

# CYKLISTER



## TURCYKLING

FAMILIE PÅ 4  
TESTEDE  
ØSTERSØRUTEN

SIDE 24

## GUIDE

Gør cyklen  
forårsklar

SIDE 17

# Rollinger kører også ræs

Cykling skal ind med  
modernælken

9 SIDER OM BØRN OG  
CYKLING

## TEMA

CYKLEN GLEMES I  
BYPLANLÆGNINGEN

Bag ligusterhækken  
bliver du afhængig  
af din bil

SIDE 18

# Oplevelser i naturen

Medlemsrabat 10% | stort udvalg af kvalitetsprodukter til friluftsliv



ENDURA

## Mens Hummvee Waterproof Trousers

Lette og komfortable skalbukser  
specielt designet til cykling.

Pris: 879,-



## Womens Tempest 9

en let, velventileret og rummelig  
allround-rygsæk til kvinder.

Pris: 899,-

ENDURA

## MT500 Waterproof Jacket

En super lækker og imponerende  
åndbar 3-lags skaljakke.

Damemodel: #37139

Herremodel: #38540

Pris: 2099,-



ENDURA

## Mens Strike II Glove

Lækker vind- og vandtæt  
cykelhandske med let foring.

Pris: 419,-



Besøg os i København, Field's, Lyngby, Roskilde, Odense, Kolding, Århus,  
Randers og Aalborg eller på [www.friluftsland.dk](http://www.friluftsland.dk)



FRILUFTSLAND

GODT Udstyr - BEDRE Oplevelser

# I disse ... forårstider

→ Denne leder skrives i uge 1 af coronavirusens fulde indtog i vores hverdag, og i et Danmark præget af 'at være lukket ned'. Men helt lukket land er vi på ingen måder. Der knokles på hospitaler og i hele sundhedssektoren, og mange danskere med en sundhedsfaglig uddannelse melder sig som frivillig arbejdskraft i disse uger. Vi oplever et stort og imponerende samfundssind. Som en civilsamfundsorganisation med mange medlemmer og mange frivillige for cykelsagen skal vi i Cyklistforbundet være de første til at sende en stor og dybfølt tak til de mange mennesker, der knokler både som frivillige og ansatte.

Corona har også vist os noget, som på sin egen bagvendte måde kan inspirere til nyt og godt. Luftforureningen koster hundredevis af dødsfald hvert år – og ifølge folkesundhedsforskere også københavnere et helt års levetid i forhold til danskere, der bor på landet. Men bare en uge efter politikeres og myndigheders henstilling om, at vi holder os hjemme, er luftforureningen, forårsaget af trafikens NOx-gasser, faldet med ca en tredjedel i landets

fire største byer Odense, København, Aarhus og Aalborg. Det er skræmmende og svært at sige på andre måder: Vi er nødt til at tænke og bygge vores byer anderledes end hidtil.

I Cyklistforbundet har vi de seneste måneder i høringssvar og debatindlæg


været optaget af sammenhængen mellem byplanlægning, cykelvenlighed og bilafhængighed. For vi har i den grad brug for flere fodgænger- og cykelvenlige byer centreret omkring kollektive trafikknudepunkter.

Dårlig byplanlægning uden cykel- og fodgængervenlige forhold skaber behov for unødigt mange veje og flere biler og mindsker vores mulighed for at udnytte cyklen til grøn omstilling og bedre folkesundhed. Men hvis vi kører mindre i bil og mere på cykel og i offentlig transport, får vi mindre trængsel på vejene, mindre udledning af det klimafarlige CO<sub>2</sub> og sundere liv, fordi vi ikke sidder så meget ned. Og færre dødsfald på grund af luftforurening. Cyklen er en schweizerkniv, der kan være med til at løse mange alvorlige samfundsmæssige udfordringer på en gang.

Så lad os midt i en corona-tid glæde os over at have oplevet konsekvensen af færre biler på vejene. For der kommer en tid efter corona.

Og lad os glæde os over, at foråret er på vej. Nu har du et valg – skal du gå til cykelsmeden og lade cykelsmeden give din cykel en velfortjent forårsrengøring? Eller skal du gøre det selv? Vælger du hjemmemodellen, vil jeg anbefale guiden 'sådan gør du din cykel forårsklar' i dette nummer.

Der er andre, der står over for et valg – dog med lidt større perspektiver. Jeg vil opfordre vores politikere til at gå med de cykelvenlige byer – af hensyn til miljøet, klimaet og sundheden.

Rigtig god forårscyklings. 



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



#### Ansv. redaktør

Klaus Bondam

#### Redaktør:

Jørgen Schlosser  
jsc@cyklistforbundet.dk

#### Redaktion

Christina B. Nicolaisen  
Jane Kofod  
Lasse Skou Hauschildt  
Emil Maj Christensen  
Trine Stig Mikkelsen  
Morten Bracker

#### Cyklistforbundet

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

#### Hovedbestyrelse

Se kontakinfo på  
[cyklistforbundet.dk/hovedbestyrelse](http://cyklistforbundet.dk/hovedbestyrelse)

**Oplag** 13.000 stk.

**ISSN** 0109-2790

**Udgives** fire gange årligt

#### Design & Produktion

OTW A/S

#### Annøncer

Cyklistforbundet,  
tlf. 33 32 31 21

#### Eftertryk

Denne udgivelse er beskyttet i medfør af gældende dansk lov om ophavsret. Kopiering må kun ske i overensstemmelse med loven.

Forsiden: Kastaniebakens børn kører ræs.  
Foto: Anders Hvid

# INDHOLD

- 3 LEDER** I disse... forårstider
- 4 MEDLEMSRABATTER**
- 6-7 NOTER** Nyt fra ind- og udland

## TEMA RIGTIGE BØRN CYKLER

- 8** Cykling skal ind med modermælken
- 10** Rollinger kører også ræs
- 12** Cykling skal leges ind
- 14** Cyklen er et fabelagtigt godt redskab i folkeskolen
- 16** Sådan vælger du børnecyklen
  
- 17 GØR CYKLEN FORÅRSKLAR**
- 18 BAG LIGUSTERHÆKKEN ER DU BILAFHÆNGIG**  
Byplanlægningen glemmer cyklen
- 20 EN KAFFEKANDE I FORRUDEN KAN VÆRE FATAL**  
Højresvingsulykker koster stadig liv
- 24 TEST OG GUIDE TIL ØSTERSØRUTEN**  
Familien på 4 prøvede ruten
- 28 BUTIK OG WEBSHOP**  
Køb dit cykelgrej med rabat i vores butik
- 30 NOTER** Nyt fra Cyklistforbundet
- 31 #PEDALKRAFT** Vi cykler også på nettet
- 36 BAGSIDEN**  
Mød seniormedlemmet Klara Søndergaard

## MEDLEMS- RABATTER



**FRILUFTSLAND** Godt udstyr giver bedre oplevelser – sådan lyder filosofien hos butikskæden Friluftsland. Den filosofi deler vi i Cyklistforbundet. Derfor har vi sikret vores medlemmer 10 % rabat i alle Friluftslandbutikker og på nettet.



**OUTDOOR COOKING** er blandt Danmarks bedste med gear og grej til udendørs madlavning. Netbutikken Outdoor Cooking fører et stort udvalg af mange produkter til ethvert behov. Som medlem af Cyklistforbundet får du 12 % rabat på hele Outdoor Cookings sortiment, med undtagelse af visse brands.

**Vi har mange andre rabatter.**

**Se dem på:**

**[CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEMSRABATTER](https://CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEMSRABATTER)**



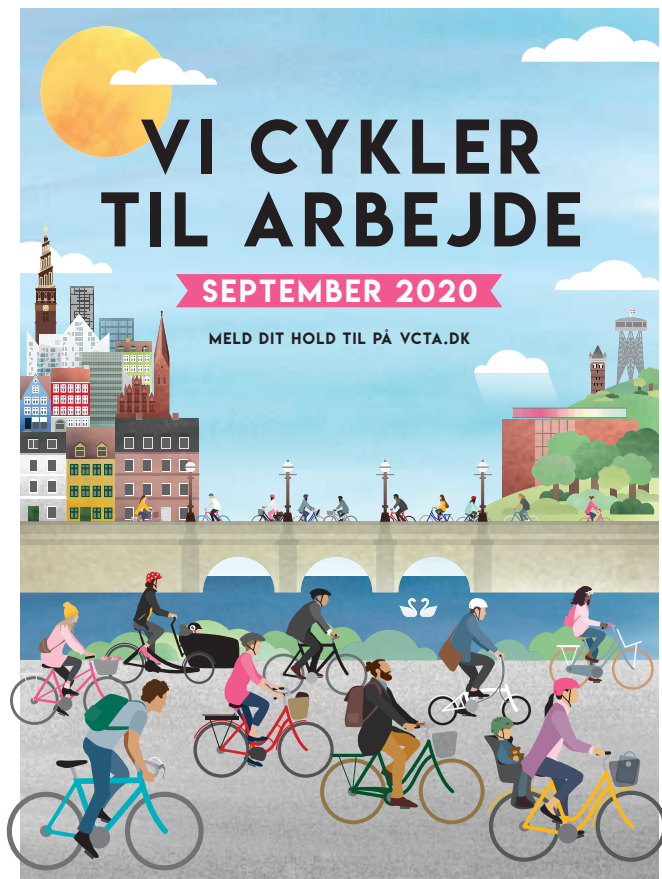
Højresvingsulykker koster stadig liv hvert år.

**LÆS MERE  
SIDE 20**



Der bliver bygget for mange parcelhuse, som ikke ligger i nærheden af knudepunkter for kollektiv trafik – heller ikke i cykelafstand.

**LÆS MERE SIDE 18**



## VI CYKLER TIL ARBEJDE UDSKUDT TIL EFTERÅRET

Intet er, som det plejer at være – og derfor har vi nu besluttet at rykke årets VI CYKLER TIL ARBEJDE frem til september. Der trænger vi nemlig også til masser af frisk luft, god motion og godt kollega-samvær!

### ER DU ALLEREDE MELDT TIL?

Så gælder din tilmelding selvfølgelig også i september,

– og vi holder tilmeldingen åben på **VCTA.DK**

Pas på hinanden derude – og husk også at holde afstand på cykelstien :-)

De bedste hilsner

**VI CYKLER TIL ARBEJDE**

★ Trustpilot ★★★★★



## CYKELFERIE PÅ BORNHOLM



### DEJLIGT CYKELTERRÆN

CYKELTUR, KLIPPER & ØSTKYST (ACP4)

- 6 nætter på 4 hoteller
- 6 x morgenmad
- Cykelguide og kort

FRA **3.775**  
PR. PERS. V/2 PERS.  
ANK. 1/4-15/10 2020

### AKTIV FAMILIEFERIE

CYKELFERIE TIL EN GOD PRIS (ACF4)

- 3 nætter i feriepark med pool
- 3 nætter på hostel
- 3 x morgenmad

FRA **5.680**  
I ALT FOR 2 VOKSNE OG 2 BØRN.  
ANK. 14/4-1/10 2020

👉 Se flere gode cykelpakker på [bornholmtours.com/cykel](https://bornholmtours.com/cykel)

☎ 5649 3200



# Supercykelstier på vej i Østjylland



Ni østjyske kommuner har tilkendegivet, at de vil arbejde sammen om at få lavet et helt net af supercykelstier, der spreder sig over hele Østjylland. Det er Skanderborg Kommune, der har inviteret Region Midtjylland samt Norddjurs, Syddjurs, Favrskov, Randers, Silkeborg, Aarhus, Odder og Horsens kommuner til at være med i etableringen af supercykelstiprojektet. Og allerede nu har de sammen nedsat en hurtigruppe, der skal undersøge mulighederne.

