

CYKLISTER

RASMUS QUADE HAR MÅLT,
OM SKÆGGET GIVER
STØRRE VINDMODSTAND

Rejseberetning og interview

SIDE 26

Cyklen er en lykkepille
Hvad sker der
egentlig i din
hjerne, når du
træder i pedalerne?

SIDE 20

Med vinkel og målebånd
Er bikefitting
noget for dig?

SIDE 20

INTERVIEW
Ny landsformand

SIDE 8

TEMA: Biler ned i fart



UDFORSK NATUREN

10% MEDLEMSRABAT | KÆMPE UDVALG AF KVALITETSPRODUKTER TIL FRILUFTSLIV



ENDURA

URBAN LUMINITE JACKET II

Lækker regnjakke med exceptionel god synlighed og en pålidelig 2,5-lags vandtæt/åndbar konstruktion.

1199,-



ENDURA

MT500 WATERPROOF JACKET

Prisvindende og fuldt udstyret skaljakke med god bevægelsesfrihed specialdesignet til cykling.

2399,-



ENDURA

STRIKE GLOVE

Lækker vind- og vandtæt cykelhandske med let foring, der er god til det danske efterår/vinter.

419,-



ENDURA

MT500 WATERPROOF TROUSER II

Enduras topmodel indenfor skalbukser til cykling.

1999,-



Besøg os i København, Field's, Lyngby, Roskilde, Odense, Kolding, Aarhus, Randers og Aalborg eller på friluftsland.dk

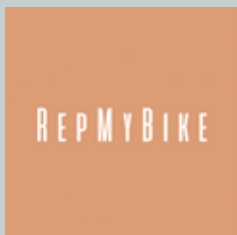
GODT UDSTYR - BEDRE OPLEVELSER

INDHOLD

Nyheder

MEDLEMS-
RABATTER

RABAT PÅ CYKELKORT
Som medlem af Cyklistforbundet får du nu rabat på kort, guidebøger og andet godt i butik og webbutik hos Nordisk Korthandel.



RABAT PÅ SERVICE
Få en fast serviceaftale til din cykel eller ladcykel. Med RepMyBike har du altid en cykel, der fungerer, og du skal ikke frygte store regninger på cykelreparationer.

SE ALLE DINE
RABATTER PÅ:

CYKLISTFORBUNDET.DK
/MEDLEMSRABATTER

3 **MEDLEMSRABATTER**5 **LEDER**6-7 **NOTER** Nyt fra ind- og udland

8 Interview med vores nye landsformand

TEMA: Biler ned i fart

10 Hvorfor må Hillerød ikke sætte hastigheden ned?

12 Kommuner vil have reglerne ændret

13 I Gladsaxe har de udryddet 7 ud af 10 personulykker

15 Politiet: Vi følger bare reglerne

16 Cyklistforbundet: Farten skal ned

18 **NYTÅRSØNSKER:** Hvad ønsker du på cykelområdet?20 Cyklen er en lykkepille
Det sker der i din hjerne, når du cykler

22 Er bikefitting noget for dig?

24 Sådan indstiller du din cykel

26 **REJSE:** Hvis jeg siger noget højt, så gør jeg det
Rejseinterview med Rasmus Quaade

30 Nyt fra Cyklistforbundet

31 **#PEDALKRAFT:** Cykling og sociale medier32 **BAGSIDEN:** Cyklistens færdselslov:
Sådan svinger du til venstre

Nu åbner



Vaneskift kommer ikke af sig selv. Det kræver en indsats. Nu kan Danmarks virksomheder få gratis hjælp til at blive mere cykelvenlige til gavn for både dem og samfundet.

CYKELVÆKSTHUSET.DK

Cyklistforbundets rådgivningscenter til virksomheder



Medarbejderne på virksomheden Gubra kan skrive sig op til en firma-el-cykel.

Arbejdspladserne danner rammen for en væsentlig del af den daglige transport – både i form af medarbejdernes transport til og fra arbejde og virksomhedernes erhvervs-mæssige transport, hvor personer og varer skal fra et sted til et andet. Arbejdspladsen er også for mange af os et vigtigt socialt samlingspunkt. Derfor er arbejdspladserne en helt central aktør i arbejdet for en grønnere og mere bæredygtig transport – for ikke at nævne sparede sygedage, øget trivsel og produktivitet blandt medarbejderne.



Ceotonatasken er perfekt til cykelturen i byen. Tasken fås i to størrelser og kan monteres både for og bag på din cykel.

CEOTONA



CEOTONA.DK

LEDER

Her er mit nytårsønske

→ Jeg elsker at cykle, og for mig er det rutine at cykle fra Randers til København. Cyklen er mit foretrukne transportmiddel. Det sidste, tror jeg, gælder for flertallet af læserne af CYKLISTER, selv om de måske ikke cykler så langt, som jeg gør. Cyklen bringer os til købmanden, til skolen, til arbejde, til fodbold – og for mit vedkommende altså til møder i København. Og det gælder for rigtig mange danskere at uden cyklen, ville deres hverdag blive både mere besværlig og mindre sund.

Men selv om det er sundt fornuft at se cyklen som en ligeværdig transportform på linje med biler, tog og busser, så oplever vi desværre, at cyklen bliver glemt, når der laves analyser på grøn omstilling af transport, håndtering af trængselsproblematikker og tiltag til forbedring af folkesundheden.

Derfor er mit nytårsønske på transportområdet netop, at cyklen på alle måder bliver set som en ligeværdig transportform.

For hvis det ønske bliver opfyldt, baner det vejen for, at der kommer en masse andre gode sager med i kurven.

- En langtrækkende, seriøs statslig medfinansiering af kommunal cykelinfrastruktur
- Staten går foran og får udbygget og etableret et sammenhængende net af cykelstier langs statsvejene
- Økonomiske incitamentter til fremme af cykelpendling
- Kommuner skal have større ansvar for trafikale forhold, idet politiets rolle ændres til rådgivende frem for godkendende (Læs mere om det i vores tema side 10).

Med Finanslovens 150 mio. i 2021 til en kommunal cykelpulje og 370 mio. over tre år til cykelstier langs statsveje, fik cykling nogle dejlige adventsgaver. Disse adventsgaver udtrykker en politisk velvilje – tak for det – men der er behov for meget mere. Jeg ved godt, at nytårsønsker ikke altid blive opfyldt, men for mig at se er mine og Cyklistforbundets ønsker ren sund fornuft. Cyklen er en schweizerkniv, der kan det hele. Den bringer dig fra A til B på en sund, bæredygtig, klimavenlig og behagelig måde. Og med el-cykler og el-ladcyklers fremmarch kan cyklen endnu mere. At give cyklen den ligeværdige status, den bør have, er det, vi på 'jysk' kalder en no-brainer. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet

*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.*



Ans. redaktør
Klaus Bondam

Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Trine Stig Mikkelsen
Morten Bracker

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

Hovedbestyrelse
Se kontakinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse
Oplag 13.000 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion
OTW A/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

Eftertryk
Denne udgivelse er beskyttet
i medfør af gældende dansk
lov om ophavsret. Kopiering
må kun ske i overensstem-
melse med loven.

Forsidefoto: Mette Frandsen



FOTO: SUPERCYKELSTIERNE

Alt i alt er det en god aftale, der er lavet, men der skal ske meget mere.
Asfalt gør det ikke alene.

KLAUS BONDAM, direktør i Cyklistforbundet



FOTO: SØREN HYTING

Nyt katalog over vejtekniske løsninger

I dialog med kommunerne i Danmark har Vejdirektoratet udpeget en række af de mest anvendte vejtekniske løsninger for cyklister og samlet dem i en ny rapport. For hver løsning er der gennemført en vurdering af cyklisternes sikkerhed, oplevede tryk og fremkommelighed.

– Den er lige til at gå til for lokale trafikplanlæggere i kommunerne og i høj grad også for de borgere, der kæmper for øget trafikikkerhed og bedre forhold for cyklisterne, siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam. I rapporten kan man bl.a. finde resultater, der viser, at lyskryds, hvor cyklister får grønt lys et par sekunder før bilisterne, har en positiv effekt på både trafikikkerheden, fremkommeligheden og samtidig opleves tryk for cyklisterne. Samme resultat ses ved busstoppesteder, hvor der er blevet etableret et bushelle mellem vej og cykelsti.

www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/vejtekniske-loesninger-cyklister



FOTO: DTU

Model forudser cykeltrængsel

Ph.d. studerende Mads Paulsen fra DTU Management har udviklet en unik model, der kan forudsige knudepunkter og trængsel ved cykelinfrastruktur. Det har han fået Bendtsen's Trafikforskningspris for. Når vi cykler er vores tempo ligeså forskelligt, som vi mennesker ellers er forskellige. Det har stor indvirkning på, hvornår og hvor der opstår trængsel på cykelstier. Det er der bare ingen, der har kunne lave en model på før nu. Mads Paulsen fortæller, at hans model kan bruges som led i at beregne cykelpendernes tidsbesparelser i kroner og øre, og han mener, at det er her, den kan gøre den store forskel i planlægning af fremtidens cykelinfrastruktur.

KILDE OG FOTO: DTU.DK

En halv milliard til cykelasfalt er god begyndelse, men ikke nok

I en december-aftale om Grøn omstilling af vejtransporten mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre øremærkede partierne 520 millioner kroner til investeringer i at fremme cyklismen. Pengene fordeles mellem cykelprojekter på statsvejnettet og til en medfinansieringspulje til projekter på kommunale veje. Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, ser aftalen som god, men kun et skridt på vejen:

– Alt i alt er det en god aftale, der er lavet, men der skal ske meget mere. Asfalt gør det ikke alene. Hvis vi skal bevare den stærke danske cykelkultur, kræver det en række tiltag fx skatteincitamenter, analyser og forskning, kampagner og en styrkelse af den kommunale medfinansiering og det tværkommunale samarbejde fx om supercykelstier. Og vi skal gøre det meget nemmere for borgerne at kombinere offentlig trafik og cykel, siger Klaus Bondam.

