER GÆLDER KUN NYE BOOKINGER. ER DU ALLEREDE MEDLEM AF FORBRUGERRÅDET TÆNK, KAN DU KONTAKTE RÅDET OG SKIFTE TIL ET MEDLEMSKAB MED RABAT. HOS SMARTMOVE.DK GÆLDER RABATTEN PÅ UDVALGTE CYKLER. VISSER MÆRKER ER UNDTAGET HOS CAMPZ.DK – SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE.



Morsø Turistbureau

Salg af færdigpakkede cykelferier. Udlejning af cykler, tandemcykler, anhængere, børnestole og cykeltasker.

5 % RABAT på ferien til medlemmer af Cyklistforbundet.

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



Åbent værksted

Trænger din cykel til en kærlig hånd? Så book et låneværksted i kælderen under Rømersgade 7 i København K. Vi stiller arbejdsstand og værktøj til rådighed for medlemmer.

GRATIS

BOOK EN TID VED AT SENDE EN MAIL TIL 1905@CYKLISTFORBUNDET.DK

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 **PRIS: 500,-**
- uanset hvor mange I er:



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

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: LASSE SKOU HAUSCHILDT



Vi Cykler Til Arbejde-cyklister har sparet kloden for 1,5 millioner kg CO₂

→ 59.144 danskere deltog i maj i Cyklistforbundets årlige motionskampagne og cyklede i alt 9 millioner kilometer. Det svarer til 233 friske cykelture rundt om Jorden. Var de mange kilometer kørt i bil, havde det belastet kloden med over 1,5 mio. kg CO₂.

Mens klimaet blev sparet for mere end halvanden million kg CO₂, forbrændte de mange deltagere i **Vi Cykler Til Arbejde** 2019 kalorier svarende til 12,7 millioner skumfiduser.

En del af de kalorier blev forbrændt af PAM Elite-holdet fra PFA i København, der i år vandt

Cyklistforbundets årlige motionskampagne og fredag den 14. juni fik overrakt præmien: Et 10.000 kroners rejsegavekort fra Ruby Rejser til alle holdets 15 deltagere.

PFA deltog med 311 medarbejdere fordelt på 34 hold. Tilsammen kørte de 49.509 km, de sparede kloden for 8.070 kg CO₂ og sig selv for 68 sygedage.

I årets kampagne, der kørte hele maj måned, dystede over 6.000 cykelhold fra knapt 2.000 virksomheder fra hele landet om rejser, cykler, oplevelser og andre præmier. 🚲

FOTO: MIKKEL ØSTERGAARD



**Cyklistforbundet
inviterer børn,
forældre og skoler
til cykelsjov**

abc-abc.dk

→ Igen i år inviterer Cyklistforbundet landets skoler til at være med i ABC: Alle Børn Cykler. I kampagnen dystet skoleklasser om at cykle flest dage. Årets hovedpræmie er spritnye mountainbikes i topkvalitet fra Principia til alle elever i vinderklassen. Lærerne kunne fra 4. juni tilmelde deres klasse til årets kampagne, som kører de to første uger af september, på www.abc-abc.dk.

Kampagnen, som Cyklistforbundet gennemfører i samarbejde med Novo Nordisk, viser stærke resultater: Målinger og vurderinger foretaget af COWI slår fast, at flere elever cykler i kampagneperioden, mange cykler mere end normalt, og flere holder også efterfølgende fast i cyklen.

I 2018 var 5.207 klasser med i alt 116.084 elever tilmeldt kampagnen. 🚲



Nyt online Idékatalog for cykeltrafik

Hvis du er interesseret i, hvordan man arbejder med cykelfremme, er der netop åbnet et **nyt online idékatalog på dansk og engelsk**.

