

CYKLISTER

Hvor cykelglad er vores nye transportminister?

Interview med Trine Bramsen

SIDE 18

Rejse: FAMILIEN CYKLEDE TIL PARIS PÅ 13 DAGE

SIDE 26

SE MIN FUNKY CYKEL

Læserne viser deres cykler frem

SIDE 22

DER ER SÅ DEJLIGT PÅ LANDET – BARE IKKE PÅ CYKEL

Sara tør ikke cykle med sine børn

Læs vores tema om cykling i de mindre samfund



GUIDE:
Udstyr til
din cykel



CYKLENS
ÅR



TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

Beklædning og udstyr skabt til at holde.
Designet til friluftsliv. 10% medlemsrabat.



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



FRILUFTSLAND

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



INDHOLD



- 3** **MEDLEMSRABATTER**
- 5** **LEDER** Der er så dejligt på landet
- 6-7** **NOTER** Nyt fra ind- og udland
- 8** Digitalt stelnummer deler vandene

TEMA

- 10** *Der er så dejligt på landet ...*
- 11** Børn og voksne tør ikke cykle i den smukke natur
- 14** Byg cykelstier i eget tracé, så cykler folk
- 18** Fra Benny til Bramsen
- 20** Læserbreve og debat
- 22** Se min funky cykel
- 24** Klaus Bondam siger farvel
- 26** Familien på 3 cyklede til Paris
- 30** **NYT FRA CYKLISTFORBUNDET**
- 31** **#PEDALKRAFT:** Vi cykler også på nettet
- 32** **BAGSIDEN:** Tag cyklen til arbejde og kom i førertrøjen

Se alle dine rabatter på:

[CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER](https://www.cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter)

READY FOR A NEW MOVEMENT LL / CYC.



LLOYD.COM



reddot winner 2022

LLOYD

GERMANY

LEDER

Der er så dejligt på landet

→ Der er så dejligt på landet. Det kan jeg bekræfte, da jeg selv bor på landet lidt uden for Hvidsten 13 km nord for Randers. Men idyllen går fløjten for mange, hvis man ønsker at cykle ind til byen. Det gælder også for os. Vi skal cykle syv kilometer på veje med 2.000 - 3.000 køretøjer, inden vi kommer hen til en cykelsti. Min kone tør kun at cykle, når der er dagslys; hun cykler der ikke, når det er mørkt, fordi hun føler sig utrygt. Og når hun kommer hjem, er hun ofte frustreret over bilerne, der suser tæt forbi hende.

Som du kan læse i vores tema i dette nummer, er det desværre mere normen end undtagelsen for os der bor på landet, at det på ingen måde føles sikkert – eller ER sikkert – at cykle. Måske vover man sig selv ud på vejene, men hvis man ikke tør sende sine børn ud på dem, er det for utrygt.

Stort set alle vil med smil på læben kunne el-cykle 10-15 eller 20 km fra landet ind til byen. Det vil også fremkalde smil hos bilister: Hver gang der flyttes en bagdel fra sæde til sadel, får de mere plads. Det sker bare ikke, hvis det er utrygt, og man nærmest frygter for sit liv, fordi biler suser tæt forbi. Har du prøvet fornemmelsen af en stor lastbil, der suser tæt forbi dig med 90 km i timen, og nærmest skubber dig i grøften, ved du, hvad jeg taler om. Derfor forslår vi i Cyklistforbundet, at der i otte retninger og ude fra en 12 til 15 km etableres en tryk og sikker cykelinfrastruktur ind mod de større provinsbyer.

Jeg sidder i byrådet i Randers (V), og jeg vil sige til mine kollegaer landet over, at hvis man går ind for både landdistrikter og grøn omstilling, bør man også gå ind for flere cykelstier – ellers hænger det ikke sammen. Behovet er bestemt ikke blevet mindre efter kommunesammenlægningerne, hvor skoler er nedlagt og en masse andet centraliseret. Vil man forbedre

sundheden, reducere trængsel, mindske transportens klimaaftryk og tiltrække ressourcestærke borgere til landdistrikterne, må politikerne prioritere sikkerheden for cyklister. En cykelbane på vejen eller en 2-plus-1 vej er bedre end slet ingenting. Det hjælper noget, hvis farten kommer ned på 60 km/t.

For det skal altså kunne lade sig gøre at bo på landet i Danmark i 2022 – også på en grøn og klimavenlig måde. Med fremkomsten af elcykler og el-ladcykler har der aldrig været bedre mulighed for at vælge bilen fra, men det kræver, at sikkerheden for cyklister er meget bedre, end den er i dag. 🚲



JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISFORBUNDET

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.



Ansv. redaktør
Klaus Bondam
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Trine Stig Mikkelsen
Jonas Christensen
Kia Johansson
Sidsel Friis Marxen
Emil Maj Christensen

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
OTWA/S

Annancer
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.

Forsidefoto: Sara, fotograferet
af Jens Hasse



FOTO: DESTINATION SØNDERLYLAND

<https://bit.ly/cykelguidebog>

Cykelguidebog om Vestkyststruten

Vestkyststruten er en rejse gennem noget af Danmarks smukkeste natur, og den snor sig igennem marsk, hede og klitplantager forbi fjorde, søer og langs hvide brede sandstrande. Der er garanti for frisk luft i lungerne og smukke vesterhavssolnedgange på cykelturen.

I cykelguidebogen er Vestkyststruten opdelt i 12 etaper. Etapeinddelingen gør ruten nem at

overskue, og hvis man ikke har mod på hele ruten på én tur, er det nemt at vende tilbage og tage en ny etape eller to på et andet tidspunkt.

Bogen er på 158 sider og indeholder i alt 49 detailkort. Bogen kan fysisk købes hos udvalgte turistbureauer på Vestkysten og enkelte boghandlere til vejledende udsalgspris på 100 kr.



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Færre cykler

Det var dystre tal, der blev lagt frem, da transportministeren i marts afholdt cykelseminar. Siden 2014 har Vejdirektoratets cykeltrafikindeks vist et fald i antal korte kilometer på cykel – en udvikling, der har været mest markant i de mere tyndt befolkede områder, mens de største byer har oplevet stagnation eller en lille fremgang. Børn og unge cykler markant mindre - hos de 10-17-årige er antallet af cykelture pr. dag faldet med 32 procent over de seneste 10 år.

Vejdirektoratet konkluderede på cykelseminaret, at der på trods af investeringer for

3,5 mia. kr. siden 2009 i dag køres færre kilometer på cykel, på trods af at vi er blevet flere danskere, og at flere bor i de store byer - der, hvor der cykles mest. At de mange investeringer ikke har formået at vende den negative udvikling, skyldes en kombination af faktorer, herunder ændringer i bilejerskab, transportkultur og tryghedsopfattelser.

Vejdirektoratets nye Nationale Videnscenter for Cykelfremme skal blandt andet indsamle mere viden om, hvorfor danskerne cykler mindre.



ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

Vi cykler mest til indkøb og besøg

Center for forskning i Idræt hos Syddansk Universitet har udarbejdet en analyse om cykling i Danmark. Analysen bygger på data fra en spørgeskemaundersøgelse med svar fra mere end 163.000 voksne.

DEN VISER, AT:

74 pct. cykler

mindst én gang om året

51 pct. cykler

mindst én gang om ugen

21 pct. cykler

næsten hver dag.

Vi cykler mest til og fra indkøb, besøg mv. Det gør 41 pct. hver uge. 32 pct. cykler hver uge til og fra arbejde eller uddannelse. 37 pct. cykler som en fritidsaktivitet mindst én gang om ugen.



FOTO: CARLSEN ASGER/RITZAU SCANPIX

Manden bag 'Cyklisternes bibel' død

Manden bag *Politikens Store Cykelbog*, der i mange år var kendt som "cyklisternes bibel", Heino Døyggaard, døde 4. februar 85 år gammel. Heino Døyggaard blev i 2019 udnævnt til æresmedlem i Cyklistforbundet for sin store indsats for cyklingen. Han udgav over 60 bøger, heraf blandt andet *Cykelture i Danmark* og en bog om Tour de France foruden den førnævnte *Politikens store Cykelbog*.



Storbritannien:

Mindst 1,5 meters afstand til cyklen

Storbritannien har indført nye anbefalinger og regler på vejene – 'The Highway Code'. Det betyder blandt andet, at de definerer et hierarki i trafikken: "... de ansvarlige for køretøjer, der kan forårsage størst skade i tilfælde af en kollision, har det største ansvar for at passe på og reducere den fare, de udgør for andre," står der bl.a. I de nye anbefalinger står der også, at biler bør holde mindst 1,5 meters afstand til cyklister, når de overhaler – mere ved stor hastighed. De anbefaler også, at man benytter 'det nederlandske greb', når man åbner sin bildør. "Hvor du er i stand til det, skal du åbne døren med den modsatte hånd. Brug for eksempel din venstre hånd til at åbne en dør på din højre side. Dette vil få dig til at dreje hovedet for at se dig over skulderen. Du er så mere tilbøjelig til at undgå at forårsage skade på cyklister," står der. Cycling UK har deltaget i arbejdet med at ændre på reglerne.

www.cyclinguk.org/safer-highway-code-cyclists



EU hylder cyklen

EU: Lige før årsskiftet kom EU-Kommissionen med et udspil, der varsler godt for os cyklister. Det nye European Urban Mobility Framework (UMF), udgivet af Europa-Kommissionen den 14. december som en del af "Efficient and Green Mobility"-pakken.

Udspillet skal fremme grøn transport samt øge og forbedre den offentlige transport og infrastrukturen for fodgængere og cyklister. Og en analyse fra European Cyclists' Federation (ECF) konkluderer nu i en analyse, at pakken repræsenterer et stort fremskridt for cykling i byerne.

"Et helt afsnit er hellegit gang, cykling og mikromobilitet ... Aldrig

før har Kommissionen prioriteret cykling og andre aktive transportformer så stærkt i et så centralt politisk dokument", skriver ECF, blandt andet i deres analyse.

Vicepræsident Frans Timmermans benyttede for øvrigt billeder fra København, da han tweetede om kommissionens grønne transport-initiativer.