Det er sundere at cykle, end tidligere antaget

Nye beregninger viser, at sundhedsgevinsten ved cykling er højere end de hidtidige beregninger har vist. Både for den enkelte cyklist og for samfundet som helhed. En ny undersøgelse viser nemlig, at samfundet sparer hele otte kroner for hver cyklet kilometer – og seks kroner for elcykler. Cykling øger sundheden, reducerer sygefravær og udgifter i sundhedsvæsenet, samt kræver en billigere infrastruktur end for eksempel biler.

Sundhedsgevinsten ved at trampe i pedalerne er mere end dobbelt så stor, end man hidtil har regnet med. Fx er risikoen for at

blive ramt af type 2 diabetes 45 procent højere for inaktive mennesker, end hvis man er tilstrækkelig fysisk aktiv.

KILDE: TRANSPORTMINISTERIET



FOTO: SHUTTERSTOCK



Morten Kabell stopper i ECF

Efter i et år at have udgjort den øverste ledelse af ECF (European Cyclists' Federation) sammen med Jill Warren har danske Morten Kabell besluttet at stoppe. – Jeg er ked af at forlade ECF, men er stolt over at have været en del af det og alt, hvad Jill Warren og jeg har opnået i år med at styrke organisationen og være fortalere for cykling. Jeg forlader ECF i gode hænder hos Jill og håber at være i stand til at samarbejde med ECF på andre måder i fremtiden, siger han. Han har besluttet at vende tilbage til København af private årsager. Morten Kabell, der også er tidligere borgmester for Teknik og Miljø i København, er ny afdelingsleder for afdelingen Smart Mobilitet i Rambøll Danmark.

KILDE: ECF



FOTO: SHUTTERSTOCK

Alle nye tog i EU skal sætte plads af til cykler

For første gang i EU's historie vil jernbanevirksomheder være forpligtet til at afsætte dedikeret plads til cykler på alle nye og renoverede tog. Det er resultatet af forhandlinger om ændring af en forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

ECF (European Cyclists' Federation) hilser aftalen velkommen, selv om man havde

håbet på endnu bedre forhold for cyklister.

– Vi mener, at dette er et skridt fremad for europæiske cyklister. Selv om den endelige aftale falder noget under det, vi havde håbet på, hilser vi denne ændring velkommen som en bevægelse i den rigtige retning. Vi venter på at se den endelige tekst, men vi forstår, at der vil være mindst fi-

re pladser til cykler på alle nye og renoverede tog. Vi vil fortsætte med at arbejde sammen med vores medlemmer og andre interessenter for at videreudvikle kombinationen af disse to bæredygtige transportformer, siger Jill Warren, adm.dir for ECF.

Kravet træder i kraft fire år efter, det er endelig vedtaget.

KILDE: ECF

Hvem bruger mest på cykling under Coronaen?

På grund af Covid-19 har cykling oplevet en stor fremgang i mange lande. Både på statsligt og regionalt niveau er der blevet indført ny infrastruktur. Både i form af konventionelle cykelbaner, bilfrie områder og trafikdæmpende foranstaltninger. Faktisk er der brugt mere end 1 milliard euro på cykelinfrastruktur i hele Europa siden udbruddet af Covid-19. ECF har kigget på hvilke regeringer, der bruger flest penge på at støtte cyklister. Som man kan se på grafen, ligger Danmark på en 7. plads.

How Covid-19 Boosted Cycling Investment In Europe

Additional funding allocated for cycling during the pandemic (euro per person)*



* As of September 17, 2020.

Source: European Cyclists' Federation



statista

Cyklistforbundet skal i højere tage kontakt til borgergrupper, der kæmper for cykelsagen.



Man er optaget af det, der er tæt på en selv

JENS PETER HANSEN, nyvalgt landsformand i Cyklistforbundet



→ Cyklistforbundet har fået ny landsformand. 63-årige Jens Peter Hansen fra Randers har efter landsmødet afløst Jette Gotsche, der var landsformand i syv år. Og han har blandt andet øjnene rettet mod det, der sker lokalt på cykelområdet rundt om i landet - mere om det senere.

Som mangeårig politiker i byråd er det naturligt, han også ser på det, der sker i Kommunernes Landsforening - eller rettere det, der efter hans mening ikke sker. Han mener, KL burde have meget mere fokus på, hvordan cykling kan bidrage til samfundet.

- Hvorfor har KL ikke nogen der specifikt arbejder med cykling? spørger Jens Peter Hansen, der aktivt vil arbejde for, at kommunerne lægger mere pres på Christiansborg for investeringer til blandt andet cykelinfrastruktur.

- Cyklistforbundet gør det rigtig godt i forhold til politikerne på Christiansborg, og det er godt, for mange af pengene til cykelstier kommer derfra. Men vi skal også have skabt et større 'pull' fra kommunerne om, at de gerne vil have nogle penge fra staten til cykelinfrastruktur, siger formanden, der som sagt har en naturlig interesse i det kommunale område. Han har siden 2001 siddet i byrådet for Venstre - først i den gamle Purhus Kommune og nu Randers Kommune.

Han vil nu som landsformand tage kontakt til Kommunernes Landsforening for at få cykling sat på dagsordenen.

- Vi skal have større opmærksomhed på alle cyklingens fordele på det kommunale niveau, siger Jens Peter Hansen, der i Randers og omegn er kendt som en utrættelig forkæmper for cykelsagen. Han har været

formand for Cyklistforbundets Randers Afdeling siden 2012 - medlem siden 2008.

Vi skal have flere medlemmer

Jens Peter Hansen udgør nu sammen med Hovedbestyrelsen Cyklistforbundets politiske ledelse. En af opgaverne for dem er at medvirke til, at Cyklistforbundet får flere medlemmer.

- Den store interesse, der er for klima og sundhed, skal vi kanalisere over i flere medlemmer, og så skal vi blive bedre til at udnytte det engagement, der er mange forskellige steder i vores organisation og give plads til dem, der vil noget, siger Jens Peter Hansen, der også mener, Cyklistforbundet kan blive bedre til at opsamle 'lavt hængende frugter' rundt i landet.

- Vi skal i højere grad tage kontakt til borgergrupper, der rundt i landet kæmper for





cykelsagen; det kan være en gruppe, der kæmper for en cykelsti.

– Det er meget typisk, at man er optaget af det, der er tæt på en selv, fx en cykelsti til børnene. De borgere skal vi da have ind i vores organisation eller have tilknyttet på en anden måde, så vi opnår en generel større synlighed og opbakning. Der skal vi som Hovedbestyrelse være mere synlige og hurtigere til at komme ud og markere os og hjælpe. Og med al den energi, der er i vores Hovedbestyrelse, tror jeg nok, vi hver for sig kan støtte op i vores områder om nogle af de aktiviteter, der foregår, siger Jens Peter Hansen.

Den nye formand har ikke længere fulltidsjob og vil lægge mange timer i konkret arbejde for cykelsagen, og han lægger vægt på at være synlig. Han er blandt andet flittig med tasterne på Twitter.

– Det er den måde, jeg arbejder på, og jeg har været synlig inden for cykelsagen i mange år. Det er selvfølgelig for at påvirke dem, vi gerne vil påvirke, men det er lige så meget for at få noget tilbage. Hvis du ikke stikker snuden frem, så får du ikke en tilbagemelding, der gør, at du bliver klogere og kan rette kursen ind for at nå dine mål, siger Jens Peter Hansen.

Han ser det også som sin opgave som formand, at alle i Hovedbestyrelsen oplever, at de bidrager og gør en forskel.

– Der skal uddelegeres noget ansvar, og det er til dygtige folk, så det gør jeg gerne. At få Hovedbestyrelsen til virkelig at gøre en forskel er også en af mine kerneopgaver – og så selvfølgelig at præge den retning, vi arbejder i som forbund og som Hovedbestyrelse. 🚲

Cykler langt – meget langt

Cyklistforbundets nye formand, **Jens Peter Hansen**, er vild med at cykle og cykler gerne langt. Han har engang cyklet fra bopælen ved Randers til en Velo City cykelkonference i Nantes, 1720 kilometer væk – på godt fem dage. Det svarer til over 300 kilometer om dagen.

– Det var godt nok lige ved at være 'på kanten'. Bortset fra én formiddag havde jeg modvind hele vejen, siger Jens Peter Hansen. Han cykler ofte til møder i København fra Randers.

– At cykle til København er rutine, siger han.

Jens Peter Hansen er født lidt uden for Vojens i 1957, men har boet mange år i Hvidsten ved Randers. Han er uddannet Landbrugsøkonom fra Landbohøjskolen. Medlem af Randers Byråd for Venstre. Gift og har tre voksne børn.

Han blev valgt som formand på Cyklistforbundets Landsmøde i oktober, hvor der også var valg til Hovedbestyrelsen.

Du kan se, hvem der ellers blev valgt, på cyklistforbundet.dk/hb

TEMA: Biler ned i fart




HER MÅ HILLERØD IKKE SKRUE HASTIGHEDEN NED TIL 40 KM/T

Mange kommuner vil gerne sætte farten ned i deres boligområder. Det vil give bedre sikkerhed og tryghed, mener de. Men en del gange siger politiet nej. Det er nemlig de forskellige politikredse, der afgør, hvordan reglerne skal tolkes.



Formanden for Hillerød Kommunes Arkitektur, Byplan og Trafikudvalg, Dan Riise (V), håber, at kommunens anstrengelser for at få etableret 40 km/t hastighedsbegrænsning i Nødebo snart bærer frugt, og at kommunen får lettere ved at etablere hastighedsbegrænsninger i sine boligkvarterer og landsbyer.