– Det kræver et forarbejde for, hvordan man kan organisere det, når projektet strækker sig ud over kommunegrænserne. Vi skal bare i gang med det her, og det kan kun gå for langsomt, siger Claus Leick (SF), formand for miljø- og planudvalget i Skanderborg Kommune, til TV2 ØSTJYLLAND.

## Vi burde have langt bedre ulykkesstatistik

I 2019 mistede 205 personer livet, og 3.080 kom til skade i trafikken, viser Vejdirektoratets ulykkesstatistik. Vejdirektoratets statistik er baseret på politiets ulykkesregistreringer. Men Aalborg Universitet har lavet en befolkningsundersøgelse, hvor det spurgte et repræsentativt udvalgt af alle danskere om deres trafikulykker igennem et år.

Opregnes undersøgelsens tal til alle danskere, er det fulde billede af antal kvæstede i trafikken omkring 85.000 hvert år. Altså registrerer den officielle ulykkesstatistik kun fire procent af de kvæstede, fordi resten bliver behandlet hos læge eller skadestue, uden kontakt til politiet. Hos Vejdirektoratet fylder de kvæstede

bløde trafikanter (cyklister, fodgængere og knallertkørere) desuden kun 47 procent og bilisterne resten. Men i universitetets befolkningsundersøgelse er ikke mindre end 72 procent af de kvæstede bløde trafikanter. Det er et stort problem for arbejdet med trafikikkerhed, mener trafikforsker Harry Laehrman fra Aalborg Universitet.

KILDE: ALTINGET.DK



## Hver tredje cyklist bruger mobilen

Alt for mange cyklister bruger mobilen håndholdt, når de cykler, viser en undersøgelse fra Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension. Hver tredje cyklist mellem 18 og 65 år erkender nemlig, at de meget ofte, ofte eller en gang imellem har den ene hånd på mobilen for fx at læse og skrive beskeder, finde musik, tale håndholdt eller spille spil, mens de cykler. Kigger man på de enkelte aldersgrupper, kan man se, at problemet er størst blandt de 18-35-årige, hvor 54 procent erkender, at de bruger mobilen meget ofte, ofte eller en gang imellem, når de træder i pedalerne. Nogle spiller endda spil på deres mobil, mens de cykler.



## Ingeniørvirksomhed fik flere til at cykle

Hos ingeniørvirksomheden MOE A/S i Søborg har ledelsen haft fokus på medarbejdernes transportvaner til og fra arbejde, og hvordan de kan ændres mod mere klimavenlige løsninger. Efter to år, med en målrettet indsats, cykler 36 procent af medarbejderne til arbejde på pendlerture op til 10 km. Det er en stigning på 39 pct. I samme periode kører medarbejderne 11 pct. færre kilometer i bil. MOE A/S har forbedret cykelfaciliteterne på arbejdspladsen, iværksat cykelkampagner og gjort nøglemedarbejdere til ambassadører for indsatsen. Dernæst har initiativer og information om, hvordan man blandt andet vedligeholder sin cykel skabt en bevidsthedskultur omkring transport til og fra arbejdspladsen.

KILDE: DANSK INDUSTRI



## London sænker hastigheden

TfL, Transport for London, har besluttet at sænke hastigheden til 20 miles i timen (ca. 32 km/t) på veje i det centrale London. Hastigheden gælder på de 8,9 kilometer veje, som TfL driver i det område i det centrale London, hvor der opkræves trængselsafgift.

– Millioner af gå- og cykelture foretages over vores by hver eneste dag, og en person er fem gange mindre i risiko for at blive dræbt, hvis han/hun bliver ramt med 20 miles i timen end med 30 miles i timen, siger Lilli Matson, chef for sundhed, sikkerhed og miljø hos TfL.

KILDE: LONDONIST



FOTO: FAHRRAUWIEN

## Wien støtter ladcykler til private

Wienere, der overvejer at købe en ladcykel, kan nu regne med finansiell støtte fra byen. Køb af ladcykler subsidieres med op til 800 euro (1.000 euro for elektriske ladcykler) fra april 2020. Privatpersoner har mulighed for at ansøge om finansiering på op til 50 procent af købsprisen (maks. 800 euro). El-ladcykler refunderes med op til 1.000 euro. Ordningen gælder i to år, men begrænset til i alt 300.000 euro. Ansøgninger kan indsendes senest tre måneder efter købet. Dette gælder også med tilbagevirkende kraft, dvs. ladcykler, der er købt i begyndelsen af 2020, kan ansøge om finansiering.

KILDE: CYCLELOGISTICS



FOTO: SHUTTERSTOCK

# Ingen døde cyklister i Oslo og Helsinki

I de to europæiske hovedstæder, Helsinki og Oslo, var der helt fantastisk ingen dødsfald blandt gående og cyklister sidste år. Oslo har reduceret biltrafikken, indført lavere hastig-

hedsgrænser, forbedret infrastruktur og introduceret såkaldte hjertezoner omkring skoler for at forbedre sikkerheden. Både Oslo og Helsinki nævner hastighedsnedsættelser som væ-

sentlige for fremskridtet, og at begge byer arbejder for at flere cykler.

Norge oplevede også for første gang nul dødsfald for børn i trafikken i alderen 0-15 år.

KILDE: ETSC (EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL)



Vejtrafik er den primære kilde til støjforurening i Europa, og mindst en ud af fem europæere er udsat for støjniveauer fra især vejtrafik, der anses som skadelige for deres helbred. Det viser en rapport fra Det Europæiske Miljøagentur. I dag er 140 millioner europæere udsat for vedvarende trafikstøj på et sundhedsskadeligt niveau, herunder over en million mennesker i Danmark. Antallet

forventes at stige de kommende år både i by- og landområder, fordi vores byer bare vokser og vokser, og fordi vi transporterer mere og mere i bil.

Ca. 113 mio. mennesker i Europa er udsat for trafikstøj på mindst 55 decibel i længere perioder om dagen, aftenen eller natten.

KILDE: RAPPORT FRA DET EUROPÆISKE MILJØAGENTUR (EEA) OM EKSTERN STØJFORURENING

# CYKLING SKAL IND MED MODERMÆLKEN

**BØRN KAN LÆRE AT CYKLE, FRA DE ER HELT SMÅ**

*Selv helt små børn kan begynde at cykle, og i Cyklistforbundet er holdningen, at cykling faktisk skal ind med modermælken. Et barn på halvandet til to år kan godt gå i gang med cyklingen. Og forældre kan sagtens bruge nogle af øvelserne i Cyklistforbundets koncept Cykelleg, der er udviklet til daginstitutioner og skoler. Her leges cyklingen ind, og det er der mange fordele ved for det lille barn.*

*Cyklistforbundet anbefaler, at cykeltræningen begynder med løbecykler, som børn kan bruge allerede, når de kan gå og løbe. Børn, der har cyklet på løbecykel, kan typisk gå direkte til en rigtig cykel uden støttehjul.*

*Flere undersøgelser viser, at færre børn cykler end tidligere. Tal fra Trygfonden og Rådet for Sikker Trafik viser, at hver tredje skolebarn mellem fem og otte år bliver fragtet til skolen af forældrene. Ser man på samtlige klassetrin, er der tale om et ud af fire børn. Det skal der gøres noget ved – børn skal cykle, og de kan begynde tidligt.*

*Læs vores tema om børnecykling på de næste 8 sider.*

SELV



# EN ROLLING KAN KØRE RÆS

Mange sætter  
cykelhjelm forkert.  
Men den skal sidde  
rigtigt for at virke.  
Vi viser dig hvordan  
i vores guide:  
[cyklistforbundet.dk/  
cykelhjem](https://cyklistforbundet.dk/cykelhjem)

## **TEAM SUKKERTOPPENS 11 RYTTERE ER ALLE UNDER TRE ÅR. BØRNENE HAR LEGET SIG KLAR MED CYKLISTFORBUNDETS CYKELLEGE.**

→ - Viii-gååå, viiii-gååå, viiii-gåååå, viiii-gååå, synger Karl-Gustav spontant, da startsignalet lyder.

Han og ti andre kortbenede cykelryttere skubber gang i løbecyklerne. Til hverdag går de i vuggestue, men i dag er de cykelholdet Team Sukkertoppen, og de er på vej ud på Børnehuset Kastaniebakkens årlige cykelløb i Rude Skov.

- Karl-Gustav legede brandbil tidligere på dagen, så det er måske en sirene, oplyser pædagogmedhjælper Frederik Brøndum, der løber op langs feltet. Han skal frem og sikre, at sprinterne ikke forsvinder dybt ind mellem træerne, før resten af feltet når frem til skovbrynet.

Udrykningskøretøjet får selskab af andre lyde. Rytterne snakker og nynner. Der er mindst én, der brummer som en bil, og flere prøver deres cykelklokker af. I en uge har børnene leget på cykel hjemme på Kastaniebakkens parkeringsplads - og nu skal alt det nye, de kan, stå sin prøve i skoven.

### **I kan godt, rødder**

En for én triller røde, gule og blå løbecykler ind på en smal ridesti i skoven. Den er skiftevis mineret med rødder, mudder og hestepærer.



Se film  
fra løbet på  
cyklistforbundet.dk



- Du kan nok se, at det er lidt krævende terræn herude. Men vi har jo øvet os hjemme fra. Så vi ved, at børnene er klar, siger pædagog Charlotte Amtsbiller.

I det samme vælter en rytter med blå lastbiler på bukserne. Han har mødt en rod og ligger nu på jorden med mudrede hænder, godt viklet ind i sin cykel. Men han græder ikke, og da Charlotte spørger, om han vil prøve at komme op selv - så rejser han sig majsommeligt og kører videre.

- De kan mere, end de tror, når de finder ud af, at lidt knubs er okay. Så vi kommer ikke løbende og ser forskrækkede ud, hvis de vælter. Vi lærer dem at hjælpe sig selv, forklarer Charlotte Amtsbiller.

#### **Frygtløs lykke og forsigtighed**

Forude venter stejle bakker, hvor børnene vil få brug for alt, hvad de har lært. De skal kunne styre farten, holde kursen og balancen, læse de andres bevægelser, reagere hurtigt og huske at bremse.

Frygtløst drøner to drenge ned ad den første bakke. De lader tyngdekraften gøre arbejdet, mens de nærmest raller af lykke over rytturen. Tre piger griber det anderledes an. De koncentrerer sig og slipper aldrig jorden med begge ben samtidig. Men ned, det kommer de.