Læs mere: bit.ly/ECF-EU



Det svenske cyklistforbund inviterer danskere

SVERIGE: Hvert år arrangerer det svenske cyklistforbund, Cykelfrämjandet, sin 'cykelturveckan', hvor deltagerne blandt andet kører rundt i det smukke svenske landskab. Og de vil meget gerne invitere broderfeltet hinsidan Øresund med:

- Cykelfrämjandet arrangerer en årligt tilbagevendende "cykelturveckan" næsten hver sommer siden 1983. Det er i Ulricehamn i uge 27, og vi synes, at det ville være hyggeligt, hvis der også ville komme nogle deltagere fra Danmark, skriver Isabella Thöger, Verksamhetschef i Cykelfrämjandet, til CYKLISTER.



Ulricehamn ligger mellem Göteborg og Jönköping, og deltagerne får blandt andet forskellige cykelture (30, 50 og 70 km) og mange sjove aktiviteter om aftenen til kostpris. Goodiebag medfølger til alle deltagere.

Læs mere på: www.vastsverige.com/ulricehamn/cykelturveckan-2022/

Gehls cykeltanker på Velo-city

SLOVENIEN: Jan Gehl, den verdensberømte danske arkitekt og pionér inden for byplanlægning med fokus på mennesket, holder åbningstalen ved årets verdenscykeltopmøde, Velo-city. Jan Gehl begyndte sin forskning i 1960'erne, og hans første bog, *Livet mellem husene*, blev udgivet i 1971. I den var cyklen ikke nævnt, men siden har Gehl fået øjnene op for cyklens kvaliteter, fortalte han i CYKLISTER i 2020:

- Jeg har været meget fokuseret på fodgængere og byliv. Men for 6-8 år siden besluttede vi, at cykler var en del af bylivet og ikke en del af trafikken. Argumentationen var, at hvis du har en gade, som er fuld af biler, så er den fuld af stål og blik. Hvis du har gade fuld af cyklister, så er den fuld af mennesker." Velo-city finder sted fra 14.-17. juni 2022 i Ljubljana i Slovenien og arrangeres af ECF, European Cyclists' Federation.

Landsdækkende register over cykler deler vandene

Cyklistforbundet ønsker et digitalt stelnummer, men det er vejen til overvågning af cyklisterne, siger kritikerne. Har de en pointe, eller har de sølvpapirhatten trukket helt ned over ørerne?

Mike Hedlund-White har i flere år arbejdet for, at der bliver indført et digitalt stelnummer i Danmark. Altså et landsdækkende system, hvor cyklers stelnumre kan aflæses og findes i en database, så man kan se, om cyklen er stjålet. Han er formand for bestyrelsen i Cyklistforbundets afdeling i Aalborg samt mangeårigt medlem af Hovedbestyrelsen for Cyklistforbundet, og sad for nogle år siden i en arbejdsgruppe med en række forskellige kompetence-kapaciteter, blandt andet en ekstern ekspert i udvikling af digitale løsninger på mobilitetsområdet. Deres arbejde lå til grund for, at Enhedslisten i 2017 ville stille et beslutningsforslag til Folketinget om indførelse af et digitalt stelnummer til cykler. Men Enhedslisten trak pludselig i 11. time forslaget tilbage. De havde lyttet til kritik fra blandt andet IT-politisk Forening og PROSA – fagforeningen for it-ansatte, der frygtede, at forslaget ville føre til, at danske cyklister kunne overvåges.

- Det var virkelig ærgerligt, især fordi det jo ikke er meningen, at digitalt stelnummer skal kunne bruges til overvågning, siger Mike Hedlund-White, der kunne konstatere, at beslutningen var medvirkende til at sætte processen i stå.

Da Cyklistforbundet i januar i år satte fokus på cykeltyverier i blad og presse, og sammen med F&P, forsikringssekskabernes brancheforening, igen fremsatte forslaget i pressen om digitalt stelnummer, kom der endnu engang meget skarpe reaktioner på sociale medier og i pressen. Værten på det hedengangne Radio 24/7-program, Aflyttet, Anders Kjærulf skrev på Twitter: "Så kører idiotien med digitale stelnumre igen."

Han blev sekunderet af Niels Bertelsen, formand for de it-professionelles fagforbund, PROSA, der også advarede mod, at digitalt stelnummer kan føre til overvågning. CYKLISTER har talt med Niels Bertelsen og bedt ham uddybe, hvorfor PROSA er imod digitalt stelnummer.



Det er ikke meningen at alle mulige tilfældige borgere og systemer skal kunne spore, hvor du er.

MIKE HEDLUND-WHITE
MEDLEM AF HOVEDBESTYRELSEN

- Vi er ikke imod digitalt stelnummer, vi er imod overvågning af borgere. Vi siger, at når man laver den slags løsninger, skal man på forhånd indtænke privatlivets fred i stedet for at lave en hovsæløsning, som bagefter kan bruges til at overvåge borgerne. Der findes faktisk mulighed for at lave digitale stelnumre, som kan opfylde behovet for at

sikre, man ikke køber en stjålet cykel, eller at man kan finde den, hvis det er nødvendigt – uden at man samtidig kan overvåge den borger, der har cyklen, siger han.

Nemmere at identificere cyklen

Mike Hedlund-White går som sagt ikke ind for, at borgerne skal kunne overvåges.

- Vi foreslår et digitalt stelnummer, så det bliver meget, meget nemmere at identificere, om en cykel er stjålet. Det skal kunne aflæses med en mobiltelefon eller en scanner. Men vi ønsker selvfølgelig ikke, at cyklister skal overvåges. Vi ønsker, at cykler skal kunne identificeres. Det er ikke meningen, at alle mulige tilfældige borgere og systemer skal kunne spore, hvor du er, når du færdes på din cykel. Jeg synes måske, der er lidt 'sølvpapirhat' over bekymringen for overvågning, siger Mike Hedlund-White.

En del af debatten bunder i, at der er forskellige tekniske løsninger, der kan bruges til et digitalt stelnummer. Egentlig overvågning kræver GPS. Det fortæller Lars Albæk fra virksomheden Al-Kon, der i 20 år har arbejdet med sporing af gods og værdier i Europa.

- Den eneste måde, man kan foretage egentlig overvågning og følge en cykel, er med GPS. Det kræver, at der er en GPS-sender med et batteri i den. En anden løsning er, hvis du i stedet sætter en såkaldt RFID-tag i eller på cyklen. Så kan du aflæse den med en scanner af en art, men ikke følge den rundt i byen. Det er fx den teknologi, der bruges i Brobizzen, siger Lars Albæk, der dog peger på et problem med denne løsning.

- RFID-tags har problemer med at sende igennem metal, så hvis du sætter den inde i

I England er digitalt stelnummer en privat sag

I Storbritannien er over en million cykler registreret i en database. Det er drevet af en privat virksomhed, som gerne vil indføre det i Danmark også.

I England og resten af UK findes der allerede et nationalt digitalt system for stelnumre. BikeRegister hedder det, og det er drevet af Selectamark Security, der er den førende udbyder af sikkerhedsmærkning derovre. Over en million cykler er nu registreret i databasen, siden den åbnede i 2001, og virksomheden samarbejder med det britiske politi om opgaven.

Selectamark Security er repræsenteret i Danmark gennem virksomheden Unisecure, som gerne vil oprette et lignende system i Danmark. Men ifølge direktøren Henrik Olsen bliver ideen ikke modtaget med åbne arme.

- Jeg ville ønske, der var mere åbenhed i Danmark overfor at samarbejde med private virksomheder. Vi har en godkendt database, som vi tilbyder gratis, men vi oplever modstand imod det. Jeg synes, man i stedet burde sætte sig sammen og se på de muligheder og udfordringer, der kan være i det, siger han.

I England er det cyklejerne selv, der opretter sig i databasen, og det er den samme ydelse Unisecure vil tilbyde i Danmark.

- Vi vil gerne tilbyde, at du gratis kan uploade dit normale stelnummer i databasen, hvor du laver din egen profil, evt. med et foto af cyklen. Hvis den bliver stjålet, kan du ændre dens status til stjålet i databasen, og hvis andre falder over cyklen eller vil købe den af nogen, kan de se, at den er stjålet, siger Henrik Olsen. Som i England er virksomhedens forretningsmodel at tjene på salg af ekstra ydelser.

- Vi sælger specielle labels med unikke stelnumre. Den billigste er en speciel, synlig label med QR-kode, og den dyreste er, at hele din cykel bliver 'smurt ind' i stelnummer - en DNA-mærkning, som man ikke kan fjerne, siger Henrik Olsen.

Banditterne griner ad os

BikeRegister oplever ikke den samme frygt for overvågning, da det er folk selv, der opretter sig, og der er desuden indbygget privatliv i databasen. Men hvis det skal blive til noget i Danmark, kræver det, at alle står sammen om det, siger Henrik Olsen.

- Problemet i Danmark er, at der ingen fare er ved at være cykeltyv. Banditterne griner ad os, og der er blevet dannet et slags økosystem omkring cykeltyverier, hvor forsikringsselskaberne udbetaler erstatninger, men tjener endnu mere på at sælge forsikringerne. Hvis vi skal ændre det, skal borgerne oprette sig i i databasen, forsikringsselskaberne skal blive enige om at stille som krav, at man er oprettet, og politiet eller andre skal opspore de stjålne cykler.

Tyvene skal være bange for at blive opdaget, siger Henrik Olsen. 🚲

stellet på en cykel, vil den normalt ikke kunne aflæses. Hvis du lægger fx din Brobizz i handskerum, der er omgivet af metal, vil den ikke blive aflæst, siger Lars Albæk.

Den mest simple metode til digitalt stelnummer er at sætte noget på cyklen.

- Jeg vil foreslå, at man fx sætter en label under lakken med en QR-kode - eller man kan sætte en passiv RFID på cyklen - én, der ikke sender vha. batteri. Det kan du så aflæse med en skanner - evt. med en tilhørende app, hvor cyklen automatisk bliver slået op, så du kan se, om den er stjålet. En label kræver dog, at du er helt tæt på koden på cyklen, hvorimod en RFID-tag kan aflæses på lidt længere afstand, siger Lars Albæk.