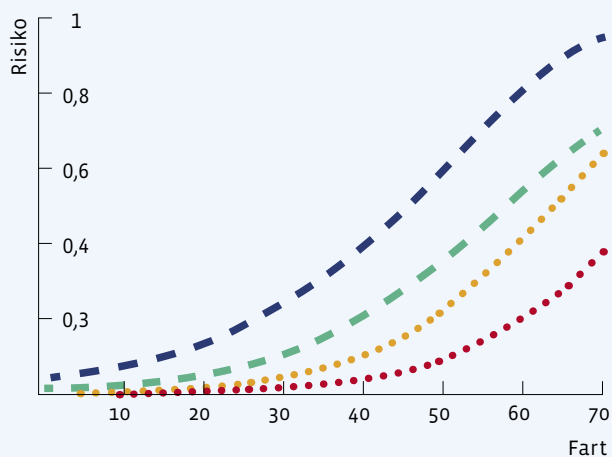
→ Hillerød vil gerne dæmpe hastigheden i boligkvartererne, fx på Nødebovej, men har som mange andre kommuner fået afslag fra politiet på at sætte hastighedsgrænsen ned. Det betyder, at Hillerød ikke kan følge Gladsaxes eksempel. Gladsaxe Kommune er en af pionererne i trafiksikring for bløde trafikanter og har i mange år haft 40 km/t som maksimal hastighed mange steder i kommunen. Det har været med til, at Gladsaxe har 77 procent færre ulykker med personskade.

CYKLISTER ser i dette tema nærmere på, hvad der skal til for, at kommunerne får bedre mulighed for sænke hastigheden på vejene. 

FAKTA OM FART: RISIKOEN STIGER MED FARTEN - OG MED ALDEREN

Når gennemsnitshastigheden på en vejstrækning eller et vejnet stiger med 10%, vil antallet af personskadeulykker stige det dobbelte – ca. 20%. Personskader falder tilsvarende 20% ved 10% lavere hastighed.

KILDE: VEJDIREKTORATET



- Risiko for alvorlig personskade for fodgængere (og cyklister) ældre end 60 år
- Risiko for alvorlig personskade for fodgængere (og cyklister)
- Dødsrisiko for fodgængere (og cyklister) ældre end 60 år
- Dødsrisiko for fodgængere (og cyklister).

KILDE: TRAFIKVERKET, SVERIGE





I GLADSAXE HAR DE UDRYDDET 7 UD AF 10 PERSONULYKKER



GLADSAXE KOMMUNE HAR I MANGE ÅR VIST, AT LAVERE HASTIGHED GIVER STØRRE SIKKERHED.

→ I mange år var Gladsaxe Kommune kendt for at huse TV-Byen, men Gladsaxe Kommune kan nu om dage smykke sig med at være en pioner, når det handler om trafikikkerhed. Allerede i 1996 indførte man i flere dele af kommunen en hastighedsgrænse på 40 km/t. Kommunen fik lov til, som en del af en forsøgsordning med Politiet og Vejdirektoratet, at indføre lavere hastighed i nogle boligområder og supplere med bump.

Da kommunens folk senere studerede tallene, opdagede de, at ulykker med personskade var gået ned med 30 procent. Den succes fulgte kommunen op ved at investere endnu mere i trafikikkerhed. Det fortæller Carsten Høeg Maegaard, der er teamleder i Veje og Trafik i Gladsaxe.

– Vi har i årenes løb nedsat hastigheden til 40 km/t og nærmest plastret kommunen til med vej bump, og det virker. Ulykker med personskader er nu nedbragt med over 77 procent sammenlignet med 2009, siger han.

Gladsaxes succes med trafikikkerhed skyldes i høj grad, at der er politisk fodslag blandt politikerne i byrådet om at gennemføre de nødvendige foranstaltninger. Også Cyklistforbundet i Gladsaxe har løbende samarbejdet med kommunen.

– Cyklistforbundets Afdeling i Gladsaxe havde i årene, mens man indførte hastighedszoner, vej bump osv. i fx boligområder, indflydelse på de beslutninger, der blev truffet og samarbejdede med kommunen om det, fortæller formand for afdelingen, Peter Bo Nielsen.

– Det er en kultur, vi har skabt siden den gang i '90'erne at i Gladsaxe, der tager vi trafikikkerhed alvorligt, siger Carsten Høeg Maegaard, der dog er for ung til, at han selv var med til at indføre det i sin tid.

Men hvad med de borgere, der kører i bil? Er de også tilfredse?

– Alle er sådan set enige om, at der skal være sikkerhed for børnene, og at vi skal have flere børn til at cykle. Vi støder faktisk ikke på argumentet om, der skal være mere plads til bilerne, siger Carsten Høeg Maegaard.

Gladsaxe har i hele perioden samarbejdet med politiet om at indføre hastighedsgrænserne.

– Vi har haft det nemt hos os, fordi vi startede tidligt, og vi har et rigtig godt og givende samarbejde med politiet. Jeg kan forstå, at de nordsjællandske kommuner og i København, hvor jeg tidligere var ansat, har større problemer med at få samtykke fra politiet. Vi har et fantastisk godt samarbejde med vores lokale politimand, som selv bor i kommunen. Og det er guld værd og noget af det vigtigste.

Trafikikkerheden i Gladsaxe kommer med en økonomisk pris, men den tjenes hurtigt ind igen, fortæller Carsten Høeg Maegaard.

– Da vi lavede de seneste investeringer i trafikikkerhed fra 2011-2014 kostede det 11 millioner kroner. Vi har regnet ud, at vi sparer cirka 16 mio. om året på sundhedsudgifter på grund af, at der sker færre ulykker, så det tog ikke engang et år at tjene udgiften ind igen.

FAKTA OM GLADSAXES VEJE

På 15 kilometer vej må man køre 30 km/t., og på 115 kilometer vej må man køre 40 km/t. Kun på 25 procent af det kommunale vejnet må man køre 50 km/t., og det har givet bonus for trafikikkerheden, viser en undersøgelse fra konsulentfirmaet Via Trafik.

Sammenlignes årene før de store hastighedsnedsættelser (1985-1995) med perioden efter projektet (2001-2013), faldt det gennemsnitlige årlige antal personskadeulykker på de omfattede veje med hele 77 procent.

På landsplan var det tilsvarende fald i personskadeulykker 47 procent.

KOMMUNER VIL HAVE REGLERNE ÆNDRET

NOGLE PEGER PÅ POLITIET, ANDRE PEGER PÅ EN BEKENDTGØRELSE. FAKTUM ER, AT NOGLE KOMMUNER FÅR LOV TIL AT SÆTTE DEN TILLADTE MAKSIMUMHASTIGHED FOR BILER NED TIL 40 KM/T ELLER LAVERE, MENS ANDRE IKKE GØR.

→ I Hillerød Kommune løber Nødebovej op forbi Esrum Sø. Der er mange boliger ved vejen, og politikere og embedsmænd i Hillerød vil gerne gøre Nødebovej og andre veje i boligkvarterer mere sikre for bløde trafikanter som gående og cyklister.

- Vi vil gerne sætte hastigheden ned til 40 km/t i boligområderne – og nogle steder helt ned til 30 km/t. Det gælder fx i Nødebo, hvor borgerne meget klart har sagt, at de ønsker farten sat ned, siger formanden for Hillerøds arkitektur, byplan- og trafikudvalg, Dan Riise (V).

Men den var Nordsjællands Politi ikke med på. Det er nemlig politiet, der bestemmer, hvordan reglerne skal fortolkes, uddyber direktør for Økonomi og Teknik i Hillerød, Lars Mørk:

- De sagde nej med henvisning til reglerne i bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser, og vi må jo gå ud fra, at de administrerer korrekt, men vi kan samtidig se, at det kan lade sig gøre i andre kommuner at sætte hastigheden ned, fordi politiet har en anden fleksibilitet, siger Lars Mørk. Han henviser til kommuner, der ligger i andre politikredse, fx Gladsaxe der hører under Vestegnens Politi. Han bakkes op i den holdning af projektchef Steffen Rasmussen, Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kom-

mune, der på en eksperthøring i Transportministeriet mente, at det er nemmere at komme igennem med ønsket om lavere fartgrænser for kommuner på fx Fyn.

- Der er forskellige praksis i politikredsene, og det er ikke hensigtsmæssigt, lød det fra Steffen Rasmussen.

Alle veje er skoleveje

Sektionsleder i Trafik, Vej og Park i Hillerød Kommune, Ivan Sønderholm Christensen, der tidligere som ansat i Gladsaxe Kommune var involveret i kommunens 40 km/t hastighedszoner, mener, at politiet med lidt god vilje har mulighed for at tolke på reglerne.

- Bekendtgørelsen giver kun mulighed for en lavere hastighedsgrænse på fx 40 km/t for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Men vi mener jo, at alle veje i princippet er skoleveje i den forstand, at børnene bor på et sted, hvorfra de skal hen til deres skole. Så det sted i bekendtgørelsen indeholder jo en mulighed for en tolkning af den, hvor det er muligt at sætte hastigheden ned på boligveje, forklarer Ivan Sønderholm Christensen.

Han kan imidlertid også konstatere, at Hillerød ikke fik

Sektionsleder i Trafik, Vej og Park i Hillerød Kommune, Ivan Sønderholm Christensen.



FOTO: JENS DRESLING/POLITIKEN/RITZAU SCANPIX

Direktør for Økonomi og Teknik i Hillerød, Lars Mørk.



FOTO: HILLERØD KOMMUNE

tilladelse af Nordsjællands Politi til at sætte hastigheden ned i to konkrete tilfælde.

Da politikredsene tilsyneladende administrerer bekendtgørelsen forskelligt, mener Lars Mørk og Ivan Sønderholm Christensen, at den bedste vej til større trafiksikkerhed i kommunerne er, at bekendtgørelsen bliver ændret.

- Det bedste ville være, hvis reglerne blev ændret, siger Lars Mørk. Og det kæmper Hillerød Kommune sammen med flere andre kommuner for. For nylig skrev Hillerøds borgmester Kirsten Jensen sammen med fem andre nordsjællandske borgmestre til transportministeren, at reglerne bør ændres, så kommunerne får større mulighed for at indføre lokale hastighedsbegrænsninger.

- Vi vil gerne tilkendegive, at vi ønsker mulighed for lavere hastigheder på veje i byerne, lød det fra Rudersdal, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Hillerød, Allerød og Furesø Kommuner.

Ny afgørelse i klagesag

Cirka samtidig med, at de seks borgmestres brev ramte ministerens skrivebord, skete der imidlertid noget andet. Transportministeriets jurister traf en afgørelse i en klagesag fra Københavns Kommune. Kommunen havde klaget over en afgørelse fra Københavns Politi. Juristerne i Transportministeriet omgjorde Københavns Politis afgørelse, og gav dermed Hovedstaden ret til at sætte hastigheden ned til 40 km/t visse steder på Amager. Det fik transportminister Benny Engelbrecht til at konkludere, at kommunerne med den afgørelse i hånden har udvidet ret til at sætte hastigheden ned.