Sitet spænder vidt fra artikler om cost-benefit-analyser af cykeltrafik, til børncykling, cykelparkering, cykelturisme, sundhed samt en lang række artikler om planlægning og implementering af sikker cykelinfrastruktur. Artiklerne er organiseret i temaer og kan læses uafhængigt af hinanden. De er målrettet til kommunale by og trafikplanlæggere, konsulenter, arkitekter, NGO'er samt politikere og andre beslutningstagere – kort sagt alle, der arbejder professionelt med cykelfremme.

Det er Cykelambassaden, der udgiver online kataloget, som Cyklistforbundet har leveret en del indhold til. Pengene til udgivelsen kommer fra Cykelambassaden, Cykelpuljen samt en stor donation fra UCI.

Kataloget indeholder knap 90 artikler inden for 20 forskellige temaer. idekatalogforcykeltrafik.dk
cyclingsolutions.info

Afdeling åbner i Sønderborg

Nu åbner der en afdeling af Cyklistforbundet i den østre del af Sønderjylland i Sønderborg-kredsen. Den afholder stiftende **generalforsamling tirsdag den 20. august** 2019, kl. 19 i Frivillighedens Hus, Perlegade 50, 6400 Sønderborg.

På generalforsamlingen bliver der valgt en bestyrelse for kredsen.

Man kan tilmelde sig til Claus Rasmussen, clausgerner@mail.dk, tlf. 51255266, senest den 18. august.

Ny redaktør af Cyklister

Cyklistforbundets medlemsblad, der kommer 4 gange årligt, har fået ny redaktør. Det er **journalist Jørgen Schlosser**, der tidligere har arbejdet i blandt andet Københavns Kommune og DR.

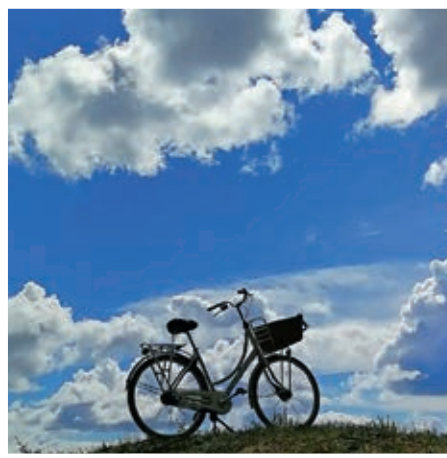


Du kan også få dit cykelfoto i CYKLISTER.
Læg billedet på Instagram og tag det med:

#pedalkraft



@poulgreibe: Streets of Copenhagen



@krisandthebike, #worldbicycleday:
Beacuse bicycles are awesome



@goldenlion_dk: Østerbro



Asfaltér vejene!



Helle Pedersen Først skal vejene asfalteres, så vi ikke vælter på cyklerne, fordi der er huller i vejene, og det har kommunerne ikke råd til at rette op på 😞😞

Synes godt om · Svar · Besked · 10 u



Brug klokken!



Ingeborg Nielsen ▶ Cyklistforbundet

6. juni kl. 17.04 · 🌐

Jeg synes, det ville være mega fedt, hvis I vil lave en 'Brug klokken'-kampagne. Folk skal vænne sig til igen at give et ring, et ding eller et kling, når de vil forbi. Turister aner ikke, hvad det betyder, andre dagligdagscyklister bliver sure eller forskrækkede, når klokken lyder. Og så er der hele banden af Tour de France-rytter-wannabees, som simpelthen ikke kan tåle en praktisk foranstaltning på 25 gram på carbonmiraklet og pifter, grynter eller råber 'bagfra!' Det sidste råber jeg personligt altid 'nej tak!' til. Hvorfor kan de sige ja til sindssygt uæstetisk reklame-lycratoj og samtidig være totalt tøseforskrækket over en ringklokke? Al magt til ringklokken! 😊



CYKLISTFORBUNDET TIL RITZAU
OM KOMMENDE REGERING
OG FOLKETING

– Vi håber især, at
cykelpolitikken nu endelig
kan løftes fra at være ren
transportpolitik til også at
være sundhedspolitik,
klimapolitik, bypolitik
samt børne- og
ungdomspolitik.