PROSA er kritisk over for nogle RFID-løsninger, men peger dog på, at den kan laves, så den sikrer privatlivet. 🚲

Nedsæt en arbejdsgruppe

Cyklistforbundet har foreslået, at staten nedsætter en arbejdsgruppe til at undersøge mulighederne for etablering af et digitalt stelnummer-system.

- Vi kommer ikke med en teknisk løsning, vi er ikke IT-eksperter. I en sådan arbejdsgruppe kan der deltage it-eksperter, som ved noget om it-sikkerhed. Og selvfølgelig skal Cyklistforbundet sidde med, siger Mike Hedlund-White.

TEMA

DER ER SÅ DEJLIGT PÅ LANDET – BARE IKKE PÅ CYKEL

TØR DU IKKE CYKLE MED DIT BARN TIL SKOLE? ER DU BANGE FOR AT SENDE DIT STORE BARN UD PÅ CYKEL? VÆLGER DU SELV IKKE AT CYKLE, NÅR DET ER MØRKT? HVIS SVARET PÅ SPØRGSMÅLENE ER ET RUNGENDE JA, BOR DU SIKKERT PÅ LANDET ELLER I ET MINDRE BYSAMFUND.

→ Tallene taler deres tydelige sprog. Folk, der bor i landområder, cykler meget mindre end folk, der bor i byområder. Selvfølgelig fordi der er længere til alting, men også fordi der mangler cykelinfrastruktur.

Læs vores tema om cykling i de mindre samfund. Vi besøger blandt andet en by i provinsen. Den ligger virkelig smukt, men det er ikke rart at cykle der.

BÅDE BØRN OG VOKSNE ER BANGE FOR AT CYKLE I DEN SMUKKE NATUR

LAVEN LIGGER SMUKT PÅ DEN NORDLIGE KANT AF JULSØ MED HUSE OP AD DEN STEJLE SKRÅNING BAG JERNBANEN MED UDSIGT TIL HIMMELBJERGET OG DE FREDEDE ALLING BAKKER. LANDSBYEN VIRKER SOM EN MAGNET PÅ MENNESKER MED LYST TIL NATUR, MEN DE SUKKER EFTER SIKRE CYKELLØSNINGER I DET BAKKEDE LANDSKAB.

Husene i Laven ligger skulder ved skulder for at udnytte den trange plads på skråningen bag jernbanen langs Julsø. Himmelbjergvej danner hovedgade, mens Slangebakken fører videre op i byen. Med hårnålesving og en stigning på 4,1 procent lever vejen fuldt ud op til både første og anden del af sit navn.

Laven minder om en landsby i Alperne. Trods sin lidenhed med knap 400 indbyggere er landsbyen da også kendt vidt omkring for sin idylliske beliggenhed, og en overkommelig afstand til Silkeborg, Aarhus og Skanderborg gør Laven attraktiv for mennesker med hang til naturen, som samtidig vil bo tæt på en større by.

- Vi har mange nationaliteter. Her bor folk fra Norge, Sverige, England, Tyskland, Spanien og Kenya. De siger, at Laven ligner det, de kommer fra, fortæller Sara Brøndum de Reybekill under en rundvisning i byen.

Selv flyttede hun til for fem år siden med sin mand og deres søn, som nu går i o. klasse. De boede i Aarhus og faldt for Laven, da de undersøgte, hvor meget hus de kunne få for pengene i en passende afstand fra den jyske hovedstad.

- Da valget stod mellem et hus med ligusterhæk i Ry og et i Laven med udsigt ud over søen, var vi ikke i tvivl, siger Sara Brøndum de Reybekill, som siden har føjet endnu to drenge til familien.

Der var dog en ting, de ikke tænkte så nøje over: Cykelforholdene.

- Vi havde planer om at købe en el-cykel, så vi kunne køre vores børn til og fra daginstitution, og med tiden skulle de selv cykle i skole og til fodbold. Men det er vi ikke sikre på, de skal. Der er tre veje ud af Laven, og ingen af stederne er der cykelsti. Her er mange bakker og sving med dårlige oversigtsforhold, som gør det farligt at cykle ud af byen, siger Sara Brøndum de Reybekill.

Der er tre til otte kilometer til nærmeste cykelsti alt efter retningen, og forholdene er ikke bedre i selve Laven. Vejen mellem Ry og Silkeborg løber igennem landsbyen, så der kører forholdsvis mange biler på den smalle Himmelbjergvej. Også i weekender, hvor turister og motorcyklister ynder at lægge turen igennem det smukke landskab. Bakkerne tiltrækker også landevejsryttere, som suser med høj fart, når de kommer fra Silkeborgsiden, hvor de kører ned ad bakke ind i Laven.

- Det er svært at lære vores børn at cykle, for det er også for farligt på Himmelbjergvej. De kan kun øve på parkeringspladsen nede ved stationen. Så står vi og holder øje med, om der kommer en bil, siger Sara Brøndum de Reybekill.

Datter kan ikke øve sig uden cykelsti

Sol skal i skole til sommer. Hun spørger tit, om hun må cykle til børnehaven i Ry. Det ville være oplagt at cykle sammen med hende, men det tør hendes mor ikke.

- Det ville være en ekstra motivation for Sol, at vi cyklede sammen, men børn er uopmærksomme, så hun skal ikke cykle på en vej uden cykelsti, fastslår Lykke Hammer.





Sara med sin søn Hugo, sin mand Morten og Bodil Klarskov fra Laven.

→ - Vi har også ladet hende køre i cirkler på parkeringspladsen ved stationen, og vi har taget hendes cykel med steder hen, hvor hun har kunnet cykle mere frit, fortæller Lykke Hammer om vilkårene for de alleryngste cyklister.

Det vil nok være for stor en mundfuld for Sol at cykle de seks kilometer til Ry, men hvis der var en cykelsti, kunne familien prøve i en weekend, hvor langt hun kunne nå, inden det blev nødvendigt at samle hende op på den ladcykel, hendes mor kører på.

- Vi flyttede til Laven, fordi her er smukt, og fordi der kører tog. Jeg har ikke kørekort, og vi har siden købt ladcyklen for at have flere fleksible løsninger. Det fantastiske ved en el-cykel er, at man kan cykle i kuperet terræn, og jeg nyder det flotte landskab ind mod Ry, siger Lykke Hammer, som har boet i Laven siden 2018.

Ladcyklen fylder som en lille bil, så hun kan godt have tre-fire biler efter sig, fordi de ikke kan overhale på grund af modkørende.

- Det kan godt være stressende, men jeg er ikke nervøs for selv at cykle der. Jeg har cykelhjelm og refleksvest på og godt med lys på cyklen, når det er mørkt. Det går fint, når jeg er oppe i fart, men hvis jeg skal hjælpe Sol med et eller andet, kan jeg godt blive ængstelig for, om at en bilist overser, at jeg holder stille, siger Lykke Hammer.

Med livet som indsats

I modsætning til Lykke Hammer føler Marianne Borne hele tiden, at hun cykler med livet som indsats. Alligevel har hun i 15 år cyklet dagligt til og fra sit job i Ry.

- Jeg sætter min sikkerhed på spil, fordi det er vigtigt for mig at cykle og få motion. Men jeg cykler med en frygt i mig, for bilisterne kører stærkt. Især skynder de sig

hjem om eftermiddagen. Så tager de tit chancen og overhaler mig, selv om der er fuldt optrukket, fortæller hun.

Især når to biler krydser hinanden lige ud for hende, sidder Marianne Borne på sadlen med hjertet i halsen.

- Nogle gange er der kun 20 centimeter mellem mig og bilen. Det er meget ubehageligt. Jeg er aldrig blevet ramt, og derfor cykler jeg stadig, men jeg har tit tænkt, at det var godt, at jeg kørte stabilt lige der. Det er måske dumt og naivt af mig at cykle, men jeg har aldrig set toget som en mulighed, fordi jeg er så glad for at cykle.

Marianne Borne holder øje, lytter bagud og advarer om modkørende biler ved at markere stop med armen - lad vær med at overhale mig.

- Vejen svinger meget, og på lange strækninger er der overhaling forbudt. Jeg ville selv blive irriteret som bilist, hvis jeg skulle køre efter en cyklist i lang tid. Som min mand siger, så overhaler de mig i høj fart for at komme hurtigt udenom. Især når de kan se, at der kommer modkørende.

Hun møder ikke mange andre cyklister, og vurderer, at det skyldes, at det er alt for farligt at cykle der. Det vil kunne løses med en cykelsti.

- Med marker og skov langs strækningen vil der nok være lodsejere, som skal afgive jord, men det bør kunne lade sig gøre at lave en cykelsti, siger Marianne Borne.

Byen summer af liv

Der skulle ikke have ligget en by på den stejle skråning ved Julsø. Stationen blev anlagt i 1871 og var tiltænkt Gl. Laven og de omkringliggende gårde lidt oppe i landet, men allerede omkring århundredskiftet

var Laven vokset frem med skole, mølle, købmand, hotel, telegrafstation, postekspedition og havneplads med dampbåd til Himmelbjerg og Silkeborg.

I dag huser byen kun et brændselsfirma, et par kunsthåndværkere, nogle gallerier og et antikvariat. Det betyder ikke, at byen er død. Tværtimod.

- Antikvariatet fungerer som mødested, når det har åbent om lørdagen, vi har blandt andet læseklub, løbeklub og borgerforening, og vi stimler sammen til fastelavnsfest, sommerfest og hele to julefrokoster. Byen er ikke på vej til at sygne hen, for folk bosætter sig her på grund af naturen, siger Sara Brøndum de Reybekill stolt.

Nok nyder indbyggerne naboskabet, men tætheden mellem husene efterlader et trafikalt problem. For mange har ikke plads til bilen ved siden af huset og parkerer derfor på vejen.

- Det får dem, der kører gennem byen, til at sænke farten, men det gør det ikke nemmere at cykle, sammenfatter Sara Brøndum de Reybekill.

De parkerede biler udfordrer også ideen om at gøre Himmelbjergvej til en to minus en vej, hvor bilerne kører i midten, mens banerne ude i hver side benyttes af cyklister og som vigeareal, når to modkørende biler mødes.