- Det er første gang, ministeriet har haft mulighed for at tage konkret stilling til tolkningen af reglerne, og derfor forventer jeg også, at afgørelsen vil få stor betydning for kommunernes mulighed for at sætte farten ned. Afgørelsen siger meget klart, at kommunerne med de nuværende regler har gode muligheder for at sætte farten ned i bestemte områder, hvor der er skoler og dagtilbud i nærheden, eller hvis de i øvrigt vurderer, at det vil være godt for trafiksikkerheden. Det er noget af det, som kommunerne har ønsket, og jeg er tilfreds med, at reglerne nu bliver præciseret med den her afgørelse, udtalte ministeren.



DER ER FORSKELLIGE PRAKSIS I POLITIKREDSENE, OG DET ER IKKE HENSIGTSMÆSSIGT

CYKLISTER har talt med ministerens pressechef, der forklarer, at Benny Engelbrecht mener, afgørelsen åbner for, at et ønske om større trafiksikkerhed ofte er grund nok til, at politiet bør følge kommunernes ønske om lavere hastighed i fx boligområder. Der behøver altså ikke ligge skoler eller lignende i nærheden.

I Hillerød Kommune er de knapt så sikre på, at afgørelsen åbner en ladeport for kommunerne.

- Vi mener stadig, at bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser skal lempes, så vi får lettere ved at indføre zonerne i vores boligkvarterer, siger Ivan Sønderholm Christensen. Også i København og Kommunernes Landsforening, KL, har man den holdning.

- Det er vores vurdering, at afgørelsen, som omhandler et meget tæt bebygget område i København, ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne skabe præcedens for tilsvarende afgørelser i andre byområder, som ikke er så tæt bebyggede. Det er således fortsat vores vurdering, at der er behov for revisioner af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. KL deltager gerne i dette arbejde, siger projektchef Steffen Rasmussen, Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune til mediet MobilityTech. Han taler også på KL's vegne.

Ivan Sønderholm Christensen mener, at der med afgørelsen kommer for stort fokus på politiets rolle.

- Hvis konklusionen fra ministeriets side nu bliver, at politiet har tolket reglerne forkert, og at der derfor ikke er behov for at ændre reglerne, er vi bekymrede for, at kommunen ikke får mulighed for at indføre 40 km/t i boligkvarterer, siger Ivan Sønderholm Christensen. Han mener stadig, at bekendtgørelsen skal ændres, så 40 km/t ikke afhænger af, om der er "ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn" på strækningen.

Hvad der sker, om bekendtgørelsen bliver ændret eller forbliver, som den er, afhænger i høj grad af transportminister, Benny Engelbrecht, og han lægger sig ikke fast på noget endnu, men siger til CYKLISTER:

- Jeg har netop afholdt en offentlig høring om hastighed i byerne, hvor flere kommuner har efterlyst større råderum. Med afsæt i høringen fortsætter vi dialogen med både kommuner og politiet, så vi kan finde de rigtige løsninger i forhold til hastighederne i byerne.

Lige efter årsskiftet har de seks største byer i Danmark henvendt sig til transportministeren med et ønske om at kunne sænke hastigheden på egne veje. Så presset fra kommunerne øges. 🚲



POLITIET:

NÅR VI GIVER AFSLAG, ER KRITERIERNE IKKE OPFYLDT

**DET ER NORDSJÆLLANDS POLITI,
DER GIVER TILLADELSE ELLER AF-
SLAG PÅ HASTIGHEDSBEGRÆNS-
NING I HILLERØD OG 12 ANDRE
KOMMUNER. CYKLISTER HAR
SPURGT NORDSJÆLLANDS POLITI,
HVORFOR HILLERØD KOMMUNE
IKKE MÅ SÆTTE HASTIGHEDEN NED
I SINE BOLIGOMRÅDER.**

→ - Der er nogle kriterier, der skal være opfyldt for at sætte hastigheden ned. Det er fx hensyn til skoler, institutioner, fodgængere og cyklister. Hvis de hensyn ikke er opfyldt, og der ikke er sket nogle ulykker på stækningen, er kriterierne ikke opfyldt, fortæller Steffen Østergaard, der er vicepolitiinspektør og leder af Færdsels- og Hundecenter i Nordsjællands Politi.

Men hvorfor spiller trafiksikkerhed ikke ind som en faktor i sig selv?

- Det gør det også. Vi laver et træk i vores datasystem for at se, hvor mange ulykker og anmeldelser om trafikfarlige situationer der sker i det her kvarter. Hvis der ikke sker nogle, er der ikke trafiksikkerhedsmæssige grunde til at sænke hastigheden.

Men Hillerød Kommune vil gerne give større tryghed for, at man fx cykler til skole - også hvis den ikke ligger lige i boligområdet. Hvis fx børn undlader at cykle hen til skolen pga. utryghed, sker der måske færre eller ingen →

ulykker, men det kunne jo være fordi, manglende tryghed afholder nogle fra at cykle?

– Den antagelse kan man have, men det vil jeg gerne se noget statistisk belæg for. Hvis vi skal give tilladelse, skal der være nogle tal, der viser, at det er farligere på denne vej, end på en anden vej. Der skal være noget, der godtgør, at man sænker hastigheden. Et eksempel kunne være, at kommunens hastighedsmålinger for vejen viser en stigning i gennemsnitshastigheden over den tilladte hastighed for vejen.

Ifølge transportminister Benny Engelbrecht åbner en ny afgørelse i ministeriet om to sager på Amager for, at kommunerne kan få tilladelse med baggrund i en mere generel trafikikkerhed i kommunen? Får det betydning?

– Man skal huske, at det er meget komplekst det her. Man kan ikke bare sammenligne sager med hinanden, for de er ikke ens. Jeg tror, at et område som det på Amager havde fået tilladelse de allerfleste gange. Vi har trukket tallene for de 13 kommuner, vi samarbejder med for de seneste fem år. I 98 % af alle sager får kommunerne allerede nu tilladelse. Og af de sidste to procent er det måske 10-15 sager, der handler om hastighedsnedsættelse – fordelt på 13 kommuner. Og de sager er ikke ens, siger Steffen Østergaard, der fortæller, at Transportministeriet har bedt om tallene for, at de kan være en del af grundlaget for overvejelsen om at ændre i hastighedsbekendtgørelsen.

Når Nordsjællands Politi giver afslag, sender de ofte sagen tilbage til kommunen og beder dem uddybe. Ifølge Steffen Østergaard opfordrer politiet ofte til, at kommunen vælger en anden løsning.

– Vi anbefaler mange gange, at man laver nogle hastighedsdæmpende foranstaltninger, for det, ved vi, har en effekt på dæmpning af hastigheden. Hvis du ændrer fartgrænsen, betyder det, at der oftere skal være politikontrol. Det er ikke nok bare at sætte et skilt op. Men det er jo billigere for kommunen at sætte et skilt op, end det er at lave hastighedsdæmpende foranstaltninger, siger Steffen Østergaard, der pointerer, at Nordsjællands Politi har et glimrende samarbejde med alle 13 kommuner.

– Vi taler jo også om sagerne, og der er plads i lovgivningen til en slags forhandling, og hvis vi ikke kan blive enige, ender det ofte med, at sagen bliver sendt til Færdselsstyrelsen til afgørelse, siger Steffen Østergaard. 🚲

FARTEN SKAL NED

DER SKAL VÆRE FÆRRE DRÆBTE OG SKADEDE CYKLISTER, DERFOR SKAL HASTIGHEDEN PÅ BILERNE NED I BYERNE.



– Der skal helt klart være bedre mulighed for kommunerne at sætte farten ned der, hvor de ønsker det, siger Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet.

Forbundet arbejder for, at færre cyklister bliver dræbt eller kommer til skade og at sætte hastigheden ned i byerne.

– Vi ser jo i fx Gladsaxe Kommune, hvor de blandt andet har indført 30 km/t og 40 km/t zoner, at personskaderne falder drastisk med 77 procent. Og hastighedszonerne og de tilhørende vej bump koster altså ikke ret meget at indføre, så det er jo sund fornuft, at kommunerne skal have mulighed for at følge det gode eksempel. Der er desværre for mange cyklister og fodgængere, der kommer til skade eller dræbes, siger Klaus Bondam.

Han mener, at bekendtgørelsen skal ændres, så kommunerne har ret til at sænke hastigheden ud fra et generelt ønske om større trafikikkerhed.

– Vi ser for tit, at politiet, med eller mod deres vilje, spænder ben for at øge sikkerheden, fordi bekendtgørelsen indirekte tilgodeser bilkørsel, derfor skal den ændres, mener Klaus Bondam.

– Farten dræber, det viser alle undersøgelser. Hvis du sænker gennemsnitshastigheden på en vejstrækning med 10 procent, vil antallet af personskadeulykker falde med ca. 20 procent. Og i forhold til risiko er der en kæmpe forskel på, hvis du bliver ramt med 30 km/t eller 50 km/t. Med 30 km/t har du stor chance for at overleve. Derfor anbefaler eksperter, at maksimumhastigheden i områder, hvor cyklister, fodgængere og biler færdes sammen, er 30 km/t, siger Cyklistforbundets direktør og slutter:

– Vi ser frem til at fortsætte dialogen med bl.a. transportministeren, KL og politiet om hastighedsgrænserne. 🚲



VI CYKLER TIL ARBEJDE

- HAR FÅET EN
KØLIG LILLEBROR

I januar 2021 er det tid til at finde sin indre viking frem, når vi sadler op til den nye VI CYKLER TIL ARBEJDE-vintercyklingsuge. Vi cykler hele ugen d. 25.- 31. januar. Det er gratis for alle at cykle med!