Dystre tal!



Cyklistforbundet @cyklistforbund · 12. jun.

Tak JP og andre medier for at sætte fokus på det meget triste faktum, at mens det blir mere og mere sikkert at køre bil, blir det mere og mere farligt at cykle. Ja til flere/bedre cykelstier. Ja til nødbrems+cykel/fodgængerdetektorer på biler. Ja til mindre mobil i trafikken

Selv om cyklister og fodgængere kun fylder nogle få pct. i trafikken, udgør de 40 pct. af de dræbte og tilskadekomne. Til gengæld bliver det stadig mere sikkert at køre i bil.

Find os på nettet:

facebook.com/cyklistforbundet

twitter.com/cyklistforbund

instagram.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

cyklistforbundet.dk

linkedin.com/company/cyklistforbundet

Ny serie:

Der er mange forskellige måder at være medlem af Cyklistforbundet på.

Mød Trine Krebs, der har et personligt medlemskab.

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

PERSONLIGT MEDLEMSKAB
VIRKSOMHEDSMEDLEMSKAB
HUSSTANDSMEDLEMSKAB
DIGITALT UNGDOMSMEDLEMSKAB
SENIORMEDLEMSKAB

BLIV MEDLEM PÅ
CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEM

”Min cykel er alt for mig”

TRINE KREBS,

MEDLEM

SIDEN OKTOBER 2018



Hvem er du?

Jeg er en 43 årig landbo, og jeg folder det ud ved at bo på et landbrug i det nordligste Lejre, ved at spise lokal mad, ved at engagere mig i mit lokalsamfund og i mit job, hvor jeg formidler viden om hverdagsmad – fra jord til bord.

Hvordan bruger du cyklen i dit liv?

I august 2018 solgte jeg min bil – og siden har jeg udelukkende transporteret mig på elcykel og med offentlig transport. Min cykel er alt for mig – den fragter mig på job, til kirke, på nabobesøg og ned til Isefjorden på badetur.

Den giver mig sansninger, motion, gør mig glad i låget – og ikke mindst sørger den for, at jeg kommer i snak med en masse nye mennesker.

Fortsæt sætningen: Cyklistforbundet skal ...

Se at få en masse unge klimaaktivister inspireret til at tænke cyklen ind i fremtidens transportløsning – der er uanede muligheder. Og acceptere, at elcyklen virkelig gør en forskel for mange. Jeg ville aldrig kunne cykle så langt, som jeg gør hver dag, uden el.

Og indse, at hvis forbundet skal have mere politisk pondus, så er forbundets kommunikation og events nødt til at være mere rettet mod unge mennesker.

Og endeligt overveje om vi kun skal være et forbund for cyklister – vi kunne jo være fremtidens grønne logistikforbund. Det er ikke nogen fræk titel, men så udskriver vi en konkurrence.

Færre og færre cykler, hvad tænker du om det?

Jeg tænker, at færre og færre biler ville være helt ekstremt meget bedre. Når du først er blevet cyklist i hjertet, så skal du holde dig selv i nakken for IKKE at fokusere på al den støj og ildelugt, som kommer fra bilerne

Der er mange forskellige nye køretøjer i byen og på cykelstien ud over cykler fx elløbehjul, speed pedelecs, el-skateboard, elcykler, ladcykler. Hvad er din mening om det?

Det er vidunderligt, og det vidner om at der er en masse eksperimenter i gang, som forsøger at give bud på fremtidens logistik.

Jeg mener, at det er en rigtig god grobund for meget bredere 'livsstier', som jeg kalder dem. Vi skal forene os med de kræfter, så vi kan få skubbet noget af transportpladsen og transportkronerne væk fra bilerne og over til os. Sæt i gang! Alle andre, som gerne vil bruge cykelstierne, er vores venner. 🚲