- Det er svært at finde en løsning på grund af parkeringsforholdene i byen, siger Sonja Simonsen. Hun er med i lokalrådet, hvor hun for nylig har påtaget sig opgaven med at arbejde for bedre cykelforhold sammen med Anna Vognstoft, som flyttede til Laven for to år siden.

Vejen mod vest er endnu farligere

Der er hverken skole eller daginstitution i Laven. Nærmeste institution ligger i Gl. Laven halvanden kilometer væk, men nogle kører til Ry eller Linå nord for Laven for at få deres børn passet. Når børnene bliver ældre, fordeles de sig på seks skoler, alt efter hvilket verdenshjørne familierne orienterer sig imod, og om forældrene vælger en folkeskole eller en friskole.

- Vi har mange tilflyttere fra Aarhus og København, og de er vant til at cykle til alting, men de finder hurtigt ud af, at det er farligt at cykle her i området, siger Sonja Simonsen, som har boet i Laven siden 1987.



Det genkender Sara Brøndum de Reybekill. "Min mand og jeg havde investeret i to dyre cykler, lige inden vi flyttede hertil. Nu har vi ikke anledning til at cykle, fordi det er umuligt. Jeg savner den motion, jeg ville få, hvis jeg kunne hente mine børn i skole og daginstitution på cykel, for med små børn er det svært at prioritere alenetid til at løbe eller tage i træningscenter, siger hun.

Laven hører til Sejs Skole, og de otte kilometer i retning af Silkeborg er endnu farligere end de seks mod Ry. Der er skovstrækninger og endnu flere bakker og sving med dårlig oversigt, så ikke mange børn fra Laven får lov til at cykle i skole.

Sonja Simonsen fra lokalrådet cykler på strækningen i sommerhalvåret. I 2020 kom der ny asfalt på, og da hendes ene hjul kom i karambolage med den høje kant ud mod rabatten, væltede hun ud på vejen. Hendes første tanke, da hun lå i grøftekannten, rammer problematikken ind.

- Selv om jeg brækkede albuen, var det første, jeg tænkte, at jeg skulle se at komme væk, så jeg ikke blev kørt over. Hvis jeg var væltet på en cykelsti, havde jeg nok tænkt på, hvor jeg havde ondt, siger hun.

En hæmsko at ligge på kommunegrænsen

Anna Vogntoft fra cykeludvalget i Laven har talt med kommunen om en cykelsti til Sejs, men der er ikke sat penge af.

- En cykelsti vil både øge trafikikkerheden, gavne miljøet og gøre det muligt for vores børn at cykle i skole og til venner og fritidstilbud, siger Anna Vogntoft, som er vokset op i en by med stisystemer.

Når lokalrådet fokuserer på en cykelsti i retning mod Silkeborg, skyldes det ikke alene, at de fleste børn går i skole i Sejs. Det bunder også i, at Laven hører til Silkeborg Kommune, men byen ligger så yderligt, at 11 indbyggere i den østlige ende har adresse i Skanderborg Kommune, som ejer vejen til Ry.

Det er en hæmsko, at der er to kommuner i spil, oplever Sara Brøndum de Reybekill.

- Vi har næppe højeste prioritet, når vi ligger på kommunegrænsen. Vi er heller ikke naive. Alle små landsbyer vil have en cykelsti, så der er stor konkurrence om midlerne, men vi oplever tilgang af børnefamilier, så prioriteringen af infrastrukturen er nødt til at ændre sig, siger hun. 🚲



LAVEN MÅ KIGGE LANGT EFTER CYKELSTIER

Trods stigende børnetal har Silkeborg Kommune ikke sat penge af til en cykelsti fra Laven. Heller ikke nabokommunen har planer om bedre cykelforhold lige på den anden side af kommunegrænsen.

Det har lange udsigter, inden Laven bliver beriget med en cykelsti. Kommuneplanen frem mod 2032 indeholder ganske vist en rekreativ sti langs jernbanen ind mod Sejs og Silkeborg, men der er ikke budgetteret med den.

- Der er en politisk intention om at lave en rekreativ sti på strækningen, men indtil videre er det en streg på et landkort. Vi er ikke i gang med planlægningen, for der er ikke sat penge af til at undersøge, hvad det vil koste at købe jordarealer og anlægge stien, fortæller ingeniør Louise Leth fra Team Trafik i Silkeborg Kommune.

Hun kan derfor ikke sige, om stien bliver til noget, men hun fortæller, at rekreative stier typisk bliver anlagt med grus eller stenmel, så en sti langs jernbanen vil primært blive for gående, mountainbikere og andre fritidscyklister med brede, punkterfrie dæk.

- Man vil selvfølgelig kunne cykle på arbejde, men nok ikke på racercykel, siger Louise Leth.

Laven er i spil til at få en to minus en-vej, hvor bilerne deles om midten af kørebanelen, mens der gøres plads til cyklister i hver side. Igen er der ikke noget konkret.

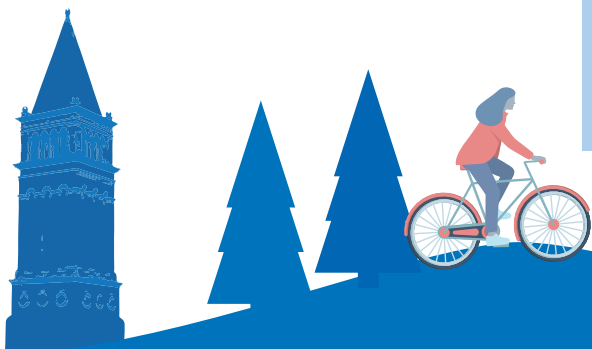
- Vi har endnu ikke vurderet, om det kan lade sig gøre, for det kræver gode oversigtsforhold, og det er der ikke i Laven, hvor mange parkerer på vejen, fordi husene ligger så tæt. Der er heller ikke sat midler af til en to minus en-vej, så om den kommer, ved vi ikke, siger Louise Leth.

Silkeborg Kommune har ikke umiddelbart planer om en cykelsti til Linå nord for Laven, men Louise Leth er ved at revidere kommunens cykelhandlingsplan. Den skal i høring hos lokalrådene i løbet af i år, så de kan spille ind med forslag. Herefter vil politikerne prioritere, hvilke strækninger der trænger mest til bedre forhold for cyklister.

- Vi ser blandt andet på trafik, ulykker, og om der er en skole i nærheden, uddyber Louise Leth.

Laven ligger i Silkeborg Kommune, men så tæt på kommunegrænsen at 11 af de knap 400 indbyggere bor i Skanderborg Kommune. De to kommuner har et cykelsamarbejde, men det kommer ikke nødvendigvis Laven til gode.

- Skanderborg Kommune har ikke på nuværende tidspunkt planer om at lave en cykelsti mellem Ry og Laven. Men de politiske vinde kan jo skifte, siger Louise Leth.



Ny undersøgelse: **BYG CYKELSTIER I EGET TRACÉ, SÅ KOMMER CYKLISTERNE**



CYKELSTIER FÅR FLERE TIL AT CYKLE, VISER FORSKNING, MEN DET GÅR FOR LANGSOMT I KOMMUNERNE, MENER CYKLISTFORBUNDET.

Cyklistier gør det ikke alene, plejer man at sige, når talen går på, hvordan man får flere til at cykle. Men de er vigtige, viser en spritny undersøgelse, som bliver præsenteret dette forår. Professor på Økonomisk Institut på Københavns Universitet, Mogens Fosgerau, forsker blandt andet i transport. Sammen med DTU er han på vej med en undersøgelse over cyklisteres adfærd, hvor man har fulgt en masse cyklister via en GPS-tracker. Den bliver præsenteret til maj, og den viser noget om, hvad cyklister lægger vægt på.*

- Det er klart og tydeligt, at infrastruktur betyder meget for, hvor meget der bliver cyklet. Det er meget attraktivt for cyklister at cykle adskilt fra bilerne og i grønne omgivelser. Vi kan se i vores tal, at cyklister undgår at cykle på en trafikeret landevej, hvor de ikke er adskilt fra bilerne. Det er faktisk sådan, at hvis man bygger en cykelsti i sit eget

tracé (adskilt fra biler, red) i grønne omgivelser, er folk parate til at køre en omvej for at køre netop der, siger Mogens Fosgerau.

Han konkluderer på baggrund af undersøgelsen, at bedre infrastruktur gør, at cyklister oplever, at afstanden er kortere, og det vil give mere cykeltrafik. Som professor på Økonomisk Institut har han imidlertid også blik for vilkårene i kommunerne.

- Man bygger jo cykelstier der, hvor der er flest, der vil køre på dem, og som kommunalbestyrelse vil man jo også gerne have pædagoger i børnehaverne og ansatte på plejehjemmene, så folk kan komme på plejehjem, før de er døde. Kommunalbestyrelsen har jo også nogle andre hensyn end cykelstier, siger Mogens Fosgerau.

Vi sætter for få penge af

Det bekræftes af en historie fra Fyens.dk, hvor fungerende formand for Miljø, Teknik og Planudvalget, Charlotte Vincent Petersen (S), fortæller om udfordringerne:

Ifølge formanden er der et stort ønske blandt politikerne om at opfordre kommunens borgere til at cykle af både miljømæssige og sundhedsmæssige grunde, men det

kræver selvfølgelig, at cyklisterne kan føle sig sikre på vejene.

- Der er et kæmpe behov for cykelstier i vores kommune, og jeg mener, at vi sætter for få penge af til det, siger Charlotte Vincent Petersen.

- Men det er også sådan, at de puljer, der nationalt afsætter penge til cykelstier, ikke prioriterer provinsen og os på landet. I dag er det byerne, der får pengene, fordi der er tale om mange flere borgere, der kommer til at bruge cykelstierne, siger hun til Fyens.dk.

Men i Silkeborg undrer en af Cyklistforbundets repræsentanter, bestyrelsesmedlem Richard Hegelund, sig alligevel. For hvorfor gælder der et sæt regler for biler og et andet for cykler?

- Når kommunen skal bygge veje, finder den bare pengene og bygger nogle veje. Når den skal bygge cykelstier, skal det næsten altid ske med statslig medfinansiering. Hvorfor skal det være sådan? Hvorfor er man ikke lige så villig til at bruge penge på cykelstier, siger Richard Hegelund.