Meld holdet til på vcta.dk

Pssst...
Vi cykler også
i maj, som vi
plejer



VINTERCYKKLINGSUGEN

25.- 31. JANUAR



CYKLIST™
FORBUNDET
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



Nytårsønsker

Flere supercykelstier, grøn mobilitetsplan og cykelbus over Storebælt. CYKLISTER har spurgt en række aktører på cykelområdet, hvad de ønsker sig for 2021



BENNY ENGELBRECHT
TRANSPORTMINISTER (S)

2021 bliver året, hvor vi skal indgå en bred, politisk aftale om en ny, grøn mobilitetsplan. Og her, hvor 2020 går på hæld, ser jeg tilbage på et ganske særligt år, som har givet mig vigtig viden og gode erfaringer, som jeg vil tage med til forhandlingsbordet. Flere har arbejdet hjemme, det har givet bedre plads på vejene, jeg opfordrede danskerne til at skifte den kollektive transport ud med cyklen på de korte ture, og vi gjorde det gratis at tage cyklen med færgerne i hele juli. Derudover har vi fået nye beregninger, der viser, det er meget sundere at cykle, end vi hidtil har troet. Det vil jeg som Danmarks selverklærede cykelminister tage med fra 2020, for der er mange gevinster ved at cykle mere – det er godt for helbredet, samfundet og klimaet. Jeg glæder mig til at komme i gang. Godt Nytår!



KLAUS BONDAM
DIREKTØR, CYKLISTFORBUNDET

Jeg håber – eller rettere kræver – at den grønne mobilitetsplan, som vi er blevet stillet i udsigt, har meget store og markante elementer af hverdagscyklisme, herunder redskaberne til hvordan vi kan arbejde med vane-skift i transportmønstre og få flere børn og unge op på cyklen. Ord, gode hensigter og hashtags er ikke nok. Der skal milliarder af kroner – bemærk flertalsfor-men – på bordet. Både til udbygningen af cykelinfrastrukturen over hele landet og til etableringen af en række incitamentsordninger; fx skattefrihed ved arbejdsgiverbetalt cykel, mulighed for at få en cykel over bruttolønsordningen og særlig kørselsgodtgørelse for cyklister. Jeg håber også at 'eksplosionen' af el-cykelsalget fortsætter i 2021, for potentialet er enormt, også til varetransport i byerne. Og gid 2021 bliver året, hvor politiet træder i karakter og begynder at tage cykeltyverier alvorligt.



SIDSEL BIRK HJULER
SEKRETARIATSLÉDER,
SEKRETARIATET FOR
SUPERCYKELSTIER

I 2009 startede det første Supercykelstisamarbejde. Det ligger i hovedstadsregionen og er vokset sig fra et samarbejde mellem 16 til i dag 30 kommuner og Region Hovedstaden. I 2020 startede det andet Supercykelstisamarbejde i Danmark. 11 østjyske kommuner og Region Midtjylland. El-cyklen er på markant fremmarch, og næsten halvdelen af alle beskæftigedes afstand til arbejde er 10 km eller under. I 2021 håber jeg derfor, at endnu flere kommuner og regioner vil samarbejde om at forbedre den regionale cykelinfrastruktur. For vi kan se, det virker. Cykeltrafikken er steget med 23% på etablerede supercykelstier i hovedstadsregionen. Vil man styrke sundhed og klima, er der derfor god grund til at sikre, at cyklen er et attraktivt valg også på de længere distancer.



TROELS ANDERSEN
PROGRAMLEDER FOR
CYKLISTERNES BY, ODENSE

Jeg håber virkelig, at Coronakrisen får flere til at vælge cyklen, ikke bare som en transportform, men også til motion, afstresning og glæde. Danmark har aldrig haft et bedre stinet end nu, og rigtig mange korte bilture kan nemt tages på cykel. Kunne vi få flere forældre til at se det rigtige i, at børn og unge bør cykle og gå til skole og især ungdomsuddannelser, kan vi få ændret en kedelig tendens. En ny cykelpulje vil kunne sætte skub i at få bygget de mange missing links rundt om i landet. Det ville være dejligt, hvis de store fonde også kunne se meningen i at støtte vigtige projekter med stibroer og stitunneller udenfor København.



PABLO CELIS
VEJ- OG TRAFIKINGENIØR,
CELIS CONSULT

I 2021 håber jeg, at Regeringen med en ny infrastrukturpakke har afsat et større mia. beløb til cykelfremme i Danmark, og at vi for alvor får rykket på at få styrket vores cykelkultur – både hvad angår hverdagscykling, skolecykling og cykelturisme. I 2021 drømmer jeg bl.a. om, at en del af de mere end 3.000 km nedlagte danske jernbaner bliver omdannet til fremtidens mobilitetskorriderer – korriderer, hvor det bliver muligt at pendle mellem oplandsbyer ad de smukkeste cykelstier i verden, og hvor selvkørende busser (i skøn forening med cyklisterne på cykelstierne) kommer til at udgøre lige netop det tilbud, som byerne i landdistrikterne har sukket efter.



LINE WAGENER
DRIVER WEBSITET ALLEUD.DK
OM AKTIV FERIE OG
FRILUFTSLIV MED BØRN

Bedre vilkår for cyklister, der vil på cykelferie i Danmark. Så enkel lyder min drøm for 2021. Stadig flere vælger cykelsadlen frem for flysædet i ferien (hurra!), men Danmark halter gevaldigt bagud. Jeg drømmer om:

- Langt bedre trafikikkerhed på de rekreative cykelruter.
- Bedre pausefaciliteter langs cykelruterne – som i Tyskland.
- Nedlæggelse af de lokale/regionale/nationale cykelruter, som ikke har ordentligt underlag, trafikikkerhed og skiltning.
- Bedre statistik ift. de forskellige segmenter af cykelturister – vi er ikke én homogen gruppe – af dæk og forstå forskellighederne.
- En samlet stærk organisation, der løfter området og skaber varige forandringer – og som ikke arbejder med kortsigtede projekter. Hep hep. Cykelferie er fantastisk – men vi skal oppe os. Jeg giver gerne en hånd!



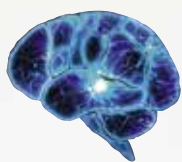
SØREN HAVE
SELVSTÆNDIG RÅDGIVER OM
GRØN TRANSPORT

Jeg håber, at vi i 2021 for alvor får omdirigeret betydelige ressourcer fra bilismen, både økonomiske og politiske, til fremme af cykling, således at de alt for mange korte bilture konverteres til cykling. Det er godt for den enkelte, for omgivelserne og for de resterende bilister. Kort sagt skal det derfor i byen være lige så nemt at eje en el-cykel som en Tesla, og på landet være lige så trygt at cykle som i byerne. Og så burde cykel-bussen over Storebælt genåbne i sommerhalvåret.



MARIANNE WEINREICH
FORMAND,
CYKELAMBASSADEN

I 2021 håber jeg på, at cyklen endelig bliver bredt anerkendt som en hjørnesten i omstillingen til en mere grøn mobilitet i byerne. Vores afhængighed af privatbiler – drevet af el eller ej – er et fundamentalt problem, som vi er nødt til forholde os til. Hvis vi vil have en grønnere mobilitet, skal vi satse meget mere på cyklen – med og uden el – samt på kollektiv transport. Vi bliver nødt til at give mere plads til og investere meget mere i bedre forhold for cykler og holde op med at betragte cyklen som nice to have. Cyklen er need to have, hvis vi skal sikre sund, grøn og effektiv mobilitet for danskerne. Vi er nødt til at gøre op med privatbilen som kongen over de andre transportmidler. Vi skal have mere ligestilling – også inden for transportmidler.



ORDBOG

[Serotonin]: Et signalstof, der bidrager til sindsro, veltilpasning, optimisme og lykke. Serotoninniveauet i hjernen stiger ved fysisk aktivitet.

[Dopamin]: Et signalstof, der er vigtig for motivation, hukommelse, opmærksomhed, søvn, humør og læring. Fungerer som et belønningsstof i hjernen. Dopaminniveauet i hjernen stiger ved fysisk aktivitet.

[Noradrenalin]: Har betydning for, hvor vågne vi er, for vores energiniveau og humør. Derudover har det betydning for vores tænkning og hukommelse. Koncentrationen af noradrenalin i hjernen og blodet stiger ved fysisk aktivitet, hvor du får pulsen op.

[Kynurenin]: Stoffet kynurenin findes i blodet og kan gå over i hjernen. Kynurenin er højt hos mennesker med stress og psykisk sygdom. Ved fysisk aktivitet bliver kynurenin omdannet til kynureninsyre, der ikke kan trænge ind i hjernen og lave skade.

[BDNF]: Står for Brain Derived Neutropic Factor. BDNF er nødvendigt for at den del af hjernen, hippocampus, der styrer indlæring og hukommelse, ikke svinder ind. BDNF-niveauet øges ved fysisk aktivitet og er dermed med til at styrke hukommelsen.

KILDE: BENTE KLARLUND PEDERSEN, GÅ-BOGEN, GYLDENDAL



Cyklen er en lykkepille

Du ved nok, at det er godt for dit helbred at cykle. Men hvad sker der egentlig i din hjerne, når du træder i pedalerne? Vi har allieret os med professor og overlæge på Rigshospitalet Bente Klarlund Pedersen. Er du klar til en fascinerende rundtur i din hjerne?

→ Du bliver i bedre humør af at cykle, og det er der en rigtig god grund til.

– Når man er fysisk aktiv, fx når man cykler, så aktiverer man en række hormoner i hjernen, som har betydning for ens glædesfølelse, og man får en følelse af belønning og tilfredshed. Hormonerne hedder serotonin, dopamin og noradrenalin, fortæller Bente Klarlund Pedersen, og uddyber at hormonerne også aktiveres ved relativ let fysisk aktivitet.

Hun forklarer, at man kender hormonerne fra mennesker, der skal i behandling for depression. Med den anti-depressive medicin forsøger man nemlig at påvirke niveauet af serotonin, dopamin, noradrenalin eller flere af dem samtidig, men gennem fysisk aktivitet påvirker man selv hormonerne på en positiv måde:

– Man kan ligefrem sige, at man aktiverer en slags naturlig lykkepille eller glædespille, når man sætter sig op på cyklen, siger Bente Klarlund Pedersen.

Du belønner din hjerne og skaber sundere vaner

Humøret bliver altså påvirket positivt af cykelture, men hjernen får også en belønningsfølelse. Det sker via signalstoffet dopamin, og det er ifølge Bente Klarlund Pedersen vigtigt.