- Vores børn er forskellige, og nogle er mere forsigtige end andre. Men de er alle sammen meget komfortable på deres cykler. Det bliver de, når vi leger på cyklerne, konstaterer Charlotte Amtsbiller.

Hun hepper højt, da børnene skal op ad dén bakke, som de voksne kalder Alpe d'Huez.

Her okser de første bjergryttere direkte til tops. De næste kommer op med lidt møje. To bærer resolut cyklerne op. Og så er der Marius - han har både overskud til at køre op selv og til at smutte ned og hente to venner, der er væltet og kæmper med cyklerne midt på bakken.

- Dét er da socialisering af allerfineste kaliber, er det ikke? spørger Charlotte Amtsbiller.

Hendes kollega Susanne Johansen smiler og trækker en velfortjent belønning op af

rygsækken. Det er kanelgifler. Alle ved vel, at cykelryttere skal have kulhydrater.

#### Nul biler på parkeringspladsen

Ved børnehuset kører feltet samlet i mål til tonerne af Safri Duo. De har kørt knap fem kilometer, og nu bæller de vand og løber ind på deres stuer for at lege.

De voksne samles i Kastaniebakkens møderum, hvor de får selskab af stedets leder Mette Stobbe og pædagogen Niels Jacobsen, som står for cykeltræningen med de større børn.

## Kastaniebakkens

# 5 tip

- 1. Giv dit lille barn en løbicykel** – brug den i stedet for klapvognen, så tit det kan lade sig gøre
- 2. Vær en entusiastisk legekammerat** – dit barn tør mere, når I leger og har det sjovt.
- 3. Ros, hvis der skal plaster på en skramme** – lidt knubs er okay og en del af læringen.
- 4. Husk at ben og hoveder vokser** – sæt sadlen op og tjek hjelmen, så udstyret ikke holder barnet tilbage.
- 5. Få ideer til lege i bogen 20 cykellege** – det er sjovt, og alle kan være med.

– Cykelugen er simpelthen bare en fest-uge! De små var SÅ seje ude i skoven, hvor har de dog rykket sig, siger Charlotte Amtsbiller, da de har fået kaffe i kopperne og snakker om ugen, der er gået.

Når det er cykeluge, er børnehusets parkeringsplads spærret af for biler og omdannet til en cykellegeplads. Alle børn i vuggestuen og børnehaven har cykler med hjemmefra. Og i skuret ligger kegler, mælkekasser, trommer og bolde klar, så pædagogerne kun skal tænke på at lege og inspirere børnene.

Cyklistforbundets bog ”20 cykellege” bliver brugt flittigt, når pædagogerne lægger program for ugen. De har snart prøvet alle tyve lege – og i år har børnene fx fanget sæbebobler med én hånd på styret, leget Kongens efterfølger og testet balancen på et vippebræt.

– Vi lader os inspirere af bogen, og så skruer vi selv op eller ned for sværhedsgraden, så alle vores børn kan være med. Det er vigtigt for os, siger Susanne Johansen.

#### Cykelleg er ren Pippi

Frederik Brøndum er yngste mand i teamet. Han er stadig under uddannelse, og for ham har cykelugen været lidt af en øjenåbner.

– Jeg ser nye sider af børnene, når de leger på cyklerne. Børn, der plejer at være lidt tilbageholdende og søge ro hos en voksen, finder pludselig ind i nye roller. De bliver helt grebet af legen og glemmer sig selv, fordi det er så sjovt.

Institutionens leder Mette Stobbe er enig. Hun mener, at der er noget Pippi Langstrømpe over det, cykelleg kan. Hun henviser til det kendte citat, hvor Pippi siger: ”Det har jeg aldrig prøvet før, så det klarer jeg helt sikkert”.

– Cykelleg er så favnende en opgave for børnenes bevidsthed, at de slet ikke kan nå at tænke, ”det kan jeg ikke”. De gør det bare, og på den måde styrker legene børnenes selvværd. For de oplever jo, at de kan noget, og at de kan lære noget, siger Mette Stobbe.

#### De kan blive cyklister

Når et barn starter på Kastaniebakken, foreslår børnehuset altid forældrene at købe en



### Bogen 20 cykellege er gratis

og kan downloades på både dansk og engelsk online, men kan også rekvireres ved henvendelse.

[cyklistforbundet.dk/cykelleg](http://cyklistforbundet.dk/cykelleg)

løbicykel og bruge den i stedet for klapvognen. Opfordringen til at lade børnene være aktive er en fast del af velkomsten – og en rød tråd gennem de år, hvor børnene er i vuggestuen og børnehaven.

– Vi har kun cykeluge én uge om året – men vi har faktisk altid fokus på at cykle og bevæge sig, siger børnehavepædagogen, Niels Jacobsen.

Den næste måneds tid forventer han, at der bliver rift om børnehusets legecykler, fordi børnene har nyt mod og masser af ideer efter cykelugen. Og når Team Sukkertoppen og de andre vuggestuebørn en dag rykker op i børnehaven, ser Niels Jacobsen frem til at snakke med dem om cykler, skilte og trafik – og måske cykle en runde med dem i nabolaget.

– Man kan måske sige, at vi åbner et vindue ind i børnenes fremtid og viser dem, at de kan blive cyklister. Og hver gang vi ser gamle Kastaniebakkebørn cykle til skole, så bliver vi glade, siger han. 🚲

# CYKLING SKAL LEGES IND

**CYKELLEG KICKSTARTER  
CYKELGLÆDEN OG GØR  
BØRN TIL SIKRE CYKLISTER.  
CYKELLEG KAN BRUGES  
AF BÅDE FORÆLDRE,  
PÆDAGOGER OG LÆRERE**

→ *Kanonkongen sænker skibe, Æblerov og Kildedillen.* Cyklistforbundets mange cykellege har ofte sjove navne, men giver seriøs cykeltræning til børn og gør dem til sikre cyklister.

– Børn kan sagtens lære at cykle uden cykelleg, men det betyder ikke, at de er specielt sikre på cyklen. Der skal mange kilometer i benene, før man er en sikker cyklist, og ud over at kickstarte cykelglæden er cykelleg opfundet for at gøre børn mere sikre i trafikken. I Cyklistforbundet siger vi, først cykelsikker, så trafikssikker. Der er langt fra, at du godt kan balancere på cyklen til, at du kan blive sluppet ud i trafikken, siger Trine Stig Mikkelsen, der er udviklingskonsulent i Cyklistforbundet og ansvarlig for børnehavekampagnen *Vi kan cykle!*

I cykellegene leger børnene sig igennem alle de ting, man skal kunne på en cykel: kigge sig tilbage, orientere sig, starte, bremse, dreje, stoppe, modtage beskeder og holde øje med de andre trafikanter – fx andre børn, man cykkelger sammen med.

– Mens du leger, lærer du de ting, samtidig med at du har det sjovt. Det gør, at den dag, du er ude blandt andre trafikanter, også de hårde, så er du meget mere sikker, fordi cyk-

len gennem cykellegen på en måde bliver en del af din krop. Så kan du uden at tænke over det foretage alle de her manøvrer og fx kigge over skulderen uden at komme i slinger, siger Trine Stig Mikkelsen.

Cykelleg er udviklet især til daginstitutioner og skoler, hvor grupper af børn laver øvelserne med voksne, men der er flere af legene, som forældre sagtens kan bruge med bare et barn. Det gælder fx *Kongens efterfølger*, hvor de helt små børn skal følge efter mor eller far på cyklen. For den fireårige kan man fx tegne en cykelbane, og den seksårige kan cykle *Poste breve*, hvor man leger postbud. Cykelleg er fleksibelt og kan bruges helt op til 12-årsalderen.

## **Børn skal cykle**

Cyklistforbundet har som politisk mål, at børn og unge cykler. Det er godt for sundheden, klimaet, miljøet og trængslen i de store byer.

– Men det giver også en kæmpestor frihed for børn og unge, at de kan tage cyklen og transportere sig selv hen til sport eller kammerater, siger Trine Stig Mikkelsen.

Desværre går det den forkerte vej, da der i disse år er færre børn og unge, der cykler, og



## **Book Cykellegekorpset**

Gode vaner skal grundlægges tidligt. Cyklistforbundets cykellegekorps hjælper børn til at blive glade og sikre børnecyklister. Vuggestuer, børnehaver, skoler og andre kan booke korpsets instruktører til aktiviteter, events og endagskurser i cykelleg – sjov cykeltræning for børn.



[Se Cyklistforbundet.dk/cykellegekorps](https://www.cyklistforbundet.dk/cykellegekorps)

Trine Stig Mikkelsen har selv som mor lært sin datter at cykle tidligt. Da Matilde var 4 år og lige havde fundet balancen cyklede hun hen over Kgs. Nytorv med Trine på en almindelig cykel. Hun fik som 9-10 årig lov til selv at cykle til og fra skole.

– Vi slap hende tidligt, men vi kunne se, at hun var en meget opmærksom trafikant. Nu har hun som 12-årig en meget stor frihed og cykler rundt selv.

unges sundhed er for nedadgående. Det gør det endnu vigtigere, at flere får gang i cyklen tidligt.

– Den tidlige cykeltræning gør børn sikre på cyklen. Vi tror, at det giver dem mere lyst til at cykle, og at de tidlige erfaringer også gør, at børn har lyst til at vælge cyklen som transportmiddel også som unge og voksne. Den tidlige cyklist er den varige cyklist, siger vi i Cyklistforbundet, fortæller Trine Stig Mikkelsen.

### Slip børnene fri

Hun kommer også med en opfordring til forældrene.

– Mange af os forældre har en tendens til at passe rigtig godt på vores børn og måske også lidt for godt, når det kommer til at cykle. Hvis vi sørger for, at børnene både er cykelsikre og trafiksikre – fx gennem Cykelleg – så kan vi godt slippe børnene mere fri, sende dem ud i det og stole på, at de godt kan klare det. Men selvfølgelig er der steder, hvor jeg heller ikke ville sende mit barn ud, så det er vigtigt med sikre cykelveje, siger Trine Stig Mikkelsen. 🚲



## To nye cykellege

Cyklistforbundet kører hvert år to børnekampagner, en til daginstitutioner (Vi kan cykle!), der bygger på Cykelleg, og en til skoler (Alle Børn Cykler). I anledning af børnehavekampagnen 'Vi kan cykle!' er der kommet to nye cykellege til, nemlig Trafikbanko og 10 vågne cyklister. Begge har fokus på at gøre børnene trafiksikre.



1.

**Trafikbanko:**  
Barnet lærer skiltene

2.

**10 vågne cyklister:**  
barnet lærer at være opmærksom i trafikken og at stifte bekendtskab med skiltene og reglerne.





# ”CYKLENER ET FABELAGTIGT GODT REDSKAB I FOLKESKOLEN”

TEKST JØRGEN SCHLOSSER / FOTO ESBJERG KOMMUNE

## **FORMANDEN FOR FOLKETINGETS BØRNE- OG UNDERVISNINGSSUDVALG SER GERNE, AT CYKLEN SPILLER EN STØRRE ROLLE I FOLKESKOLEN.**

→ Da Anders Kronborg var barn i 1990'erne, skulle det regne rigtig meget, før han ikke cyklede i skole, og han nød den frihed, som cyklen gav ham, når han fx skulle besøge venner i Esbjerg, hvor han voksede op. Nu om dage er Anders Kronborg både uddannet folkeskolelærer og formand for Børne- og Undervisningsudvalget i Folketinget, indvalgt for Socialdemokratiet. Den tidligere lærer ser gerne, at cyklen kommer til at spille en større rolle i bevægelsen i skolerne – og at flere børn og unge bruger den som det naturlige transportmiddel i hverdagen.