Han kender alt til, hvordan infrastruktur til cykler bliver prioriteret i kommunen, og bekræfter CYKLISTERES historie fra Laven.

* (Forskningen er gennemført af Mogens Fosgerau sammen med Mads Paulsen, Thomas Kjær Rasmussen og Miroslawa Lukawska fra DTU)



Når kommunen skal bygge veje, finder de bare pengene og bygger nogle veje. Når de skal bygge cykelstier, skal det næsten altid ske med statslig medfinansiering. Hvorfor skal det være sådan?

RICHARD HEGELUND
BESTYRELSESMEDLEM, CYKLISTFORBUNDET

- Jeg er helt enig med hensyn til de manglende muligheder for at færdes sikkert på cykel i fx Laven. Vi kæmper for, at en større del af vejbudgettet i Silkeborg går til cykelstier, så man bruger 7-8 procent på cykelstier i stedet for 4-5 procent, siger han.

Mange sorte pletter

Silkeborg er et meget typisk eksempel på, at der i den grad er plads til forbedring i mange af de danske landkommuner. I 2019 kunne cyklister i hele landet tegne ind på Cyklistforbundets danmarkskort, hvor de oplevede, at det var utrygt at cykle. Kortet blev hurtigt fyldt med 'sorte pletter'. Især manglende cykelstier og utrygge kryds fyldte i de knap 4.000 indberetninger, der kom.

- De mange indberetninger er skræmmende læsning. Folk er dybt bekymret for liv og førlighed. Mange steder henvises der til tidligere ulykker, hvor cyklister er dræbt eller kommet til skade, sagde Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, den gang.

- Der er selvfølgelig blevet bygget noget cykelsti siden dengang, men problemet er stadig enormt. Der bliver simpelthen ikke

brugt nok penge på cykelsti i Danmark. Hverken i kommunerne eller hos staten. Der er stadig alt for mange borgere, der ikke tør cykle selv eller med deres børn, og så længe det er sådan, vil der være meget færre, der cykler på landet eller i de mindre byer. Vi har jo sagt, vi mener, der skal bygges mindst 2200 kilometer ny cykelsti, siger Klaus Bondam nu.

- Det kan lyde af meget, at regeringen i deres infrastrukturplan frem mod 2035 satte tre milliarder af til cyklisme, men den samlede plan koster 160 milliarder, så der er kun sat 1,88 procent af til cyklen.

Manglende sammenhæng

Selv om en kommune bygger cykelstier, kan der stadig være det problem, at der mangler sammenhæng i infrastrukturen. Det fortæller Sidsel Birk Hjuler, der er sekretariatsleder i supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden. Laven er også et eksempel på en by, der ligger tæt på en kommunegrænse.

- Mange cyklister har faktisk behov for at krydse en kommunegrænse, også på korte ture, og sammenhæng i cykelstinet kræ-

ver, at kommunerne samarbejder på tværs. Og ressourcerne i kommunerne på cykelområdet er ikke nødvendigvis kolonorme, der sidder ofte kun én person, som både skal tage sig af sikre skoleveje og kampagner - måske sidder vedkommende også med fx busdrift og klimatilpasning. Så det kan glippe at huske, at god infrastruktur skal bindes sammen med nabokommunen. Cykelområdet lider nok lidt under, at der ikke er så meget koordinering på tværs af kommunerne - som der er på andre transportområder, siger Sidsel Birk Hjuler. Hun mener, der er stor risiko for, at ingen rigtig har ansvaret for at sikre sammenhæng på tværs mellem kommunerne.

- Det er noget af det, vi oplever, at kommunerne virkelig har behov for hjælp til at koordinere. Du kan mærke det som cyklist, når du kører på en superlækker sti, som lige er blevet anlagt, og du pludselig ender i en skov. Den flotte dobbeltrettede cykelsti har ikke så meget nytte, hvis man stadig føler sig efterladt for enden af stien, siger hun. 🚲



De var med i VI CYKLER TIL ARBEJDE: Fik tatoveret en cykel

Til maj er der igen **Vi Cykler Til Arbejde**. Vi har samlet nogle af de gode historier fra sidste år. Blandt andet den om amerikaneren, Kristen, der fik tatoveret en cykel på armen.



”Hent en kollega-dag” er blevet en fast tradition på Søren’s arbejdsplads

→ Hos Søren Remmer og kollegaerne i virksomheden SCALES/NNIT Group company er fælles cykelture til arbejde blevet et fast indslag i kalenderen. De holder nemlig ”Hent en kollega-dag” en gang om måneden! Ideen opstod, da kollegaflokken sidste maj var med i VI CYKLER TIL ARBEJDE, som for alvor satte skub i cykelglæden og fællesskabet i virksomheden – også blandt de medarbejdere, der ikke plejede at cykle til arbejde.

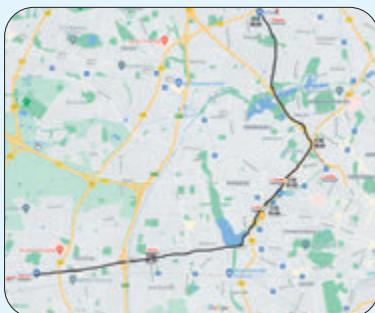
”Vi fik inspiration til, at vi nu har fundet et tilbagevendende event på cykel, som er med til at bringe alle os på arbejdspladsen tættere på hinanden. Måske kan vores historie inspirere andre virksomheder til at gøre cykling en lille smule mere permanent. Vores koncept er, at vi den sidste fredag i hver måned laver en omfangsrig ”Hent en kollega”-cykeltur.

De seneste to gange har jeg bevæget mig fra Vestegnen, ind over København og videre til Søborg ad den rute, som man kan se på kortet. Her har jeg samlet kollegaer op én efter én, hvorefter vi i samlet flok cykler til kontoret og starter dagen med fælles morgenmad og kollegial hygge.

Næste gang har vi aftalt at cykle en lang omvej forbi en kollega i Holte, hvor alle mødes til en lille ”morgenbitter”. Bagefter kører vi 12 km i samlet flok videre til fælles morgenmad på arbejdet – nogle deltagere vil her ende med en samlet distance på 40-50 km den dag.

Arrangementet har skabt opmærksomhed på hele lokationen og interesse for at deltage i fælles hyggelig morgenmad – alle ikke-cyklister er naturligvis også inviteret med til morgenmad – og et mærkbart bedre sammenhold kollegerne imellem.

Tak for et inspirerende event, som har animeret flere af vores kollegaer til at cykle – ikke mindst mig selv som nu cykler langt mere, end jeg plejede”



Maria ville bare ha’ sit 40 kilometer-trofæ

→ På cykelholdet ”Humle Tumle Ridderne” fra Børnegården Humle Tumle har VI CYKLER TIL ARBEJDE givet kollegaerne en masse gode grin, sammenhold og motion. Holdets nye cyklist, Maria, skulle lige tænke over, om hun overhovedet ville tilmelde sig kampagnen, men hun endte faktisk med ikke blot at cykle med, men også inkassere 40 kilometer-trofæet, skriver holdkaptajnen Jane de Gama.

”Maria er helt afgjort ”Humle Tumle Ridderne” debutant; en fighter, en sød indpisker og den bedste underholdning. Tre dage inden kampagnen slutter, beslutter Maria sig for at forsøge at nå de 25 kilometer, og det lykkes faktisk. Den sidste dag har hun fået blod på tanden og VIL nå de 40 kilometer. Så hun starter dagen med at hente mig, selvom jeg bor 12 km fra hende, og vi cykler sammen til arbejde. Maria når de 40 km – hun gjorde det!”

Maria og resten af Humle Tumle Ridderne har, udover de daglige ture frem og tilbage fra arbejde og de noget længere omveje, også bragt kollegaerne tættere sammen, skriver holdkaptajnen:

- Hele kampagnen har givet os gode grin, sammenhold og motion samt sjove og hyggelige ture i weekenden, hvor vi har lært hinanden bedre at kende – 1000 tak for det.

på armen



Camilla får ALLE op på cyklen

→ Medarbejderne på Incitaskolen kørte mest i bil til arbejde. Lige indtil deres storcyklende kollega Camilla Skat Brandt tog holdkaptajn-kasketten på og meldte hele flokken til VI CYKLER TIL ARBEJDE. Det fortæller skoleleder Kathrine Christensen:

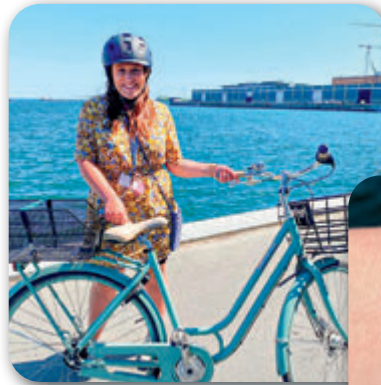
"Vi er en skole, som arbejder med udsatte og sårbare unge, og hver evigt eneste dag kommer vores skønne kollega Camilla cyklende med godt humør og kærlig omsorg til både kollegaer og elever. I maj meldte hun os allesammen til VI CYKLER TIL ARBEJDE, og hun har så fint og omhyggeligt mindet os om at komme op på cyklerne hver dag - også i regnvejr!

Det har været en stor succes:

Måske har vi ikke fået kørt så mange kilometer, men det har betydet, at ALLE medarbejdere og ledere på skolen nu er etablerede cyklister, og der er ikke længere en eneste kollega, der tager bilen til arbejde, siger Kathrine Christensen.,

Og cykelglæden breder sig stadigvæk som ringe i vandet, forklarer den stolte skoleleder:

Det bedste er faktisk, at vi nu har fået en bevægelseskultur på skolen, som også smitter af på vores elever. Nogle af de unge på skolen har aldrig lært at cykle - pga. deres udfordringer. Men i maj lærte Camilla en af eleverne at cykle, og hun cykler nu hver dag i skole. Det har givet flere elever mod på også at lære at cykle - og Camilla er selvfølgelig allerede på sagen!"