– Alle mennesker har brug for en eller anden form for belønning hver dag. Belønningsfølelsen er biokemisk set en stigning af dopamin i hjernen, og den kan man få på forskellige måder. Man kan få den ved fysisk aktivitet såsom cykling eller løb, eller man kan få den gennem noget mindre sundt såsom søde sager, alkohol, stoffer eller spil, forklarer hun.

Belønningsfølelsen har faktisk en dobbelt positiv effekt på vores sundhed.

– Man kan forestille sig, at hvis man får et dopaminboost, hvor man trigger sit belønningscenter, fordi man fx har cyklet en tur, så behøver man ikke få belønningen andre steder fra. Det er måske en af forklaringerne på, at når folk begynder at cykle til og fra arbejde, så får det en

afsmittende effekt. Man får altså nogle bedre vaner – man spiser sundere, stopper med at ryge eller lever på andre måde sundere, forklarer Bente Klarlund Pedersen.

Når benmusklerne arbejder, styrker du hukommelsen og forebygger depression

Du bruger dine benmuskler, når du cykler, og selvom du ikke mærker det, mens du tonser afsted på jernhesten, så styrker du faktisk din hukommelse samtidig, forklarer Bente Klarlund Pedersen:

– Musklerne udskiller nogle stoffer, når man cykler. Nogle af stofferne, myokiner, går ud i blodet, og de påvirker hjertet, fedtet, bugspytkirtlen og mange andre organer. Inden for de seneste år har man fundet ud af, at nogle af dem også forlader musklerne, går ud i blodet og går ind i selve hjernen. Inde i hjernen påvirker myokinerne niveauet af BDNF (Brain Derived Neutropic Factor), og det er vigtigt, for det er BDNF, der får hukommelsescenteret, hippocampus, til at vokse. Det betyder, at når man cykler, så stimulerer man sine muskler til at lave et stof, der går ind i hjernen, som stimulerer BDNF, så man husker bedre. Myokiner udskilles, når du bruger dine muskler, og det gælder altså også, når du cykler.

Som om det ikke var nok, så hjælper dine muskler dig også med at forebygge depression.

– For nylig har man opdaget stoffet kynurenin, der faktisk ikke er et rart stof. Det er et slutstof i vores leverstofsifte, og det kan gå ind i hjernen og gøre, at vi bliver depressive. Når man bruger sine muskler, fx når man cykler og tramper godt til, så vil musklerne lave et enzym, som omdanner kynurenin til det tungere stof kynureninsyre, og det kan ikke gå ind i hjernen og lave skade. Man laver altså en antidepressiv kur af det stof, som ville kunne have givet depression, forklarer Bente Klarlund Pedersen, der understreger, at fysisk aktivitet ikke er en behandlingsform, men en måde at forebygge stress, angst og depression på. 🚲



→ Hvis du cykler meget, og din cykel ikke er tilpasset din krop, risikerer du at overbelaste især nakken og den øverste del af ryggen. Og så knæene kan være udsatte. Derfor indleder Thomas Bulig Thoustrup med at spørge til eventuelle skavanker hos motionscyklist Poul Erik Blus, som har taget sin hvide racer med til bikefitting i Aarhus.

Poul Erik Blus cykler uden problemer fem kilometer til og fra arbejde hver dag, men når han på heldagstur med gutterne i motionscykelklubben tilbagelægger på den anden side af 100 km, får han ondt i nakken.

Det er meget normalt, beroliger Thomas Bulig Thoustrup.

– Det kan for eksempel skyldes træthed i nakkemusklernerne. Alligevel kan vi ændre på cyklen, så problemet bliver mindre, stiller han i udsigt.

Thomas Bulig Thoustrup er fysioterapeut i Frederiksbjerg Fysioterapi i Aarhus og har bikefitting som en af sine opgaver. Han er selv motionscykelrytter og har blandt andet kørt flere af de kendte stigninger fra alpernes Tour de France.

– Bikefitting handler om at få rytteren til at sidde bedre på cyklen, så han opnår større komfort og får mere kraft i pedalerne, siger Thomas Toustrup og spænder raceren fast i hometraineren.

Poul Erik Blus begynder at træde, mens bikefitteren sidder på hug og betragter ham fra siden. Han kigger primært efter rytterens kontaktpunkter med cyklen: Sadel, pedaler og styk.

Sadlen løftes fem millimeter

I jagten på det optimale samspil mellem hofte, knæ og fod klistrer Thomas Bulig Thoustrup små, hvide markeringmærker på siden af hoftelæddet, knæled og ankelled, så han kan måle vinklerne på Poul Erik Blus.

Først ser Thomas Bulig Thoustrup på sadlens højde. Han beder rytteren stoppe med venstre fod i klokken 6 – altså med pedalen i bund – og måler derefter knæet med en stor vinkelmåler.

– Din vinkel er cirka 40 grader, hvor den optimalt skal ligge mellem 27 og 37 grader. Du har altså en lille smule for meget bøj i

Bikefitter **Thomas Bulig Thoustrup**

hjælper med at indstille cyklen korrekt, så rytteren både undgår skader og får den størst mulige komfort ved at cykle. **CYKLISTER** tog motionscyklist, Poul Erik Blus, med til bikefitting i Aarhus.

BIKEFITTING

knæet, så vi hæver din sadel en smule, siger bikefitteren.

Det minder Poul Erik Blus om, at han nogle gange syrer til i knæene, når han cykler langt. Især op ad bakke.

– Hvis du sidder for lavt, bliver du mast sammen og kan blive øm på forsiden af knæet og i nakken. Sidder du for højt, flytter du problemet til knæets bagside, forklarer Thomas Bulig Thoustrup.

Han finder en unbrako-nøgle frem og sender sadlen fem millimeter i vejret. Næste måling viser en vinkel i knæledet på 37 grader, altså akkurat inden for det optimale.

Thomas Bulig Thoustrup trækker en loddelinje med rødt laserlys ned langs siden af underbenet – fra knæ til fod.

– Jeg vil gerne have din sadel længere tilbage. Hvor føler du, at du lægger mest vægt? Med bagdelen eller hænderne, spørger bikefitteren.

– På hænderne, svarer Poul Erik Blus og vurderer, at fordelingen hedder 60 procent i hænderne og 40 i bagdelen.

– Hvis vi samtidig rykker styret lidt op, flytter vi mere tryk over på sadlen, siger Thomas Bulig Thoustrup og rykker sadlen syv

millimeter tilbage for at få placeringen til at passe med Poul Erik Blus' knæ.

Knæene skal sidde over fødderne

– Har du selv indstillet dine klamper, spørger Thomas Bulig Thoustrup og får at vide, at Poul Erik Blus har rettet bindeledet mellem cykelsko og klikpedaler til ud fra sin fornemmelse.

Med en loddelinje fra et markeringmærke på knoglen under knæet til tå nummer to – den ved siden af storetåen – måler Thomas Bulig Thoustrup sig frem til, at Poul Erik Blus holder sine knæ lige over fødderne. Det giver en optimal ydelse i pedalerne. Ellers havde bikefitteren haft mulighed for at justere med indlæg i cykelskoene.

– Med knæene lige over fødderne er det ikke en rotationsbelastning, som giver dig smerter i knæene, så når de syrer til, kan det meget vel skyldes, at sadlen både sad lidt for lavt og lidt for langt fremme, sammenfatter han.

Bøjede albuer absorberer stød

Nu er turen kommet til styret. Når Poul Erik Blus har hænderne på bremsegrebene, skal





FÅR RYTTER OG CYKEL TIL AT PASSE SAMMEN PÅ MILLIMETER

SÅDAN INDSTILLER DU DIN CYKEL

Stort set alle moderne racercykler og mountainbikes kan indstilles, mens det kniber for en del hverdagscykler, særligt i den helt billige ende. En racercykel og en mountainbike skal indstilles lidt forskelligt. Du kan indstille din racer ved at følge disse punkter i rækkefølge:



1 Sadelhøjden

Du finder den rette højde på sadlen ved at måle din skridtlængde og trække 10 centimeter fra. Skridtlængden måler du ved at stå uden sko på fladt gulv med cirka 15 centimeter mellem benene. Så måler du fra skridtet og helt ned til gulvet på indersiden af benet. Herefter finder du toppen af sadlen ved at måle fra midten af krankboksen op langs sadelrør og sadelpind.

2 Sadlens hældning

- Begynd med at have en lige sadel.
- Du kan have et svagt drop nedad svarende til en kvart luftlomme på et vaterpas.
- Spidsen må (stort set) aldrig pege opad.

3 Sadlen frem eller tilbage?

Begynd med at sætte sadlens bøjler fast midt på sadelpinden. Når pedalerne er vandrette, skal forsiden af knæskallen flugte med pedalaksen. Flyt sadlen frem eller tilbage, indtil det er tilfældet.



der være 90 grader mellem skulder og overkrop. Det er der, konstaterer Thomas Bulig Thoustrup med sin vinkelmåler.

– Ved at sætte sadlen tilbage har vi givet dig mere racerstilling. Men stødene fra forhjulet går op gennem dine arme og forplanter sig til nakken, så hvis vi drejer bremsegrebene en smule indad, kommer du til at bøje lidt i albuerne. Det virker stødabsorberende.

Samtidig vipper Thomas Bulig Thoustrup racerstyret en anelse opad, så Poul Erik Blus kommer til at sidde en smule mere oprejst.

– Jo længere du har hen til styret, jo mere belaster du nakken, fordi du skal kompensere for, at hovedet er tungt og vil falde nedad. Ved at sidde lidt højere åbner du kroppen, uddyber Thomas Bulig Thoustrup.

Han vender tilbage til fødderne og beder Poul Erik Blus placere venstre fod i klokken 9. Her rykker bikefitteren hans hæl indad og

udad. Hælen skal gerne gå lige langt til hver side, og det krav lever rytteren op til.

– Nu har vi prøvet at indstille cyklen, så vi får syren ud af dine knæ. Om det er lykkedes, finder du ud af, når du kører en lang tur. Ellers skal du enten have endnu mere højde på sadlen eller rykke den mere bagud.

Højden kan være et problem, vurderer Poul Erik Blus.