– Jeg tror absolut, at skolerne med fordel kan tænke cyklen ind i det bevægelseselement, der ligger i folkeskolen. Jeg har stor re-

spekt for det kommunale selvstyre, så jeg vil meget nødig ind at lovgive om, at man skal bruge lige præcis cyklen, men derfor kunne det jo sagtens være til inspiration, at der faktisk er mange gode gevinster ved at bruge cyklen som en del af ambitionen om 45 minutters daglig bevægelse i skolen, siger Anders Kronborg.

### **For mange skoler lever ikke op til krav**

Han er ikke tilfreds med, at mange skoler slet ikke lever op til kravet om daglig bevægelse. En undersøgelse fra 2019 viste, at 4 ud af 10 skoler ikke levede op til kravet.

– Jeg har det ikke godt med, at man i skolerne ikke lever op til lovkravet om 45 minutters

daglig bevægelse. Vi har sat fokus på det i udvalget, fordi det er så vigtigt, at børn og unge får rørt sig, og i forhold til daglig bevægelse og motion er cyklen et fabelagtigt godt redskab, siger Anders Kronborg.

Han har som lærer selv cyklet rundt med elever og set fx mindesmærker og historiske steder og husker levende, da han selv gik i 6. klasse og var på lejrskole på Samsø, hvor de cyklede rundt i en hel uge.

Den tidligere lærer er bekymret over, at færre børn og unge cykler.

– Det har jeg det ikke godt med. Vi ser en dårligere sundhedstilstand hos flere unge mennesker og flere livstilssygdomme i befolkningen, så jeg har det dårligt med, at der



*Anders Kronborg, der her cykler med Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, er født i Esbjerg i 1982. Uddannet lærer fra Ribe Seminarium 1996. Tidligere kommunalbestyrelsesmedlem i Esbjerg Byråd (S). Siden juni 2019 medlem af Folketinget og nu formand for Børne- og Undervisningsudvalget.*


trationen, og det styrker indlæringsevnen, så der er rigtig mange positive elementer i at have fokus på cyklen. Der er også undersøgelser, der viser, at en cykeltur på 15-20 minutter inden skolen, giver mere rolige børn, siger Anders Kronborg.

#### **Bondam mødte udvalget**

Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam og Jane Kofod, kommunikations- og engagementschef, havde for et par måneder siden foretræde for Børne- og Undervisningsudvalget, hvor de fortalte om de mange muligheder for at bruge cyklen i Folkeskolen.

– Jeg fortalte om vores mangeårige arbejde og erfaring med cykelfremme blandt børn – herunder hvordan skoler kan blive gode cykelskoler, der får børn til at cykle mere. Det glædede mig meget, at både udvalgets formand Anders Kronborg (A) og næstformand Sten Knuth (V) er så lydhøre på denne dagsorden, siger Klaus Bondam.

Og Anders Kronborg bekræfter.

– Jeg tror der er grobund for forbedringer – også blandt embedsværk og politikere rundt i landet – og det er vigtigt, der er nogle, der som Cyklistforbundet fortæller de positive historier om at benytte cyklen i skolen. Blandt andet at bruge cykellegebaner, som Klaus Bondam fortalte udvalget om, siger Anders Kronborg. 

#### **Bliv en god cykelskole**

En god cykelskole er en skole, hvor børn cykler til og fra skole, og hvor cyklen er en integreret del af elevernes hverdag. Cyklistforbundet har samlet erfaringer og gode råd fra skoler, der har arbejdet målrettet på at blive gode cykelskoler.

**Se [Cyklistforbundet.dk/cykelskole](https://www.cyklistforbundet.dk/cykelskole)**

er færre, der cykler, siger Anders Kronborg.

– Der er rigtig meget læring i at cykle. De fleste skoler har cyklistprøven i 6. klasse, og der er meget læring i trafikssikkerhed, og hvordan man generelt begår sig i trafikken og tager hensyn til andre, så hele dannelsesbegrebet kommer også ind i det, mener Anders Kronborg.

Han har desuden som såkaldt AKT-lærer (en trivsels-støttefunktion) brugt en noget speciel cykel som redskab, nemlig den ethjulede.

– Den gav balance og selvtillid til elever, der var lidt urolige, manglede selvtillid og havde brug for nogle successer. Når man styrker balancenerven, styrker man koncen-

# SÅDAN VÆLGER DU BØRNECYKEL



## GREJ, GEAR OG GUIDES

→ Regel nr. 1 er, at barnet skal kunne lide cyklen. Børn er modebevidste, og køreglæden vokser, når de selv vælger cyklen. Tag barnet med i butikken og prøvekør cyklen. Så er du også sikker på, at størrelsen passer.

Kig efter en robust cykel, for rigtig mange børn bruger cyklen hver dag og leger – så den skal kunne holde til knubs. Cyklen skal selvfølgelig have reflekser, ringeklokke og to bremser, men derudover bør du vælge en cykel med så enkelt udstyr som muligt. Ekstraudstyr distraherer bare barnet og risikerer at gå i stykker.

Prismæssigt kan en god børnecykel koste næsten det samme som en voksencykel – der er jo det samme udstyr på. Kvalitetscykler fås dog i mange prislejer. Fravælg blot de aller-

billigste, som hurtigt går i stykker og ikke kan betale sig at reparere. Eller køb en brugt cykel.

### Størrelsen skal passe

Det er vigtigt, at også den første cykel passer, og det frister måske at vælge en cykel, som barnet kan vokse med. Men i skolestartsalderen skal barnet kunne nå jorden med begge fødder, når det sidder på sadlen. Det giver god kontrol. For større børn kan det være tilstrækkeligt, hvis de kan nå med én fod.

Kommer barnet fra en løbecykel, er det Cyklistforbundets erfaring, at overgangen til en cykel med pedaler er forholdsvis problemfri, da barnet allerede har en god balance. 🚲

### Indkøbstips

- Lad barnet prøve cyklen før køb
- Køb en cykel, der passer barnet
- Vælg en cykel med enkelt udstyr
- Sørg for at det lovpligtige udstyr er i orden
- Køb ikke for billigt – det kan blive dyrt i længden
- Husk også at købe en cykelhjelme

## Besøg vores forældreunivers på nettet

På Cyklistforbundets forældreunivers finder du mange gode tips til, hvordan du hjælper dit barn til at blive en god og glad cyklist. Her finder du også flere film om børnecykling, cykellege og gode guides. Du kan blandt andet se, hvordan du sætter hjelmen korrekt.

[cyklistforbundet.dk/foraelldre](http://cyklistforbundet.dk/foraelldre)



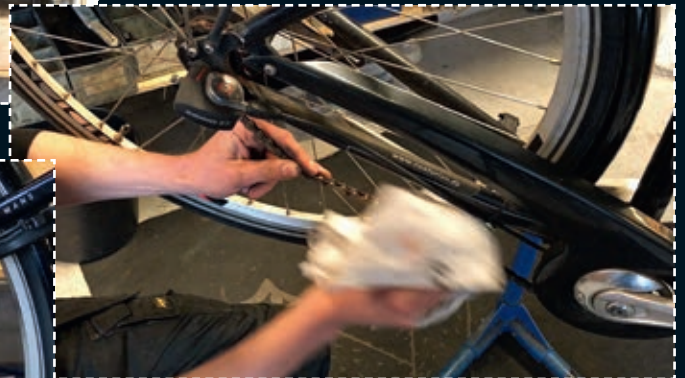


# GØR CYKLEN FORÅRSKLAR

Knopperne springer ud, og det er tid at give cyklen det store forårstjek. Magnus fra Cyklistforbundets værksted viser hvordan.



- 1 Start med at gøre cyklen grundigt ren med cykelrens, som fx kan købes i vores webshop 1905.dk. Bruges med svamp eller klud.



- 2 Rens kæden og de bevægelige dele af med en tynd olie, WD 40 eller brug fx Juice Lubes' Dirt Juice Hero fra vores butik.



- 3 Bagefter smøres kæden med kædeolie. Husk af køre nogle gange rundt med pedalerne. Tjek desuden at kæden ikke er for løs, den må kunne give sig 1-2 centimeter, ellers skal den skiftes eller strammes.



- 4 Mærk på siden af dækket, om det mangler luft. Det skal føles hårdt.



- 5 Tjek bremseklodserne, rillerne skal kunne ses, ellers skift dem og stram bremsen, hvis nødvendigt. Husk at tjekke, at lygterne virker.

God tur!

**Se video**  
med Magnus på  
vores youtube kanal



# Bag ligusterhækken er du ofte afhængig af din bil

Dårlig byplanlægning forhindrer, at cyklen får vigtig rolle i den grønne omstilling.

→ Vi bygger for mange parcelhuse i Danmark, som gør folk afhængige af deres bil. Det mener Ellen Højgaard, som er direktør for Dansk Byplanlaboratorium, der er en uafhængig institution med fokus på byplanlægning.

– Der bliver bygget for mange parcelhuse, som ikke ligger i nærheden af knudepunkter for kollektiv trafik – heller ikke i cykelafstand. Det skaber mere transport og mere afhængighed af biler, siger hun.

Vi kæmper i Danmark for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet, men paradoksalt nok kører flere og flere danskere i bil, der slipper CO<sub>2</sub> ud. En af årsagerne er forkert byplanlægning, der blandt andet betyder, at cyklen ikke får den vigtige rolle i den grønne omstilling, som den bør have.

## Tvinges til at køre i bil

Parcelhuset er stadig en meget eftertragtet boligform, og derfor bygger kommunerne dem, men husene er besværlige i forhold til at skabe en bæredygtig transport; der er langt imellem dem, og derfor ikke nok 'kritisk masse' til at få offentlig transport derud. Så når man bygger et parcelhuskvarter på 'bar mark', langt fra en station tvinger man nærmest beboerne til at køre i bil, mener Ellen Højgaard.

– Der er et meget stort bilejerskab i de her parcelhuskvarterer sammenlignet med tætte byggeri. Og vi kan se, at flere og flere kører i bil, og andelen af unge (i provinsen), der tager cyklen til skole eller gymnasium er

faldende. Det synes jeg, er et kæmpeproblem, når vi har CO<sub>2</sub>-mål, hvor vi skal reducere bilkørsel. Så vi skal ændre adfærd, og der skal vi sørge for, at vi har transportmidler og byer, der understøtter det, siger direktøren.