Kristen fik cykeltattoo

→ "Min mand og jeg flyttede fra USA (Texas) og har boet i Danmark i næsten 2 år, og vi har elsket vores overgang fra at køre i vores biler til nu at cykle. Vi ejer ikke en bil her i Danmark, og vi har ingen planer om at få en. Da vi først flyttede til Danmark, cyklede vi for det meste, undtagen på rigtig regnfulde dage, hvor vi tog toget, men siden pandemien startede, holdt vi op med at køre tog. Nu er vores cykler vores eneste transport. Vi har lært, siden vi flyttede til Danmark, at "der er ikke dårligt vejr, kun dårligt tøj!"

Da jeg så VI CYKLER TIL ARBEJDE, kunne jeg ikke vente med at tilmelde mig. Jeg elsker at cykle så meget. Min mand og jeg cykler overalt, hver dag - uanset vejret. Vi bruger vores cykler, ikke kun til sjove udflugter, men til enhver transport. Jeg havde en

kurv fastgjort foran og bagpå min cykel, når vi skulle købe mad osv., og vi købte også cykeltasker til alt det tunge, vi skulle transportere. Vi købte endda et lille juletræ til at putte hjem i min bagerste kurv det sidste år!

En typisk arbejdsuge for mig, der rejste til og fra arbejde, var omkring 150 km hver uge (ca. 30 km hver dag). Ikke alene elsker jeg at cykle, fordi jeg føler mig så fri og afslappet, men jeg har også tabt mig omkring 10 kilo, siden jeg begyndte at cykle. Det er virkelig god træning for både dit sind og din krop, især efter en lang arbejdsdag.

Under forårets Bike to Work-udfordring fik jeg en tatovering af min cykel for at minde mig selv om, hvor glad og fri jeg føler mig, når jeg er på min cykel, og jeg bliver ved med at køre!"

TILMELD JERES HOLD PÅ WWW.VCTA.DK

Fra Benny til Bramsen

Danmark har fået ny transportminister. Den forrige, Benny Engelbrecht, kaldte sig 'cykelminister' og har faktisk bedt om, at hans ministerportræt skal være med cykel. Men efterfølgeren, Trine Bramsen, er også virkelig glad for cyklisme. CYKLISTER har interviewet hende.

→ Jeg er meget glad for at cykle og har altid vægtet cyklen enormt højt. Jeg har et meget nært forhold til mine to cykler. Og hjemme hos os har jeg hurtigcyklen, som kan transportere mig og min datter med en barnesadel bag på. Det er den, som jeg også bruger i det daglige. Og så har vi en ladcykel, som bliver brugt til indkøb og så videre, siger Trine Bramsen.

Hvordan kommer vi til at se konkrete resultater af, at du faktisk holder af cyklen?

- Jamen jeg har mange bud og mange overvejelser omkring cyklerne, fordi jeg jo selv er stærk cykelbruger. Nogle af de ting, som har spillet en rolle i forhold til mit eget liv, vil jeg gerne bringe ind i politikken. Eksempelvis det med at have cyklen med i tog - som jo gør, at den også er relevant på de længere strækninger og kan lade koblingen, når man tager toget og skal videre derfra. Det har jeg nogle tanker og overvejelser omkring. Jeg har også en bekymring. Og det er i forhold til de stadig færre børn og unge, som bruger cyklen. For jeg er ikke i tvivl om, at det er den adfærd, man grundlægger, når man er barn og ung, som gør, at man også er cyklist, når man bliver ældre. Og så er det klart, at hele dagsordenen omkring cykelstier og omkring sikker cyklisme har jeg også gjort mig mange tanker omkring.

Skal det være mere sikkert at være cyklist i Danmark?

- Det mener jeg jo, at det skal, selv om jeg får at vide, at det allerede er meget sikkert at være cyklist, men man må ikke undervurdere oplevelsen af, at der kan være trængsel på cykelstierne, eller der kan være de steder, hvor der ikke er cykelstier, og det kan føles usikkert at være cyklist. Altså oplevelsen af noget selvom statistikker og oplevelser ikke altid følges ad.

Så skal man i hvert fald tage folks oplevelser og følelser med ind, når man som jeg gerne vil flytte folk fra biler. Og også fra kollektiv transport over på cyklen.

Fordi selve utrygheden kan jo afholde nogle fra at cykle.

Ja. Og derfor skal vi have opmærksomhed på også at kommunikere, at det ikke står så slemt til, som nogen kan have indtryk af. Jeg tror, at det bliver en undskyldning - det bliver også en undskyldning for nogen, særligt forældre, for ikke at sende børnene ud på cyklen. At det, at det - altså, at det bliver tryghedsargumentet. Altså samtidig med at vi forbedrer trygheden og sikkerheden.

Der er rigtig mange, der cykler i København og Aarhus og Odense, men ude på landet er der meget færre, der cykler. Og det handler blandt andet om manglende cykelstier. Og som du selv siger, de kommer kun, hvis der er penge til at bygge dem. Nu har I godt nok sat nogle penge af, men i Cyklistforbundet synes vi jo faktisk ikke, at det er nok. Skal vi sætte endnu flere penge af til cyklisme?

- Altså jeg overtager jo et forlig, der er indgået. Og det bliver min opgave at føre det forlig ud i virkeligheden. Vi har en fælles opgave, der handler om at få flere ud på cyklerne. Fordi det vil jo også give det politiske pres for, at der bliver afsat flere penge til cykelstier på den længere bane. Så det, som jeg tager på mig som min opgave, er at sikre, at vi får flere op på cyklen, at vi får flere til at tilvælge cyklen - der er jo mange argumenter for at vælge cyklen. Det er både sundhed, og fordi det er godt for klimaet. Og det er sådan set også, fordi det er godt for pengepungen.

Hvad tænker du omkring cykeltyverier? Vi tænker at det er et stort pro-

blem. Og især fordi der er kommet de her meget dyre el-ladcykler. Og de er vældig fine i forhold til at udlede mindre CO2, men hvis de hele tiden bliver stjålet, så vil folk ikke have dem. Har du nogle tanker i forhold til cykeltyverier?

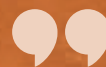
- Det har jeg, og jeg var også tidligere retsordfører, hvor jeg beskæftigede mig rigtig meget med cykeltyverier. Og jeg mener, at vi har en rigtig vigtig opgave. Det kriminalpræventive råd er jo kommet med en rapport, som peger på, hvad der skal til, hvis man skal undgå tyverier. Eller i hvert fald skabe de dårligste forudsætninger for cykeltyvene. Og det er noget, jeg kommer til at kigge mere ned i.

Will du kigge på et digitalt stelnummer? Som vi går ind for i Cyklistforbundet?

-Jeg er fuldt opmærksom på, at det er et ønske. Og jeg tror, at det er vigtigt at have en bred og åben tilgang til, hvad det er, der skal gøres. Så det første, jeg vil gøre, er at nærstudere det kriminalpræventive råds rapport på området, hvor de peger på konkrete forslag til, hvad der kan gøres. Men en ting er sikkert, og det er, at jeg kommer til at have ørerne åbne, også i forhold til Cyklistforbundets gode indspark.

Det er godt. Det sidste, jeg vil høre dig om, det er, hvordan du ser cyklens rolle i den grønne omstilling?

-Jamen cyklerne er helt afgørende i forhold til den grønne omstilling. Vi taler meget om elbiler, men cyklen er jo den mest grønne transportform, man overhovedet kan få. Så jeg ser bestemt cyklen som helt væsentlig. Det er også i forhold til den energikrise, vi står over for. Hvor det at flytte folk over på cyklen, faktisk også taler ind i den sikkerhedspolitik, vi står i nu. Og som også for den enkelte kan have et stærkt økonomisk sigte, som er ret væsentlig.



Når vi nu har **Cyklens År**, så skal der også komme nogle konkrete resultater ud af det

TRINE BRAMSEN
TRANSPORTMINISTER



Har du ellers noget, du lige vil dele med os?

Jeg cykler selv og har en oprigtig lyst og vilje til at tage fat på det her. Når vi nu har cyklens år, så skal der også komme nogle konkrete resultater ud af det. Og altså målet skal jo gerne være, at vi skal have flere til at hoppe op på cyklen og finde glæden ved den. For vi må vi ikke undervurdere, hvor meget cykelglæden gør for os mennesker. 🚲

Cykelindustrien skal ind i kampen mod cykeltyverier



Politi var ligeglade

Frederik Madsen, Vanløse

→Tak for et godt blad. Jeg læste med stor interesse artiklerne om cykeltyverier, og ikke mindst bed jeg mærke i politimandens udtalelser, at de (altid?) efterforsker tyverier med konkrete spor. Altså det passer ikke. Vi fik her i husstanden stjålet to nye elcykler til kr. 40.000. De stod i et skur helt oppe ved vores hoveddør, langt fra vejen. Tre dage, så var de væk. Om morgenen, hvor de var stjålet om natten, stod der efterladt på vejen udenfor to ulåste cykler - med nøgler i. Politiet var bedøvende ligeglade med at undersøge dette meget konkrete spor.
Se foto.



Der bliver stjålet 40.000 cykler om året - plus alle dem, der ikke bliver anmeldt.

Af Jan Martin Kochte, Roslev

→ Med stor interesse har jeg læst jeres reportage om cykeltyverier. Jeg er dog ikke enig i jeres konklusion om, at et digitalt stelnummer er den lyksaliggørende løsning på det hele. Bortset fra hele problematikken med privatlivets fred - cyklen er den sidste og eneste transportform, hvor man ikke konstant overvåges - så vil en sådan mærkningsordning ikke hjælpe ret meget.

De fleste stjalne cykler sendes ud af landet i retning mod Østeuropa, og mange af dem ender deres liv som reservedele. Et digitalt stelnummer vil ikke interessere "slutkunderne" ret meget. Og selv hvis cyklen forbliver hel og ikke flytter sig ret meget, så får politiet jo ikke flere ressourcer tilført af den grund. Som Louises eksempel viser, så hjælper det jo ikke at opspore cyklen, hvis politiet ikke "prioriterer" tyverisagerne.