– Jeg vil gerne kunne støtte med den ene fod, når jeg klikker mig ud, så hvis det bliver nødvendigt, kan jeg begynde med at sætte sadlen bagud, foreslår han sig selv.

Svært at måle power i pedalerne

Thomas Thoustrup kan godt vurdere, om en almindelig transportcykel passer i størrelsen til cyklisten, men egentlig bikefitting kræver, at han kan spænde cyklen i hometraineren, så han kan se og måle på rytteren, mens han

er i aktion. Det kan han med en racercykel, mountainbike eller citybike.

– De fleste kan få glæde af bikefitting, men mange skal have ondt et sted, før de vil bruge 1.200-1.500 kroner på det, lyder hans erfaring.

Mange oplever også, at de får mere power i pedalerne, men det kan både være svært at måle og fornemme.

– Bikefitting giver større mulighed for at køre optimalt, hvis man cykler 5-10 kilometer på arbejde, men en så kort distance giver ikke en større belastning, end at man kan tage turen på alle cykler. De, der kører 10-15 kilometer på arbejde, har typisk købt en dyrere cykel, og de tager måske også på længere ture indimellem. Cykler man plus 100 kilometer, mærker man for alvor gevinsten ved bikefitting, siger Thomas Bulig Thoustrup, som jævnligt cykler de 22 kilometer, han har på arbejde. 🚲



4 Styrets højde

Jo større en person og cykel desto større skal højdeforskellen mellem sadel og styr være. Ved drop på mere end 5 centimeter får du mere vægt på hænderne og måske gener som sovende fingre.

5 Styr frem eller tilbage? (kræver skift af frempind).

Du skal sidde afslappet på cyklen. Når hænderne er placeret i bremsegrebene, må du ikke kunne se navet på forhjulet for styret.

6 Styret skal være lige

Styret bør være lige, altså så den første del af bremsegrebene sidder vandret.



7 Bremsegrebenes placering

Den første del af bremsegrebene skal sidde vandret, så de forlænger styrets lige del. Det giver en naturlig overgang fra styr til greb.

SÅDAN BLEV POUL ERIKS CYKEL JUSTERET

- Sadel sat fem millimeter op.
- Sadel rykket syv millimeter tilbage.
- Styr vipet en anelse op.
- Bremsegreb vipet en smule indad.



**”Jeg har det problem,
at hvis jeg siger noget højt,
så gør jeg det, og så kom jeg
til at sige, at jeg cykler til
Nordkap på lørdag”**





OM

turen til Nordkap

ANTAL DAGE:

31
dage

Fra 27. juni 2020 – 28. juli 2020

DISTANCE:

4274,7 km.
samt

18

færge-overfarter

TID I SADLEN:

194 timer
1 minut
57 sekunder

UDSTYR:

Bullitt-ladcykel

ca. **60 kg.**
med oppakning.

Solceller på ladet
til at oplade mobilen.

1

punktering

FORPLEJNING:
Medbragt telt,

29 liter sødmælk
og spist rigtig meget
couscous
kylling
tikka masala
på glas

Har været i bad

5,5 gange

LÆNGSTE TID UDEN BAD:

16
dage

KROPSVÆGTREDUKTION:

÷ 6 kg

fra 78,8 kg til 72,6 kg



Lige så reflekteret og rolig manden med det store skæg er, da CYKLISTER møder ham i hans lejlighed i Valby, lige så stål-sat, vild og ekstrem er han på cyklen. **Rasmus Quaade** er professionel cykelrytter, men han stiller sig ikke tilfreds med VM-medaljer og OL-deltagelse – cykling skal kunne mere end det.



DAG 10
Rasmus Quaade i smukke omgivelser i Lofoten.

→ Corona-pandemien har, som for så mange andre, også ændret tilværelsen for Rasmus Quaade, og da den også kom i vejen for sommerferieplanerne, fordi hans kone forsker i Corona-virus, var der kort fra tanke til handling:

– Jeg går og tænker et par timer, og jeg har det problem, at hvis jeg siger noget højt, så gør jeg det, og så kom jeg til at sige, at jeg cykler til Nordkap på lørdag. Uanset hvad der skete, kunne jeg faktisk ikke køre cykelløb den næste måned, så derfor kastede jeg mig ud i noget, jeg ikke helt vidste, hvad var, fortæller Rasmus Quaade om sommerens 31 dage lange cykeltur til det nordlige Norge.

Diskosprolaps efter styrt

Der er over 2000 km fra Oslo til Nordkap, og for de fleste mennesker virker det som et vanvids-projekt at cykle dertil. Og det var det faktisk også for Rasmus Quaade, selvom han er professionel cykelrytter. I februar 2020 styrtede han i et cykelløb og pådrog sig en diskosprolaps, der gjorde ham sengeliggende i to måneder, inden han blev opereret.

– Jeg havde ingen anelse, om jeg ville klare det. Særligt hvis jeg fik det dårligt i ryggen. Men de tanker fyldte egentlig ikke så meget, fortæller Rasmus Quaade. Viljen til at komme af sted overskygger både diskosprolapsen og det fak-tum, at der ikke er meget tid til planlægning. Tre dage efter beslutningen er taget, befinder Rasmus Quaade sig nemlig på færgen til Oslo med sin Bullitt-ladcykel med et eneste fokus: at cykle til Nordkap.

Til toppen i modvind

Rasmus Quaade har ikke et mål for, hvor hurtigt han skal nå Nordkap, men han har stadig høje forventninger til sig selv. Dog kan han ikke hamle op med det faktum, at han cykler i modvind stort set hele turen:

– I starten er det lige ved at knække mig, at jeg kører så langsomt, fordi jeg har modvind. Men da jeg finder en større ro i det hele og accepterer, at jeg måske kun kan køre 22 kilometer i timen fremfor 26, så bliver det hele meget lettere, fortæller han. Trods modvind og dårlig planlægning når Rasmus Quaade til Nordkap på kun 16 dage.

– Det var hårdt udover alle grænser, men jeg havde ikke problemer med ryggen. Det var vildt, hvor let det gik, i forhold til hvad jeg havde forventet. Jeg var bare så glad, hver morgen jeg vågnede, så jeg glædede mig enormt meget hver dag til at komme ud på cyklen, fortæller han.

Virtuelt heppekor

Da den 30-årige rytter drager mod Nordkap, har han tænkt sig at opdatere sin Facebook-profil et par gange undervejs, men hurtigt finder han ud af, at rigtig mange følger med:

– Jeg har en OL-medalje, og jeg har været på podiet til VM, men i forhold til alt andet, jeg har lagt op på Facebook, så var der en enorm stor interesse, og så følte jeg også, at jeg gerne ville give noget tilbage til alle dem, der syntes, det var fedt at følge med, fortæller han. Derfor ender Rasmus Quaade med at lave daglige opdateringer på Facebook med tekst og billeder fra 'dagens etape'.

På cykeltur med et barn

Opbakningen er lige så stor, da folk senere på året kan følge med på Facebook i et nyt projekt, Rasmus Quaade sat i gang.

Det er blevet efterårsferie og Rasmus Quaade trænger til at komme på cykeltur igen. Alligevel vil han gerne passe på sig selv, så han beslutter sig for at invitere et barn fra den skole, han arbejder på, med på en 4-dages cykeltur rundt på Sjælland. Rammerne for turen bestemmer Rasmus Quaade: De skal cykle meget, sove i telt i skoven, og der er ingen forældre

BLÅ BOG Rasmus Quaade

Født 7. januar 1990

Bor i København med sin kone Michelle Lauge Quaade

Arbejder både som professionel cykelrytter for holdet Riwal Securitas og som fast vikar på en folkeskole

Er ekstra god i disciplinen enkeltstart, hvor han vandt det danske mesterskab i 2011 og 2014. Derudover har han bl.a. vundet sølvmedalje ved VM i enkeltstart for U23 i 2011 og bronzemedalje ved OL i Rio i 2016 i disciplinen holdforfølgelse

Er hovedpersonen i dokumentarfilmen Moon Rider (2012), der følger Rasmus Quaade op til VM i enkeltstart i København.



Man kunne følge Rasmus', Kristian og Mikkel's tur på Facebook

**DAG 16**

Selvom Rasmus Quaade nåede Nordkap midt om natten, var der stadig lyst.

med. En dreng tænker over det, og beslutter sig så for, at han gerne vil med.

Rasmus Quaade inviterede også sin kamekrat og tidligere professionelle cykelrytter Kristian Siig Hessel med på turen.

– Jeg kunne se lyset i hans øjne, der sagde: ”Det her vil jeg gerne”. Han ville gerne prøve at tage udfordringen op. Den viljestyrke, kunne jeg godt lide.

– Jeg ville gerne presse ham, men jeg ville jo ikke prøve at tage livet af ham, ligesom jeg nogle gange næsten gør ved mig selv på de her ture. Jeg ville gerne give ham den unikke oplevelse at cykle meget og være ude i naturen. Og det gik rigtig godt.

Inden turen har Rasmus Quaade fortalt, at folk kan støtte turen via Mobile Pay. Er der penge i overskud, vil de blive doneret til Red Barnet. Det lille cykelhold ender med at donere hele 7743 kr. til Red Barnet. Udover det flotte beløb har det også været en oplevelse for

livet for den 13-årige dreng, der ikke er vant til at cykle. Den sidste dag kørte de 100 km i et hug, og samlet blev det til 250 km på fire dage.

Ladcyklen erstatter bilen

Bullitt-cyklen, som Rasmus Quaade cyklede til Nordkap på, er ikke kun brugbar på de længere ture. Den er blevet en fast del af hans hverdag.

– Jeg føler mig lidt som kongen af cykelstien, når jeg kommer på den. Og så er den jo enormt praktisk. Efter vi har fået den, har vi ikke nogen bil længere.

Selvom Rasmus Quaade kan føle sig som kongen af cykelstien og da også forsøger at overhale alle på sin vej, er han blevet meget bevidst om at køre forsvarligt: – Jeg kører hurtigt, men jeg sørger også for at cykle pænt. Jeg sætter fx altid farten ned, hvis der er små børn på cykelstien.