## Trygge og attraktive knudepunkter

Og parcelhuse hører i højere grad fortiden til, end nutiden, mener Ellen Højgaard. Kommunerne skal bygge nogle tættere byer. Og det behøver ikke være højhuse, Kartoffelrækkerne i København er ifølge Ellen Højgaard et godt eksempel på tæt byggeri. Og der skal være trafikknudepunkter omkring stationerne, som man kan cykle eller gå til. De skal være trygge og attraktive med byfunktioner, så der altid er liv og gode fysiske omgivelser.

– Vi skal bygge cykelstier og sørge for, fodgængerne har det godt, så man vælger de transportformer. Vi pendler stadig meget, og det skal vi også kunne, men når vi tager toget fra A til B skal 'the last mile' kunne tages på cykel eller gåben. Man skal sørge for ved knudepunkter, hvor folk skal skifte til fx tog, at det foregår let og trygt, og at der er god cykelparkering og et ordenligt bymiljø omkring det, så man ikke står alene på en vindblæst station. Ellers gør folk det ikke, men tager bilen. Undersøgelser viser, at folk er villigere til at gå eller cykle meget længere, hvis der også er et godt bymiljø, fortæller Ellen Højgaard.

Hvor parcelhuset er fortiden, er cyklen derimod helt i tidens ånd.

– Cyklen er en stor del af løsningen, fordi den kan bringe os til de her trafikknudepunkter. Vi kan jo ikke alle bo lige op ad dem eller i gangafstand. Og elcykler gør, at afstanden til knudepunktet nu kan være endnu større, siger hun.

## Teknikken løser det nok

Ellen Højgaard kritiserer de politiske valg, der ligger bag beslutningerne om hvordan man bygger i kommunerne. Hun kritiserer, at nogle tror, vi bare skal vente på grønnere biler.

– Der er en tro på, at tekniske fix løser det her. En tro på, at vi ikke behøver ændre adfærd og lave vores byer om, fordi vi får el-biler, og vi laver grøn energi. Men vi skal stadig bruge en masse energi på at producere de her el-biler. De er jo ikke fuldstændige bæredygtige fx i forhold til en cykel – selv om de dog er bedre end benzin- eller dieslbiler. Vi skal tænke i, hvordan vi laver byer, der hænger meget bedre sammen. Og fx have førerløse el-busser i stedet for, at vi alle kører rundt i hver vores bil, siger Ellen Højgaard.

Direktøren ønsker bedre overordnet styring for at sikre en bæredygtig byudvikling.

– Jeg vil gerne have en stat, der tager stilling til, hvor udviklingen skal ske, i stedet for at kommunerne har frit spil og konkurrerer med hinanden om at bygge parcelhuse til nye borgere. Vi har masser af parcelhuskvarterer, jeg synes ikke, vi behøver at bygge flere. 🚲



Cyklen er en stor del af løsningen, fordi den kan bringe os til de her trafikknudepunkter.

ELLEN HØJGAARD,  
DIREKTØR FOR DANSK  
BYPLANLABORATORIUM



I 2018 mistede 28 cyklister livet og 893 kom til skade i trafikken. Det var flere end året før. Over de seneste 11 år er andelen af dræbte og tilskadekomne bilister blevet mindre, mens cyklister og fodgængere udgør en større andel end tidligere.

I denne artikelserie undersøger CYKLISTER, hvad man kan gøre ved de alt for mange cykelulykker. **Denne gang handler det om højresvingsulykker**

TEKST JØRGEN SCHLOSSER

# En kaffekande i forruden kan være fatal

Højresvingsulykken er en stædig fætter, der trods kampagner bliver ved med at koste cyklister livet hver år.

→ En martsdag i 2019 kører en 75-årig kvinde på sin cykel ad Buchwaldsgade i Odense. Da hun vil dreje op til højre ad Havnegade i det store kryds i havnen, bliver hun ramt af en tjekkisk madtank-lastbil. Få timer senere bliver hun erklæret død på Odense Universitetshospital. Den udenlandske lastbilchauffør fortæller, at han drejede sin bil godt til venstre for at komme rundt i svinget. Da han begynder drejet til højre, sker ulykken. Kvinden så han ikke.

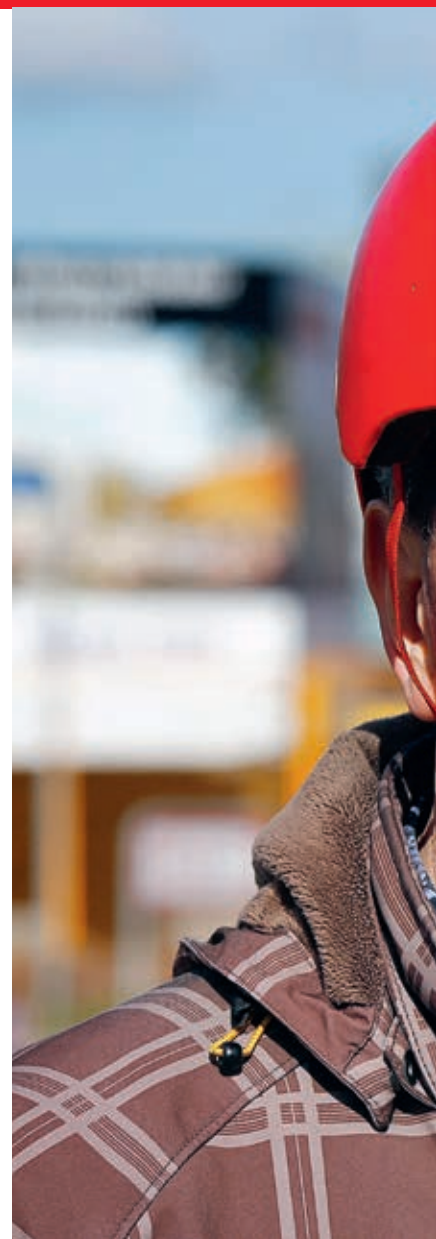
En af grundene kan være, at chaufførens kaffe eller andet blokerede for udsigten. Hans udsyn var nemlig blokeret af ting, der lå i hans førerhus. Det fortæller, Karsten Alsbjerg Hørup, trafikplanlægger i Odense Kommune.

– Dele af hans forrude var dækket til med diverse pyntegenstande og brugsgenstande, så hans udsyn var ikke var optimalt. De nærmeste 6-12 meter foran lastbilen kunne han faktisk ikke rigtig se, fortæller han. Det er ik-

ke usædvanligt at se fx flag, navneskilte, GPS og kaffemaskiner i chaufførernes forrude.

## Manglende koncentration

Odense har ombygget mange af sine kryds, så de blandt andet har såkaldt tilbagetrukne stoplinjer, hvor bilerne skal stoppe flere meter bag cyklisterne i krydset. En af de mange anbefalinger, der kom ud af Højresvingsgruppens arbejde - ,et samarbejdsforum der arbejder med forebyggelse af højresvingsulykker, hvor også Cyklistforbundet sidder med. Og byen oplever heldigvis ikke mange højresvingsuheld, fortæller Karsten Alsbjerg Hørup. Men krydset i ulykken på havnen i Odense har også tilbagetrukne stoplinjer, og alligevel sker ulykken. Ifølge Karsten Alsbjerg Hørup er det svært at bygge sig helt ud af ulykkerne – det handler om adfærd og udsyn. Havneulykken er et eksempel på flere 'syndere'. Manglende koncentration, dårligt udsyn – og måske også udenlandske chauffører, det vender vi tilbage til.



Troels Andersen i krydset på havnen i Odense, hvor en 75-årig odenseansk kvinde blev dræbt i 2019.



# 5

**gode råd**  
til cyklisten

- Sæt farten ned, når du nærmer dig og passerer et kryds.
- Hold øje med lastbiler, især ved siden af eller bag ved dig.
- Kør først frem, når du har sikret dig, at lastbilen holder stille.
- Hvis du ikke er sikker på, at lastbilen holder tilbage for dig, så stop og vent, til den er kørt om hjørnet, før du cykler videre.
- Koncentrér dig om trafikken – tal ikke i mobil og hør ikke musik, når du cykler.

KILDE: RÅDET FOR SIKKER TRAFIK

Redningsfolk ved lastbil som under et højresving kvæstede en kvindelig cyklist hårdt på hjørnet af Jarmers Plads og Nørre Voldgade i København.



FOTO: SØREN STEFFEN/RITZAU SCANPIX

Mette Fynbo fra Vejdirektoratet var til 1. marts formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og sidder i Højresvingsgruppen.

– Vi har analyseret på ulykker mellem cyklister og lastbiler, og hovedproblemet er stadig det samme: At chaufførerne skal være mere opmærksomme i situationen – det er jo ofte i signalregulerede kryds, og derfor er der også mange andre forhold de skal holde øje med, så det kræver stor fokus. Og så at cyklister ikke kan nå selv at reagere og gøre noget i situationen, fortæller Mette Fynbo. Havarikommissionen får lavet rekonstruktioner af ulykkerne, så den kan genskabe, hvad der faktisk skete.

– Det er desværre sådan, at cyklisterne tænker, at lastbilchaufføren har set dem, når lastbilen kommer op på siden af dem. Når de finder ud af, at det har han ikke, er lastbilen så tæt på, at cyklisten ikke kan nå at bremse. De situationer er svære helt at undgå, siger Mette Fynbo. En af anbefalingerne til chauffører er, at de giver sig god tid til orienteringen i krydset, så de når at se cyklisterne.

#### Udenlandske chauffører

Tilbage i Odense har Karsten Alsbjerg Hørups kollega, programleder for 'Cyklisternes By' Troels Andersen, et forslag til, hvordan sikkerheden kan blive bedre.

– Jeg ville ønske, at politiet foretog flere kontroller af spejle og udsyn. Det er noget af det, der skal til, for udsyn er utrolig vigtigt, siger han. Han mener også, chaufførens baggrund nogle gange spiller ind.

– Angående højresvingsulykker, især dem der ender i dødsulykker, tror jeg, vi har en udfordring med udenlandske chauffører. Det er min fornemmelse, at de er overrepræsenterede i ulykkerne. Vi kan bedre kommunikere med de danske chauffører og fortælle dem, hvad de skal passe på. Og i Danmark er vi vant til cyklister, og mange danske chauffører cykler også selv. Men de udenlandske chauffører fra fx Polen, Rumænien og Ukraine er en særlig udfordring, fordi vi ikke kan komme i dialog med dem, og de er ikke vant til så mange cykler, siger Troels Andersen, der peger på årsagerne til ulykkerne.

–Vi ved godt, hvorfor det går galt: De kan se for lidt, har nogle blinde vinkler og områder, og så er der koncentrationen, hvis de er i gang med telefonen og tale med andre, sms'e eller bruge GPS. Der er så meget udstyr, der prøver at tage deres opmærksomhed. Hvis de så er overbevist om, at der ikke er nogle cyklister, for det plejer der ikke at være, hvor de bor, kan de blive overraskede,

siger Troels Andersen. Højresvingsulykker mellem lastbiler og cykler er specielle ved, at de som regel foregår ved lav hastighed.

– Det er ikke hastigheden, der gør det. De kører for grønt og kommer bare lidt op i fart og overser cyklisten. Det er meget ulykkelige omstændigheder, siger Troels Andersen.