Det, der i stedet ville hjælpe, er (ved lovgivning) at forpligte cykelindustrien til at komme ind i kampen. Her kan der læres mangt og meget af bilindustrien: Enhver bil er i dag udstyret med en startspærre. Prøver man at dirke den op og kortslutte den, går den i baglås og kan kun låses op med en kode sendt fra fabrikken. De fleste cykler har - ingenting. Langt de fleste cykler forlader fabrikken

(og forhandleren) endda uden en indbygget lås. Det er så op til cyklisten selv at sætte sig ind i, hvilke låse der er forsikringsgodkendte og selv montere dem. Og selv hvis låsen er forsikringsgodkendt, tager det som regel under 2 minutter at skære dem op med en vinkelsliber. Har selv prøvet det, da en af vores gæster på en cykeltur havde smidt nøglen væk. Det var skræmmende nemt.

Batteripakken og låsen skal være integreret i cykelstellet på en måde, så man kun kan få adgang med en kodet nøgle. Og det må kun være fabrikken, der må kunne levere en ny nøgle, hvis den bliver væk.

Og så mangler der stadig også ordentlig cykelinfrastruktur til at kunne parkere cyklen trygt og sikkert. Ordentlige, aflåste og overvågede cykelparkeringshuse (læs: med levende mennesker på stedet, som også ville kunne assistere ved små reparationer) burde være normalt tilstanden ved alle større stationer og indkøbscentre. Her kunne en studietur til en hvilken som helst hollandsk provinsby give god inspiration. Dér findes også aflåselige parkeringsbokse til cykler. Det, cykeltyven ikke kan se, er vedkommende knap så tilbøjelig til at forsøge at stjæle.

(Forkortet af red.)

Goodyear på dine cykelhjul

Du kender dem måske fra Formel 1, men nu kan du også få Goodyear-dæk til din cykel.

Goodyear leverer nu dæk på det danske marked gennem Peakbike ApS, der i mere end et årti har markedsført topprodukter til den danske cykelbranche og har stor erfaring med cykeldæk.

Goodyear arbejder på dæk specielt til de danske forhold, da forholdene er ekstra krævende på grund af flint, og derfor punkterer man oftere i Danmark end f.eks. Spanien.

"Peakbike og Goodyear er allerede langt i dækprocessen, der er tilrettet det danske behov. Den første innovation er Goodyears gravel dæk: Peak, Connector og County, hvor der nu produceres dæk med et punkteringsnedsættende indlæg, som vi kender fra landevejsdæk, hvilket er tæt på unikt på dækmarkedet," forklarer Frank Mathiesen fra Peakbike ApS.

Goodyear leverer dæk indenfor landevej, gravel, MTB og Urban i 2022. De kan ses på peakbike.dk og på goodyearbike.com.



Cykelsko fra Lloyds

Du kender måske de klassiske sko fra Lloyds. Nu har det 133 år gamle, tyske mærke kastet sig over cykelsko beregnet til el-cykler.

Lloyds skriver selv om skoene:

- Hjertet i skoene er sålen med den kraftoverførende kerne, der garanterer perfekt transmission til pedalen, hvilket sparer e-cyklens batteri. Og når man går, giver indersålen og den specielle konstruktion et behageligt tå-løft. Sålens skridsikre slidbane integrerer en pedalgrebszone for at definere den rigtige skoposition på pedalen. Skoene fås både til mænd og kvinder og kan fås i flere farver.

Genlukkelig jumbo gel-pose med 90 g kulhydrat

En ny "jumbo gel"-pose, der indeholder flere 30-grams portioner kulhydrat i én pakke, er blevet lanceret af Precision Fuel & Hydration.

PF 90 Gel fra Precision Fuel & Hydration, som udvikler hydrerings- og brændstofstrategier for nogle af verdens førende sportsstjerner, leverer lige så meget kulhydrat som omkring tre-fire standardenergigeler for at hjælpe atleter med at holde på brændstof i længere tid.

Det veganske produkt, som ikke indeholder kunstige ingredienser og er certificeret af det globale antidoping-program Informed Sport, er designet med tanke på lange løbeture og cykelture. Posen har en genlukkelig hætte, hvilket betyder, at den kan indtages i etaper uden at skabe rod eller spild.

www.precisionhydration.com/eu/en/products/pf-30-gel/



Se min funky cykel

Liggecykler, Velomobiler og Trikes – en cykel er ikke bare en cykel, men kommer i alle mulige forskellige afstøbninger. For nyligt opfordrede vi vores følgere på Facebook til at vise deres specielle cykler frem. Her er nogle af dem.

Jon Bendtsens Quest velomobil



Cyklen er en Quest velomobil produceret for ca. 10 år siden af velomobil.NL.

"Min er nok lavet af glasfiber, jeg købte den brugt i Sverige. Den har "udvendige" gear, 3 klinger foran og en kassette i bag. Alle 3 hjul er single side mounted, så dæk/slange skifte er let.

Jeg bruger den både til den daglige cykelpendling, men også når jeg cykler ture

rundt i og omkring København. Billedet er taget ved Utterslev mose kiggende på Høje Gladsaxe.

Velomobiler er fantastiske, man bliver ikke kold eller våd, og man kan have masser af bagage med. Velomobiler gør det både muligt at cykle længere end på en normal cykel samt også at forlænge sæsonen igennem hele vinteren. Bort set fra i dyb sne kan man køre altid.

SPECIALBYGGET LEITRA



Carl Georg Rasmussen med en Leitra



En usædvanlig trehjulet liggecykel med kabine, der går under navnet Leitra.

Ophavsmanden til denne type kabinecykel er Carl Georg Rasmussen, der har fremstillet disse cykler siden 1980. Kendetegnet for Leitra'er er, at de er specialbygget, og der findes derfor ikke to helt identiske Leitra'er. Leitra Velomobil er kort fortalt en tricycle bestående af en kabine og skal af aerodynamisk glasfiber. Skallen reducerer vindmodstand og beskytter mod regn, vind og kulde.

Billedet viser Carl Georg Rasmussen på en tur i Frankrig. Her mødte han ved et tilfælde "Supermand", som også var interesseret i dette særprægede pedal-køretøj.



DEN MYSTISKE FRA CHRISTIANIA SMEDJE

Ukendt sofacykel fra Christiania Smedje indsendt af Tor Selmer Ottens.



Tor Selmer Ottens, der indsendte billedet af cyklen, beskriver denne cykel som lidt af en gåde. Han forklarer, at han købte den på auktion, hvor han kun ved hjælp af cyklens stelnummer fandt frem til, at cyklen var bygget hos Christiania Smedje.

Stelnummeret og cyklens udstyr var med til at afsløre, at cyklen blev bygget i 1984, men hvor mange, der er produceret, er endnu uvist. Tor forklarer, at han har forsøgt at opdrive yderligere detaljer om cyklens ophav, men uden held, og således forbliver baggrundshistorien

om cyklen et mysterium. Det kan dog tilføjes, at cyklen har 5 gear, bremseklodser fra Shimano og klinger med henholdsvis 52 og 42 tænder fra Shimano. Tor har selv monteret reflekser, bagskærm og forskærm samt en ringeklokke på cyklen.



TILBAGELÆNET I HØJ FART



Cyklen her er en M5 CHR, der står for Carbon High Racer. Det er et hollandsk mærke, der specialiserer sig inden for hurtige liggecykler. Selvom 'liggecykel' lyder relativt afslappende, er det dog en cykelstil, der kræver tålmodighed. Per Larsen, der indsendte billedet af cyklen, har beskrevet, hvordan han væltede 4 gange på sin første 10 kilometers tur. Han anslår, at det kræver omkring 1000 km, før man føler sig helt tryk ved cyklen. Cyklens prisskilt ligger på omtrent 45.000 kr.

Liggecyklen er relativ lav, hurtigere end de fleste almindelige cykler, og ved lav hastighed har den stor venderadius. Denne cykel består af hydrauliske skivebremser for- og bag fra Magura MT5. Hjulene er Vision 40 kulfiber, og de forreste klinger og kransæt er Shimano 105 med 50 og 34 tænder. Pedalarmene har en længde på 165 mm, og pedalerne er fra de amerikanske pedalproducenter Speedplay.

Liggecykel, M5 Carbon High Racer indsendt af Per Larsen.

Klaus Bondam stopper som direktør

Klaus Bondam stopper 25. maj som direktør efter otte år i Cyklistforbundet. Han vil nu koncentrere sig om at føre valgkamp for Radikale i København til Folketingsvalget. CYKLISTER har bedt den afgående direktør se både tilbage og frem.

→ **Hvad er det bedste ved jobbet?**

- At hver eneste gang, jeg ser en cyklist, så ser jeg jo et levende menneske. Altså jeg kører jo også i bil, jeg kører også i tog, men hver gang jeg ser en cyklist, så tænker jeg, det her er det hele menneske, jeg ser. Jeg ser det hele menneske, og det kan jeg virkelig godt lide, siger Klaus Bondam og slutter:
- Jeg er 58 år gammel, og jeg er træt nogle gange, og synes kroppen værker og sådan nogle ting, men når jeg cykler, så forsvinder det. Altså det er dér, hvor jeg stadigvæk har den der følelse af, at jeg er Klaus fem år gammel, der lige har smidt støttehjulet og endelig har lært at cykle. Altså den følelse forsvinder aldrig for mig, når jeg cykler.

Hvad har præget din periode?

- Det var et relativt stort Cyklistforbund, jeg kom til personalemæssigt og med en stor projektportefølje, som det hedder på moderne dansk. Jeg startede i februar '14, og det var det sidste år med den gamle cykelpulje. Det vil sige, at der var en række projekter, der blev udfaset, og det vil også sige, at der var nogle medarbejdere, som vi sagde farvel til undervejs. Og så har der været det her meget voldsomme forløb med at lukke Cyklistbutikken 1905 og rykke fysisk sammen i Rømersgade 5. Og samtidig har vi også været igennem en gigantisk økonomisk oprydning, som ikke har været specielt sjov. Men nu er vi i smult vande. Altså man kan sige, der er en god projektportefølje, og vi er ovre corona. Det glemmer man jo også nogle gange; at der har været 2 år med corona, siger Klaus Bondam.
Coronaen påvirkede Cyklistforbundets ind-

tjening negativt, blandt andet fordi færre cyklede med i Vi Cykler Til Arbejde. Men det var også en ledelsesmæssig udfordring
- Det har påvirket helt vildt meget og været en stor ledelsesmæssig opgave. Og det har påvirket medlemsorganisationen. Hvordan er man som civilorganisation, når man ikke må mødes? Altså jeg tror først, det er nu, det er ved at gå op for os, hvor hårdt det har været. Og i hvert fald for mig går det mere og mere op for mig; "hold kæft, hvor var det unormalt." Så på dén måde har det været en rollercoaster.