Cykelferie er for alle

Corona har gjort fremtiden usikker for den professionelle del af Rasmus Quaades liv, men det sætter heldigvis ikke en stopper for drømmene om flere længere ture på Bullitt-cyklen.

– Nu ved jeg ikke, om jeg skal sige det højt, for så ender jeg nok med at gøre det, men jeg har kigget lidt på at køre på tværs af Rusland, fortæller han, mens han dog indrømmer, at det måske er for lang tid at være væk fra konen. Til gengæld kommer der med garanti flere ture til de nordiske lande. Og Rasmus Quaade har en op-rigtig tro på, at alle kan tage på cykelferie

– Der er ikke noget, der er rigtigt og forkert, når man kører på cykelferie, og, jeg synes, det er enormt vigtigt, at man ikke ser det som en konkurrence og måler det efter, hvad andre folk gør. Hvis man kører 50 km om dagen, så kommer man også ret langt. Og alle kan køre 50 km om dagen. Selv dem i dårlig form. Det er jeg ikke et sekund i tvivl om.

En anderledes cykelrytter

– Det er ikke særlig mange cykelryttere, der kører på cykelferie med telt og tager det som en del af deres træning. Men det gør jeg, og jeg kan godt lide at være lidt anderledes en gang i mellem, fortæller Rasmus Quaade. Og det er ikke kun den alternative træningsform, der gør ham anderledes:

– Det er en meget konservativ sport, hvor man helst skal ligne alle andre hele tiden, og her plejer jeg også at stikke lidt ved siden af.

Det store fuldskæg, der stritter i alle retninger, er et levende bevis. CYKLISTER spørger ham, om skægget påvirker vindmodstanden, og svaret er ikke overraskende: – Jeg har faktisk testet det meget videnskabeligt. Jeg kørte inde på cykelbanen, hvor jeg kørte to kilometer seks gange, og så målte vi, hvor mange watt jeg kørte. Så barberede jeg alt skægget af og gjorde det samme én gang til, og så kunne vi måle, om jeg trådte hårdere eller lettere i pedalerne, og det var præcis det samme. 🚲

**DAG 19**

En overnatning med udsigt på vej hjem gennem Finland.

Bedre fremkommelighed for cyklister

Delegerede fra Cyklistforbundets afdelinger, menige medlemmer og Hovedbestyrelsen mødtes den 31. oktober i Odense til det årlige landsmøde og valgte Hovedbestyrelse samt vedtog budget for det kommende år.

Det kommende års arbejdsprogram blev også diskuteret og fastlagt.

Cyklistforbundet skal i de næste 12 måneder især fokusere på:

- Bedre fremkommelighed for cyklister
- Cyklen skal ind i flere unges liv:
Alt for mange unge tænker bil og fravælger cyklen
- Cykling som del af grøn omstilling af Danmark

Der blev desuden valgt ny formand. Jens Peter Hansen fra Randers blev valgt i stedet for Jette Gotsche, der har valgt at stoppe.

Ved valget til Hovedbestyrelsen blev Julie Schack, Jens Peter Hansen og Trine Kvist Willumsen genvalgt. Tre nye blev valgt ind: Fatima Hachem Ladefoged, Henrik Lundorff Kristensen og Mads Wullf.



LOKAL FIGHTER FIK CYKLISTFORBUNDETS PRIS

På årets landsmøde fik **Reni Hatting** fra Esbjerg prisen 'Årets Cykeldynamo', som Cyklistforbundet uddeler hvert år. Hun fik den for sin vedholdende indsats med at forbedre forholdene for cyklister i Esbjerg Kommune. Reni Hatting har i særlig grad kæmpet for flere sikre skoleveje til kommunens børn.

– Det var med stor glæde og overraskelse, jeg kunne sidde i Esbjerg og følge landsmødet og så pludselig blive nævnt som årets cykeldynamo. Tænk, at jeg lige denne gang, ikke var til stede. Der er ellers ikke mange landsmøder, jeg har misset. Men Corona er skyld i meget, siger Reni Hatting. Hun har været medlem i mange år.

– Min lillebror sagde til mig, da jeg blev aktiv i Cyklistforbundet i 1978: 'Kunne du ikke finde noget vigtigere at bruge din tid på?' Og mit svar til ham i dag er: 'Nej, Ole. Jeg valgte nøjagtigt det, der har vist sig at kunne løse nogle af de væsentligste problemer, vi slås med den dag i dag. Klimaet, folkesundheden og mentalt velvære. Intet mindre.'

NY VINTERCYKLINGSUGE: VI CYKLER TIL ARBEJDE I UGE 4

Det er tid til at finde sin indre viking frem hele ugen d. 25.- 31. januar, når Cyklistforbundet sadler op til *Vintercyklingsugen*, der er en ny vinterudgave af VI CYKLER TIL ARBEJDE. Vinterkampagnen supplerer den årlige forårskampagne, der igen ruller som planlagt i hele maj måned. Men midt i en mørk tid med hjemmearbejde, fysisk afstand og restriktioner, hører vi fra mange virksomheder, at medarbejdere hungre efter at komme i gang med at cykle og dele en fælles aktivitet allerede nu. Derfor kickstarter vi cykelglæden i uge 4 med den nye vinterudgave af VI CYKLER TIL ARBEJDE, som realiseres i samarbejde med Biotekvirksomheden Gubra.

Det er gratis at cykle med og tilmeldingen er åben på vcta.dk



Husker du e-mailen? Det er vigtigt, at Cyklistforbundet har din korrekte e-mail. Hvis du har fået ny e-mail eller ændret den gamle, så skriv det til os. **Skriv til post@cyklistforbundet.dk**

Top

Ny aftale sikrer 520 millioner kroner til cykelstier (Mens vi venter på milliarderne)

Flop

At politiet ikke efterforsker cykeltyverier

”Vi savner sikre cykelstier i Vejle midtby. Der mangler et sammenhængende cykelstinet i byen og Vedelsgade – Flegborg - Enghavevej bør have højeste prioritet”



CYKLISTER I VEJLE
PÅ FACEBOOK



JENS MANDRUP RASMUSSEN
(MEDLEM AF REGIONSRÅDET,
REGION HOVEDSTADEN, FOR
SF) PÅ FACEBOOK

Sikker cykelparkering

”Helt enig. Jeg er bekymret hver gang jeg stiller min elcykel – og der er udpræget mangel på sikre cykelparkeringspladser i KBH og andre byer”



”Styrk nu sammenhængen mellem at være cyklist og at køre i tog. Få nu lavet nogle cykelløsninger, der er i tråd med tiden. Gør det nu muligt at bestille plads til sig selv og sin cykel i Øresundstoget og Pågatåget.”

CYKLISTFORBUNDET
PÅ TWITTER



GPS-sporing i Andreas' stjalne cykel førte til formodet hælercentral: Politiet afviste at ...
Opklaringen af en række forbrydelser blev ...
[tv2lorry.dk](https://www.tv2lorry.dk)



“Det er næsten en lille smule sørgeligt, at vi nu skal minde politiet om, at selvtægt det er ikke noget, vi hylder i en retsstat”

Cyklistforbundets direktør
KLAUS BONDAM
PÅ TWITTER



facebook.com/cyklistforbundet

instagram.com/cyklistforbundet

cyklistforbundet.dk

twitter.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

linkedin.com/company/cyklistforbundet



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



Krisandthebike_First class



Michael7madsen



Lisbethlauritsen_sikker skolevej

Serie:
Færdselslov for cyklister

Skal man køre hele vejen over krydset? Må man gerne dreje, hvis der ingen trafik er? Hvis du i tvivl om, hvordan du foretager et korrekt venstre-sving, så læs med her i vores nye serie om færdselsloven for cyklister.

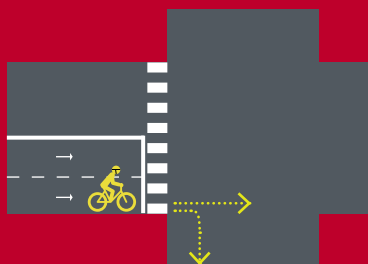
**Sådan
svinger du
til venstre**



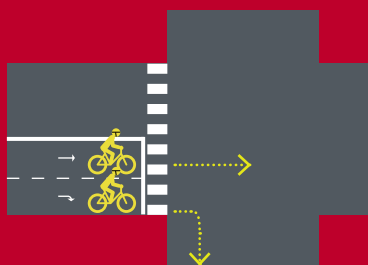
Du kommer kørende ad en vej og skal dreje til venstre i krydset. Hvad er egentlig den korrekte måde at gøre det på? Skal du hele vejen over?

HOLD TIL HØJRE

Du skal altid holde til højre i den vognbane, der ligger yderst til højre i færdselsretningen – også selvom du måske skal ligeud eller til venstre.

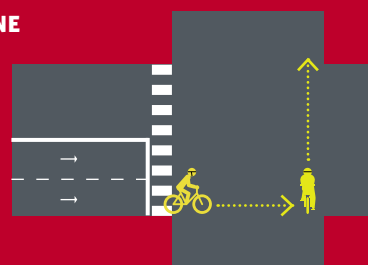


Der er dog én undtagelse. Hvis der er flere vognbaner, og den ene, længst mod højre, er en svingbane forbeholdt højresvingende biler, må du som cyklist gerne placere dig på linjen imellem banen til venstre for svingbanen og selve svingbanen.

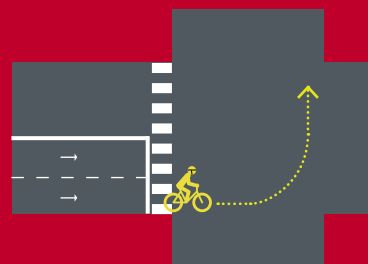


KØR, NÅR DER ER FRI BANE

Når du skal svinge til venstre skal du først hele vejen over krydset. Mange deler svinget op i to. I stedet for at dreje over, venter de på at få grønt igen.



Det kan du sagtens gøre, men det er faktisk tilladt, at foretage svinget allerede når trafikken, der skal ligeud, er passeret og der er fri bane. Husk at holde øje med trafikken og vær sikker på, at du ikke er til gene for øvrig færdsel.



Hav en god og sikker cykeltur!



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT – SIDEN 1905