#### Kender ikke fordeling mellem danske og udenlandske chauffører

I Havarikommissionen fortæller Mette Fynbo, at det ikke er så enkelt at opgøre, hvor stor en del af skylden, der ligger hos udenlandske chauffører.

– Det er min fornemmelse, at der kører flere og flere udenlandske chauffører i Danmark, men vi kender ikke fordelingen mellem danske og udenlandske chauffører og hvor mange kilometer, de kører. Så det er ikke muligt at opgøre, om der er forholdsvis flere ulykker med chauffører fra andre lande. Men i 65 til 70 procent af ulykkerne, sidder der en dansk chauffør bag rattet, så det handler hovedsageligt om danske chauffører, siger hun.

Hun håber, at ny teknologi kan være med til at forbedre sikkerheden, fx digitale spejle til lastbiler – altså kameraer.

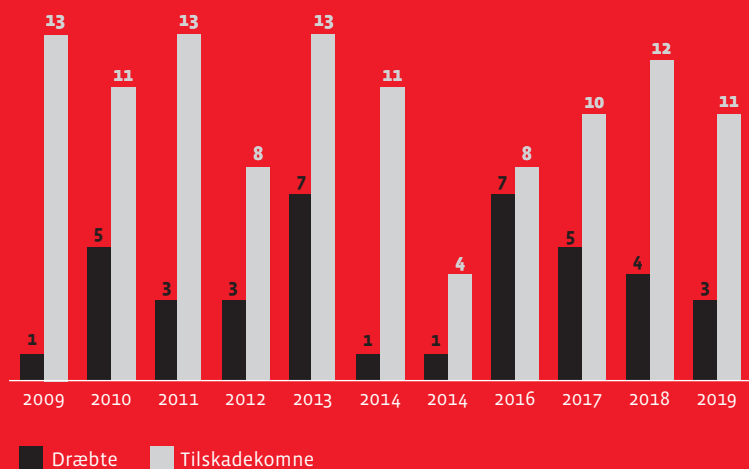
– Det er faktisk ret svært at afkode de mange spejle i en lastbil, så nye løsninger kan hjælpe chaufføren lidt mere i de situationer, hvor det er svært at se cyklisterne. Og så skal chaufførerne løbende og i deres efteruddannelse have fokus på cyklister. For hvis de, når de skal dreje, flytter sig i sædet, kan de faktisk altid se cyklisten, så det er vigtigt, de holder fokus og ikke laver alt mulig andet i kryds.

#### Forbedringer af lastbiler

Kigger man mod syd, mod EU, er der ganske rigtigt ny teknologi på vej, som forhåbentlig forbedrer sikkerheden. Det fortæller Ceri Woolsgrove, politisk konsulent i ECF, European Cyclist Federation.

– Fra 2022 skal alle nye lastbiler være udstyret med avancerede systemer, der er i stand til at registrere fodgængere og cyklister placeret i nærheden af køretøjets for eller nærside og som kan give en advarsel eller undgå kollision med sårbare trafikanter, skriver han i en mail.

## Dræbte og tilskadekomne i højresvingsulykker



KILDE: VEJDIREKTORATET (TAL FOR 2019 ER FORELØBIGE)

For at sikre yderligere tryghed og sikkerhed indførte vi 360 graders kameraer i 2016. Frederiksberg Kommune har aldrig haft en højresvingsulykke i den tid, vi har stået for renovationen, siger Ole Philip, som er chef for Frederiksberg Kommunes Gartner og Vejservice.

Også Odense Renovation har i alle deres 20 nye skraldebiler monteret 360 graders kamera for at skraldemændene til enhver tid kan se, om der befinder sig cyklister eller fodgængere i de blinde vinkler.

### Færre ulykker, men for mange

Odense er ikke en by, der er specielt ramt af højresvingsulykker; siden 2013 har tre personer mistet livet på den måde. På landsplan er billedet skiftende. I slutningen af 1990'erne var der flere år, hvor op mod 40 cyklister kom til skade eller mistede livet i en højresvingsulykke. Men siden Højresvingsgruppen blev nedsat i 2005 og der blev sat ind mod ulykkerne, er dette tal blevet reduceret. Men forsvinder gør ulykkerne ikke. De seneste tre år (2016-2018) har der været mellem 15 og 16 ulykker årligt med 4-7 døde årligt. Den foreløbige opgørelse for 2019 viser 3 døde og 10 tilskadekomne. 🚲

Det betyder detektions- og advarselssystemer, så chaufføren ved, om der er cyklister i nærheden, og yderligere vil få en mere kritisk advarsel, hvis der kan være et styrt.

Desuden skal lastbilers førerhus designes på en bedre måde, så de blinde vinkler reduceres. Det skal gælde alle nye typer lastbiler fra 2025.

### Krav til skraldebiler

Ceri Woolsgrove forventer en reduktion af ulykker, når disse lastbiler kommer på markedet. Tiden vil vise, om han får ret. Københavns Kommune gik allerede i 2009 foran og

stillede et fast krav i kontrakterne om, at skraldebilerne, der tømmer skrald hos private, skulle have lave førerhuse med meget glas, så de fik bedre udsyn. I 2013 blev en kvindelig cyklist kvæstet af en skraldebil på Tagensvej i en højresvingsulykke. Ifølge Søren Troels Berg, der er fagkoordinator for trafikikkerhed i København, var det netop ikke en af de 'kommunale' biler med meget udsyn, men en anden model. Og Frederiksberg Kommune har i 10 år haft installeret kameraer på deres skraldebiler.

- Vi har siden oktober 2010 har haft bag- og højresvingskameraer på skraldebilerne.



Foto taget kort efter ulykken i Odense.

FOTO: SCRENDUMP FRA TLZ/FN

*Cykelfamilien består af Jens, Line og børnene Alma (10) og Gustav (13). Sammen har de cyklet hele Østersøruten. Undervejs har de boet i telt og shelter og lavet mad på bål og trangia.*



### Hvem er cykelfamilien?

Line Wagener's familie består af to voksne og to børn på 10 og 13 år. De er erfarne langturscyklister og har tidligere cyklet sammen i Tyskland, Holland, Belgien, Schweiz, Østrig, Slovakiet og Ungarn. Line driver Alleud.dk, Danmarks største outdoorblog om aktiv ferie med børn. Her deler hun ud af erfaringer og gode råd til blandt andet cykelferie med børn.

# Cykeltur med børn på Østersøruten

Line Wagener har afprøvet Østersøruten med sin familie og giver oplevelsen videre



→ - Hey - se lige der! udbryder min søn.

Vi er på vej over Lillebæltsbroen på vores cykler og hugger bremserne i.

Han peger ivrigt ned mod vandet. Mellem bølgerne har han fået øje på et marsvin. Den lille hval kommer op til overfladen et par gange, mens vi måbende står og klapper i hænderne, før vi mister den af syne igen.

Det er få timer siden, vi begyndte vores cykeltur på Østersøruten - og turens første dyreoplevelse er allerede vinget af. At der venter os mange flere næroplevelser med nysgerrige sorte egern, fasanekyllinger, rådyr, harer, kæmpebiller og mange andre vildtlivende dyr, ved vi endnu ikke.

Der lever 3.000 marsvin i Lillebæltet. Alligevel føler vi os heldige over at opleve et af dem. Cykelturen har fået en god start.

### Derfor tager jeg børn med på cykelferie

Foran os ligger cirka 800 kilometers cykeltur. Vi har afsat hele sommerferien 2019 til at cykle den nyåbnede Østersøroute igennem.

Det er sjette år i træk, vi er på cykeltur med børnene. En ferieform, der for os, er forbundet med et utal af gode minder.

Cykelferie handler om nærvær, om i fællesskab at overvinde strabadser og finde løsninger sammen. Om at være udenfor 24 timer i døgnet dag efter dag. Grine af olie på benene, og spise bålmad, mens solen går ned, og være ligeglad med pletter på tøjet og cykelhjelmskår. At falde i søvn til fuglekvidder, vinden i trætoppene og bølgeskvulp gennem teltdugen.

Cykeltur er frihed og familietid på den store klinge. Vores telt, trangia og skiftetøj til al slags dansk sommervej er pakket i cykeltaskerne. Vi glæder os til at opleve områder af Danmark, vi aldrig tidligere har besøgt.

### Lidt for seje børn - og en mor med gummiben

- Hva' så mor, kan du ikke følge med? Min datter griner. Hun står på bakketoppen og venter, mens jeg okser de sidste 50 meter op. Der er ingen flade strækninger på den første del af ruten på Vestfyn. Selvom vi hvert år fylder stadig mere bagage i børnenes cykeltasker (og mindre i vores egne), er jeg overrasket over børnenes høje tempo i år.

- Ja ja - jeg kommer nu. Jeg tager den bare i bjergtempo, siger jeg med et smil på læben, da jeg når op til hende. For første gang har jeg svært ved at følge dem. Børnene har rundet 10 og 13 år og er - som jeg selv - i god form. Alligevel har jeg undervurderet deres formåen i år. Situationen gentager sig en del flere gange de næste dage. Og til sidst må jeg



*Cykeltur med børn er ferie, når det er allerbedst. Vi er afsted på vores jernheste hvert eneste år og har cyklet mere end 4.000 km sammen på flere af Europas bedste cykelruter. Østersørutens godt 800 km cyklede vi på i sommerferien 2019*



*Når hverken campingpladser eller de primitive teltpladser tilbyder tørresnore må man være kreativ - for tøjvask kommer vi ikke udenom, når vi er på cykeltur i flere uger. Vi vasker som regel tøjet i hånden og bygger en interimistisk tørrestor mellem et bord, en cykel og en skæv hegnspræl. Mens tøjet tørrer laver vi aftensmad på vores trangia*



*En teltplads med havudsigt er ikke vanskelig at finde på Østersøruten. I skumringen går vores telt næsten i ét de grønne nuancer i skoven. Vi nyder stilheden på den primitive teltplads - her er kun ro, fuglekvidder og havudsigt - ingen andre faciliteter.*

## Cyklistforbundets guide til de bedste danske cykelferieruter

Dagstur, weekendtur eller måske en hel uge. Hvis du er til ferie på cykel, byder de danske cykelruter på masser af gode oplevelser. Vi giver dig inspiration til både ruter og overnatning.

Se [Cyklistforbundet.dk/cykleruter](https://www.cyklistforbundet.dk/cykleruter)

kapitulere. Vi flytter et par kilo bagage fra min cykeltrailer over i min teenage søns cykeltasker.

- Kom nu mor, nu må du da kunne følge med. Jeg skal nok lade være med at cykle fra dig, siger han omsorgsfuldt, da vi knokler op ad den næste bakke.

### Smukke vandkantsdanmark

Cykelturen ned over den vestlige del af Fyn går over bløde bakker, forbi det ene mere charmerende bindingsværkshus efter det andet. Husene og de stråttækte tage fremstår særdeles velholdte. Hver gang, vi passer en bakketop eller runder et sving, ven-



Efter en lang cykeldag og en dukkert i havet, tænder børnene bål. Vi laver bålmad og spiller kort, inden vi går til ro i soveposerne. Denne nat overnatter vi på Langeland i et shelter og slipper derfor for at slå teltet op.

ter der os en ny imponerende udsigt over det fynske øhav. Vandkantsdanmark tager sig ud fra sin smukkeste side.

### På Østersøruten er enhver cykeldag en badedag

Børnene er ligeglade med de flotte udsigter. De ser det blå hav som én stor swimmingpool. Selvom vinden får flaglinerne til at klapre højlydt på flagstængerne, og teltet må fæstnes med ekstra pløkker, står der "badetid" i børnenes øjne, når vi sidst på eftermiddagen slår lejr for natten.

De første dage har ungerne blåfrosne læber efter dagens dukkert. Termometeret viser 18-20 grader, og vinden er frisk. Men bades skal der. I løbet af den næste uge slår vejret om. Temperaturen rammer 28 grader, og timerne i cykelsadlerne får sveddråber til at løbe ned over vores ansigter. Nu er nærheden til Østersøen en klar styrke ved ruten. Selv jeg, der ellers ikke er nogen vandhund, hopper i vandet for at køle kroppen af.

### Luksus på Lolland

Om natten overnatter vi i telt eller shelter. Nogle gange på campingpladser, andre nætter på primitive telt- eller shelterpladser. Mange gange er vi heldige at have pladserne helt for os selv. Standarden og faciliteterne på telt- og shelterpladserne varierer. På det lollandske dige overnatter vi på en shelterplads, der trods manglende havudsigt får ekstra stjerner i bogen: Her er både bålplads, borde-bænke, læ, fyrretræer med sorte egern og adgang til



SHUTTERSTOCK

Cykelferie på Østersøruten kan hurtig blive en badeferie. Cykelruten er mange steder meget kystnær og går forbi mange af Syddanmarks allerbedste sandstrande. Børnene bader i havet næsten hver eneste dag, når vi har slået teltet op efter dagens etape.

vand og indendørs wc. Men det bedste af det hele er de store rummelige, rene shelters, som har et kraftigt myggenet monteret foran shelteråbningen. Den slags detaljer får smilet frem. Vi lader teltet ligge i tasken og indretter os i shelteret.

### Kontrasterne på Falster

I min verden handler cykeltur om ro. Da vi nogle dage senere cykler gennem Marienlyst på Østfalster er det som at få et knyttnæveslag i ansigtet. Efter en nærmest larmende stilhed på Det lollandske dige cykler vi ind i turisternes højborg. Vi sætter farten op gennem turistbyen med kurs nordpå mod Corselitze-skoven. Kontrasten er slående. Her er så stille, at vi kan høre bladene hvisle.

Helt ud til kysten finder vi en teltplads. Her er ingen faciliteter overhovedet. Men til gengæld en næsten meditativ ro. Vi slår teltet op mellem bøgetræerne. Fra teltåbningen fylder havudsigten hele vores udsyn. Børnene løber

## 3

### STYRKER

#### Østersøruten

1

**Overnatning med havudsigt:** Når du overnatter i eget telt, er der et væld af muligheder. Mange telt-, shelter- og campingpladser ligger langs ruten

2

**Variation og oplevelsesværdi:** Ruten er meget varieret. Naturen og landskabet skifter ofte karakter, og ruten passerer mange steder med stor historisk og kulturel betydning. De mange broer og færger bidrager også til variation

3

**Gode bademuligheder:** Ruten er kystnær og næsten dagligt cykler du forbi lækre badestrande

## 3

### SVAGHEDER

1

**Ingen hjemmeside:** Selvom ruten blev åbnet med stor mediebevågenhed og ministerbesøg, halter formidlingen gevaldigt. Der er endnu ingen samlet hjemmeside for ruten og intet samlet dansksproget kortmateriale

2

**Trafiksikkerhed:** Kun få strækninger er bilfrie. Flere steder følger ruten trafikerede veje. Østersøruten har ikke samme niveau i forhold til trafiksikkerhed, som de bedste europæiske cykelruter

3

**Services og faciliteter til langturscyklister:** Vi savnede rasteplasser langs ruten, hvor man kan søge ly og læ fra sol, vind og regn og spise madpakke eller holde pause



### Fakta om Østersøruten

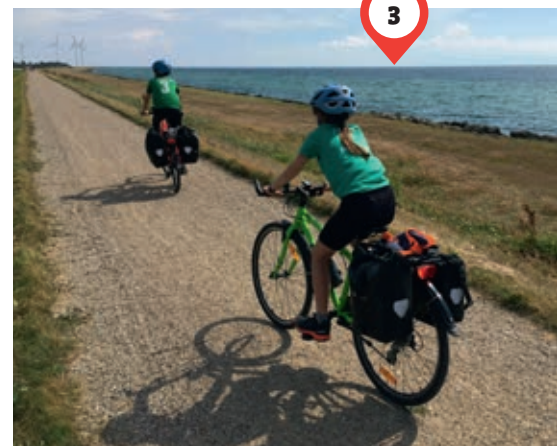
Østersøruten er godt 800 km lang. Den snor sig som et liggende otte-tal gennem Sønderjylland og over Fyn, Tåsinge, Langeland, Ærø, Lolland, Falster, Møn og Sjælland. Ruten krydser sig selv i Svendborg og går igennem 17 forskellige kom-muner. Cykelruten har også navnet nationalrute 8, og blev nyskiltet i 2017 og 2018 efter en større rute-omlægning. I dag er den Danmarks længste nationale cykelrute. En del af ruten indgår i det europæiske cykelrutenet EuroVelo 10.



Cykelturen hen over Fyn og de sydfynske øer byder på landsbyidyl og romantiske bindingsværkshuse i hundredevis.



Som resten af Sydfyn byder Ærø også på mange bakker og flotte udsigter over det sydfynske Øhav.



Fra det sydllandske dige kan vi følge med i skibstrafikken på Østersøen. Her er fredfyldt, ro og mennesketomt. Cykeloplevelsen på denne strækning er helt unik, men på blæsende dage kan de godt 60 kilometers cykeltur på diget være en hård omgang.

ned på stranden. De har spottet et træ med et fastgjort tov. En perfekt trægyng. Imens samler jeg trangiaen, koger vand og laver en kop kaffe. – Dette er livet, tænker jeg.

### Cyklstens mareridt

– Er der mon én eneste fra Vejdirektoratet, der nogensinde har cyklet her? udbryster jeg i arrigskab, da vi nogle dage senere har ramt Vestsjælland. De sidste fire kilometer har været et mareridt. Ruten følger en markvej med kæmpe huller og store skarpe skærver. Vi har sneglet os fremad og må bruge ekstra kræfter for at holde cyklen i balance. Cykelstyret hopper op og ned. Østersøruten har haft godt, fast asfalteret underlag langt det meste af turen. Men her er niveauet faldet til et absolut lavpunkt. Østersøruten er nyomlagt i 2017 og 2018, og hvordan denne strækning er kommet igennem nåleøjet, er mig en gåde.

### Sønderjylland og Jyllands Østkyst – ikke for slapsvanse

Efter turen op langs Sjællands østkyst cykler vi ned over Østfyn og Ærø og tager færgen til

Als. Her fortaber vi os i historiens vingesus og bruger mange timer i cykelsadlen på at tale om gendarmene, Dybbøl Mølle og Sønderjyllands genforening med Danmark. Derefter er det nordpå med kurs mod Fredericia. Turen langs Sønderjyllands østkyst byder på endnu mere udfordrende bakker, end vi har mødt hidtil.

– Hvis jeg var væltet på vej ned af den her bakke, så var jeg død, siger min datter med vildt opspærrede øjne efter én af de sønderjyske nedkørsler.

– Hmmm! Du kunne måske overveje at bremse lidt ned af bakken, bemærker jeg tørt. Hun ser på mig, som om jeg har spist søm. – Men det er jo sjovt at køre stærkt, siger hun. Og det giver jeg hende ret i. Dog lidt tøvende.

### Sidste højdepunkt

Turen er ved at nå sin afslutning. Vi er tilbage i Fredericia. Vi giver hinanden high fives, mens vi jubler:

– Vi gjorde det. Vi er i mål. Vi cyklede hele ruten.



Møns Klint er én af de mange naturoplevelser, der venter dig, når du cykler på Østersøruten. Vi brugte en hel dag på at lede efter fossiler og vandre op og ned af de hundredevis af trapper i området.

Sammen sætter vi kurs mod iskiosken. – Den største is, man kan få, tak, siger vi og står med vores svedige cykeltrøjer og storsmiler til kioskedarbejderen. Endnu en skøn cykelferie med børnene er veloverstået. 🚲

# Hyldest til hverdagen

Din medlemsbutik holder af hverdagens trummerum. Derfor fejrer vi din daglige og helt almindelige cykeltur — med ekstraordinært lækkert udstyr!



## ⦿ Bomstærke Bombtrack

Den metallic-grønne skønhed fra Bombtrack ligner en ægte stjerne, men Arise Geared har ingen nykker: Under den funklende facade gemmer sig et robust pakæsel bygget op af en 4130 crmo-stålramme med solide komponenter, 10 Shimano-gear, brede pigdæk og et frontlad, der kan bære op til 8 kg.

**NORMALPRIS: 10.499 KR.**  
**MEDLEMSPRIS: 9.449 KR.**



## ⦿ Ordning muss sein

Det er slut med at lede efter dine ting i bunden af cykeltasken: Ortliebs rummelige Commuter Two-taske er inddelt i mindre lommer med lynlås og plads til laptop, tablet, nøgler og andre løse dimser. Tasken er vandtæt, nem at klikke på bagagebæreren og pæn at have med på job.

**NORMALPRIS: 1.399 KR.**  
**MEDLEMSPRIS: 1.259 KR.**

## ⦿ Wash & Go

Spray Dirt Juice på cyklen – og tør af med en ren klud: Så er din cykel funklende flot til foråret! Den skånsomme cykelvask fra Juice Lubes kan bruges på alle slags stel og sarte overflader, og den passer godt på din lakering.

**NORMALPRIS: 90 KR.**  
**MEDLEMSPRIS: 85 KR.**



## ⦿ Luftig letvægter

Svenske POC forkæler hverdagscyklisterne med den enkle letvægtshjelm Omne Air SPIN, der har samme gode polstring og komfort som POCs prisvindende sporthjelme. Hjelmen vejer kun 300 gram, har gode luftkanaler og perfekt pasform med nemt justerbare stropper og 360 graders tilpasning. Omne Air SPIN fås i sort og hvid.

**PRIS: 1.299 KR.**  
**MEDLEMSPRIS: 1.169 KR.**

🕒 **Sportsbriller i civil**

Lad dig ikke narre af det klassiske look – cykelbrillerne fra italienske Alba Optics er langt mere sporty, end de ser ud: Stellet er stærkt og ultra-fleksibelt, og de brudsikre glas giver godt udsyn og høj UV-beskyttelse. Og så vejer de blot 19 gram! ANVMA-brillerne er håndlavede og fås i flere fine farvekombinationer.

**PRIS: 885 KR.**

**MEDLEMSPRIS: 795 KR.**



🕒 **Ring foråret ind**

Forkæl din cykel med en elegant E-Ne-klokke fra Crane, der både pynter på styret og har en smuk lyd. Vælg mellem flere metalliske farver og flot mat sort.

**NORMALPRIS: 249 KR.**

**MEDLEMSPRIS: 225 KR.**

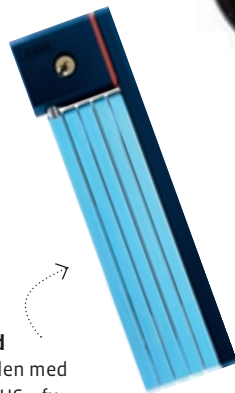


🕒 **Låsen folder sig ud**

Pas ekstra godt på cyklen med en stærk foldlås fra ABUS – fx den 80 cm lange 5700 uGrip. Under cykelturen sidder den sammenfoldede lås fast på stellet i et fikst lille etui. Husk: Låsen er et supplement til din forsikringsgodkendte lås.

**NORMALPRIS: 499 KR.**

**MEDLEMSPRIS: 449 KR.**



**Udsalg**

Pris fra 250 kr. pr. del

🕒 **Gå ikke ned på god stil**

Glæd dig til næste regnvejrsdag! Så kan du nemlig iføre dig cykelstiens smukkeste regntøj, som danske Emma Jørn har designet for Ilse Jacobsen. Hver del kan stå alene eller kombineres på kryds og tværs. Vælg mellem lang og kort regnjakke, regn-nederdel og -bukser i flere farver og modeller.

🕒 **På skulder eller på cyklen**

De danske designere hos SEGEL har skabt en unik taske af 100% vandtæt regntøjsstof. Den håndsyede taske har 15" laptop-lomme og kan bæres over skulderen eller sættes fast på bagagebæreren med smarte kroge. Med tasken følger også et vandtæt og lige så cykelvenligt indkøbsnet. SEGEL fås i sort, mørkegrøn, grå, orange og gul.

**NORMALPRIS: 899 KR.**

**MEDLEMSPRIS: 809 KR.**





## HUSK LADESTANDERE

→ Klimaminister Dan Jørgensen bør indtænke ladestandere til el-cykler i arbejdet med at omstille transportsektoren til grøn transport. Det siger Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam i anledning af de forhandlinger, som Dan Jørgensen indleder med energiforligskredsen om grøn transport.

Dan Jørgensen har meldt ud, at han i forhandlingerne vil starte med at se på erhvervs-transporten og udbredelsen af ladestandere. Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam opfordrer klimaministeren til at indtænke ladestandere til el-cykler langs super-cykelstier og anden cykelinfrastruktur til både langdistancependlere og erhvervs-cykling.

– Jeg håber, at han er opmærksom på, at der er et stort uudnyttet potentiale i forhold til at anvende el-ladcykler til varetransport og andre kommercielle formål. El-ladcykler vil i mange sammenhænge betyde både hurtigere og langt mere klimavenlige leverancer, siger Klaus Bondam.



## CYKELTURIST- UGEN 2020 I SVENDBORG

→ Kom med på den årlige Cykelturistuge i uge 30. I år går det til Svendborg og Sydlyn. Medlemmer og ikke-medlemmer i alle aldre er velkomne, når Cyklistforbundet atter inviterer til en uge med skønne cykeludflugter.

Cykelturistugen afholdes den 19.-25. juli i den smukke natur på Sydlyn med base på Tåsinge i Svendborg Kommune.

Vi cykler de fleste dage ud på arrangerede ture af forskellig længde og sværhedsgrad, så alle kan blive udfordret på sanserne.

Se [Cyklistforbundet.dk/cykelturistugen](http://Cyklistforbundet.dk/cykelturistugen)

På Cykelturistugens Facebook-gruppe er der løbende opdatering.

## CYKELLEG TIL LEGETRÆNGENDE BØRN

→ Når landets børnehaver igen fyldes af liv, så bliver det også til lyden af snurrende cykelhjul, ringeklokker og glade råb.

325 institutioner har tilmeldt sig Cyklistforbundets børnehavekampagne *Vi kan cykle!*, og kampagnen slår dermed deltagerrekord for de otte år, den har kørt. Corona-nedlukningen af Danmark har betydet, at *Vi kan cykle!* flyttes et par uger frem, så den i år forventes at løbe fra 18. maj til 12. juni.

Når de legetrængende børn er tilbage blandt kammerater og pædagoger, er der altså masser af muligheder for sjov cykeltræning og fysisk aktivitet. I år er der to nye trafiklege på tapetet, så børnene kan begynde at stifte bekendtskab med de skilte, de møder, i trafikken. Børnehaverne har fået tilsendt materialer, og undervejs i kampagneperioden modtager de inspiration og små konkurrencer via kampagnens nyhedsbrev. Og når kampagnen er slut – ja, så er det bare at cykellege videre.

Læs mere på [www.vikancykle.dk](http://www.vikancykle.dk)

## CYKLISTFORBUNDET PÅ FINANSLOVEN

→ Cyklistforbundet er kommet på finansloven. De næste fire år får forbundet 2 millioner kroner om året til at fremme cykling hos virksomheder. I aftalen står blandt andet:

”Cykling kombinerer mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed, samtidig med at det er en meget miljøvenlig transportform. Parterne er enige om, at der skal prioriteres midler til, at Cyklistforbundet etablerer et rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder. Centeret skal yde rådgivning til virksomheder om tiltag, de kan iværksætte, for at skubbe på medarbejdernes transportvalg til fordel for cyklen samt rådgivning om, hvordan el-ladcykler kan dække en del af behovet for virksomhe-



dernes varetransport og anden kommerciel distribution.”

Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, glæder sig over beslutningen:

– Det er et meget stort rygstød til Cyklistforbundets arbejde. At komme på finansloven giver os

mulighed for en kontinuerlig indsats gennem en årrække på et område, hvor der er stort potentiale i at få flere til at vælge cyklen til. At få flere til at cykle i hverdagen, styrker sundheden, letter trængslen og begrænser CO<sub>2</sub> udledning.

## Top Vi står sammen

Coronaen viser velfærdssamfundets styrke, og at vi står sammen i svære tider.

## Flop

Klimarådet skriver 154 sider med anbefalinger til regeringen om, hvordan vi nedbringer CO<sub>2</sub> uden at nævne el-cyklen.



## Unge kører mere i bil

”De 16-24 årige kører mere og mere bil. Og cykler mindre og mindre. Øv. Sunde transportvaner grundlægges tidligt. Cykelfremme blandt børn er ikke forældres ansvar alene. Nej, det er et fælles samfundsanliggende, hvor skoler, kommuner og folketing har ansvar. De 16-24 åriges brug af bil er på tre år steget med 14,7%, mens brug af cykel er faldet med 15,1%.”

**CYKLISTFORBUNDET**  
PÅ LINKDIN



## Farlige løbehjul

”Kæmpe udfordringer med elløbehjul. 7 gange så høj risiko for ulykke på elløbehjul sammenlignet med cykler. Godt at vi nu har data på bordet. Nu skal vi finde trafik sikre løsninger. Det vil mange steder kræve bedre og større cykelstier.”

**CYKLISTFORBUNDET**  
PÅ TWITTER

## Svært med cykel i Letbanen

”Det VAR gratis at tage cyklen med i Arrivas tog udenfor myldretiden... Det blev desværre ændret for knap to år siden 😞. Og i Letbanen kan man have sin cykel med (mod betaling) men der ingen mulighed for at fastgøre den, så man skal stå og holde sin cykel under turen. Virkelig ikke gennemtænkt!”



**f** JEANET JØRGENSEN, AARHUS  
PÅ FACEBOOK

## Cykling bedre end el-bil

”Mere cykling bidrager til bedre byer, mere sundhed og mindre trængsel på vores veje. Det er alt sammen noget, som el-bilen ikke bidrager til”.

**KLAUS BONDAM** I RITZAU



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



Cyclingincopenhagen: Kgs. Nytorv



Krisandthebike: Out in the blue



Danish\_imagemaker: Ringsted

## Serie:

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

Mød Klara Søndergaard, der har et seniormedlemskab til 200 kr. årligt.

**Seniormedlemskab**  
For dig, der er pensionist **200 kr. pr. år**

PERSONLIGT MEDLEMSKAB  
VIRKSOMHEDSMEDLEMSKAB  
HUSSTANDSMEDLEMSKAB  
DIGITALT UNGDOMSMEDLEMSKAB  
SENIORMEDLEMSKAB

BLIV MEDLEM PÅ  
CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEM

**”Unge skal ikke sætte livet på spil for at komme i skole.”**



CYKLIST™  
FORBUNDET  
PEDALKRAFT — SIDEN 1978

### Hvem er du?

Jeg er Klara, pensionist, der bruger en af mine tre cykler næsten hver dag. Om det er en cykeltur som turleder for Cyklistforbundets Herning-afdeling eller en indkøbs- eller ”trænings-tur” i lokalområdet er underordnet. Cyklen skal ud! Nu er jeg 74 år, så påklædningen er vigtig, men kaffen og pausen er også god.

### Hvorfor er du medlem?

I 2005 læste jeg om Cykelturistugen i Thisted (arrangeret af Cyklistforbundet) i uge 30. Jeg ville rigtig gerne cykle i Thy og omegn, så jeg meldte mig ind i foreningen og deltog i en fantastisk uge. Herefter fandt jeg Cyklistforbundet i Herning og kom med i bestyrelsen. Vi skulle også have gode aktiviteter i Herning. Det er en fornøjelse at arbejde med det.

### Hvordan bruger du cyklen i dit liv?

Som så mange andre blev jeg ramt af kræft. Det var i 2007. En meget alvorlig lungeoperation førte til cykelpause. Kræfterne blev væk, men målet blev sat: Op på cyklen igen – og Ringkøbing Fjord rundt sammen med 1500 andre cyklister. Det lykkedes igen. Hvert år træner jeg til denne tur. Cyklen giver mig så mange dejlige cykelvenner.

### Fortsæt sætningen: Cyklistforbundet skal...

Gøre sig klart, at der er stor forskel på forventninger til forbundet alt efter, om man er i København eller i Midtjylland. I Midtjylland er kommunen godt i gang med at nedlægge busruter til ungdomsuddannelser (for få brugere). Så kan man cykle 15-20 km hver vej. Og nej, der er ingen cykelsti – blot den hvide streg + 50 cm til cyklister på en mørk landevej. Hertil kommer – min egen erfaring – at bilister gerne blander cyklister med lys på, så man må holde stille til bilen har passeret.

Og Cyklistforbundet bør ikke samarbejde med kommuner uden om de lokale afdelinger, som derved bliver sat på et sidespor.

### Hvad synes du, der skal forbedres, i dit område?

Der bør være oplyste cykelstier på alle større indfaldsveje til Herning. Det er der ikke i dag. Jeg ved, at det er et prioriteringsspørgsmål, men der er ikke noget at diskutere. Unge skal ikke sætte livet på spil for at komme i skole. Kommer der gode cykelstier uden for byen, kan elcyklen benyttes af de unge uddannelsessøgende, og børn kan cykle til skole og fritidsaktiviteter.

TEKST JØRGEN SCHLOSSER  
FOTO MARIE HALD