Hvad ser du som den største succes?

- I forståelsesaftalen mellem regeringen og dens støttepartier fra juni 2019 stod cyklisme jo decideret nævnt som en del af den grønne omstilling af transportsektoren. Det, tror jeg, blandt andet var resultatet af vores løbende kommunikation og af et langvarigt pres, vi havde lagt på forskellige politikere i årene op til. Så det, syntes jeg, var en kæmpe succes. Så synes jeg sådan set også, det var en succes, at vi havde en minister, Benny Engelbrecht, som så aktivt kaldte sig cykelminister, og som sagde 'cyklen kan ikke redde verden, men det er godt nok tæt på'. Og hans efterfølger Trine Bramsen er fulgt fint efter ved at tage et engageret initiativ til samarbejdet med os om Giv En Cykel-projektet. *(Til Ukrainske flygtninge. Red.)* Men det har ikke kun været op-tur, og på især ét område må Klaus Bondam erkende, at det ikke gik, som han håbede på.
- Jeg er ikke lykkedes i forhold til at få endnu flere medlemmer ind i Cyklistforbundet. Det er for mig at se en gigantisk udfordring

for Cyklistforbundet og for mange andre civilsamsfundsorganisationer i øvrigt. Hvordan får vi medlemmer? Hvordan får vi medlemmer til at engagere sig? Vi er kommet et stykke ad vejen ved fx at lave donationer, og folk kan give bidrag, når de har lyst til det. Men vi er bestemt ikke i mål, og jeg vil faktisk sige, vi er meget langt fra at være i mål. Det er ikke nogen hemmelighed, at da jeg blev ansat for otte år siden, der sagde jeg, at jeg gerne ville arbejde på, at vi fik 45.000 medlemmer.

Det er gået den anden vej?

Det kan man roligt sige. Så det er en kæmpe udfordring. Vi er lykkedes et langt stykke ad vejen på det politiske niveau, både på Christiansborg, ude i kommunerne og i regionerne, der også har taget den her dagsorden til sig. Der har vi nærmest 'sejret ad helvede til', som tidligere LO-formand, Thomas Nielsen, sagde. Han sagde det vist, fordi fagbevægelsen havde opnået mange af de ting, den kæmpede for.

Er der stadig brug for Cyklistforbundet?

- Der er i allerhøjeste grad brug for os, og der er måske mere end tidligere brug for os ude lokalt. Nationalt står cykling som nævnt i forståelsesaftalen, og der er sat et beløb på i alt 3 mia. kr. af til årlige cykelpuljer frem til 2035. Det er sådan set en meget pæn årrække, men beløbet er alt for lille. Det er der ikke nogen som helst tvivl om. Men der er kommet en øget bevidsthed nationalt om, hvad det her kan. Vi skal

blive bedre til at lave pres nedefra. Jeg kan jo se, at vi har mange lokalafdelinger, som er rigtig, rigtig stærke og gode. Men en af opgaverne fremover bliver at sikre, at vi stadig er innovative og udvikler os som organisation både lokalt og nationalt.


Vil du sige, at Cyklistforbundet står lidt i et vadeded?

- Ja, det synes jeg i allerhøjeste grad, vi gør. Det handler om at finde ud af, hvilken type organisation vi skal være: Altså skal man være en lokal aktivist for sin organisation? Skal man organisere cykelture hver torsdag eftermiddag? Skal man være en organisati-

on, som laver aktivisme og demonstrationer lokalt, eller skal man arbejde på lokal lobbyisme? Altså påvirke kommunalpolitikere til helt konkrete projekter?

- Et eksempel er gruppen om cykelstien ved Hvidkilde på Fyn, som jo lykkes med at finde finansiering til gennemførelsen i den statslige cykelpulje. Det arbejde, de har lavet dernede omkring dét, synes jeg, har været helt vildt fantastisk at opleve. Det er noget af det, vi kunne blive bedre til lokalt at identificere, hvor er der nogle grupper, der arbejder for et eller andet. Andre eksempler er SOS-cykelstien udenfor Aarhus eller ABC-cykelstien ved Tønder.

CYKLISTER har et tema i dette nummer om cykling på landet. Der mangler stadig mange cykelstier.

- Jamen der er en kæmpe nødvendighed. Jeg plejer tit at sige, at ude i landet er der en enorm stor forskel på kommunerne. Der er nogle kommuner, der er langt fremme i pedalen og træder til og laver udviklingsplaner og cykelstrategier og har masser af visioner de næste ti år frem om, hvordan cykelstierne skal brede sig i deres kommune - og de har supergodt samspil med vores lokalafdeling og så videre. Og så er der andre, der overhovedet ikke koncentrerer sig om det her. Det er blandt andet en af grundene til, at vi har lavet Cykelregnskabsgeneratoren, som hjælper kommunerne med at lave et cykelregnskab. 



Det er dér, hvor jeg stadigvæk har den der følelse af, at jeg er Klaus 5 år gammel, der lige har smidt støttehjulet og endelig har lært at cykle.

KLAUS BONDAM
DIREKTØR I CYKLISTFORBUNDET

Til Paris på 13 dage



Målområdet for det årlige cykelløb Danmark Rundt, dvs. Frederiksberg Runddel, var vores "startområde". Først en gruppeselfie og så afsted – ned til et andet kendt målområde i centrum af Paris.

En familie på tre tog turen på cykel ned gennem Europa i coronaens tid. Læs deres egen beretning.

→ Ud ad porten og til højre. Så kommer man til Valby. Den vej kender vi til hudløshed, for i Valby ligger et af Københavns coronatestcentre. Ud ad porten og til højre. Det er også den vej, man kører, når man vil cykle til Paris. Man skal bare fortsætte ud ad Køge Landevej.

Vi tre, far, mor og barn, bor på Frederiksberg centralt i København. Hver dag trækker vi cyklerne ud fra baggården for at passe arbejdet, studiet eller vores forskellige fritidsaktiviteter. Karsten er fra Danmark, Valérie er fra Frankrig, og Thaïs er både dansk og fransk. Vi har af gode grunde holdt ferie i Paris mange gange, for det er her, Valérie er fra. Men hvorfor ikke cykle derned? Det lader nærmest til at være blevet en trend at cykle til Paris, så det må vi da også prøve.

Netop turen København-Paris er jo som skabt til os. Det er ud og hjem i samme bevægelse. Derfor havde vi gennem noget tid leget med tanken om at cykle den. Men er det overhovedet realistisk? En ting stod i hvert fald klart: vores motivation var i top.

Glade cykelmotionister

Vi er jo på ingen måde sportsfolk, vi er bare nogle glade cykelmotionister. Vi er tit taget på weekendture sammen på Sjælland eller i Skåne. Vi ved af erfaring, at sådan en længe tur i høj grad handler om, hvor sammenholdet man er som gruppe. I vores lille, trepersoners familie synes vi, vi kender hinanden godt.

Vi satte os ned omkring køkkenbordet og talte de udfordringer igennem, vi kunne forestille os at møde på turen. Udover ulykker så talte vi om dårligt vejr, om at fare vild, om punktering, om mistet bagage, om det rigtige grej. Især talte vi dog om vores sammenhold på sådan en tur. Med Thaïs' ord: "Mine forældre og jeg kom igennem nogle kommunikationsudfordringer:





FREDERIKSBERG

PARIS

Undervejs på rejsen lærte vi grundigt at lytte bedre til hinanden, give hinanden mere plads når nødvendigt, og vise bedre forståelse for hinandens behov.”

Ingen af temaerne kunne bringe os i tvivl. Og da coronarestriktionerne så ud til at blive lettet i løbet af foråret 2020, kom der for alvor skub i planlægningen.

Den lige vej er kortest

Det, der virker tiltrækkende ved projektet, er også det, der gør det til en stor mundfuld. Der er jo godt 1200 km. Så vi kunne hurtigt blive enige om at tage den lige vej. Der skal ikke mange udsving til, før der løber ekstra hundrede kilometer på. Vi endte da også med at køre 1343 km.

Vi vil gerne køre ad hyggelige veje. Vi vil gerne undgå stejle bakker. Heldigvis er der i Tyskland og Belgien en del floder og kanaler, man fint kan følge. Kan der komme en spændende rute ud af dette? Ja, det kan der.

I Belgien ligger den største landskabelige udfordring i form af Ardennerne. Hvordan kommer man lige over dem? Det korte svar er, at det gør man heller ikke. Man skal bare følge floderne Meuse og Sambre og så dreje af til venstre i en lille by. Derfra kan man følge den nydeligste sti anlagt, hvor der tidligere var jernbane. Stien var nok de hurtigste kilometer, vi kørte på turen overhovedet. Den fører i store træk helt til den franske grænse. →

3

gode tips
til
cykelturen

1 Tidligt op og tidligt i seng.

Det er en god oplevelse at komme godt fra start hver morgen. Det er også en god oplevelse at kunne nå frem til hotellet, inden det er blevet aften. Så er det bare en skam, at hotellerne først serverer morgenmad, når vi er kørt. Vi kan altid købe noget mad på vejen.

2 Hygiejne- og apotekerting er uundværlige.

Håndsprit, vådservietter, vaskpulver, plaster, støttebind (fx til håndleddene), massageolie, løbepomade, solcreme etc. Det hverken fylder eller vejer. Og så selvfølgelig olie til cykelkæderne.

3 Gør det!

De, som er interesseret i selv at prøve det, skal selvfølgelig gøre det, men husk at være tålmodige, give hinanden plads. I kommer til at lære en masse om jer selv, mens I cykler. I kommer også steder hen med jer selv, som måske ikke er forventet. På denne måde har vi også rigtigt lært at respektere det teamwork, sådan en rejse kræver.

→ Konceptet

Hundrede kilometer, det er det, vi kan nå på en dag. For at de relativt lange etaper skulle være overkommelige, havde vi minimeret bagagen. Kun én cykeltaske pr. person plus en fællestaske. Hver supplerer med en håndtaske. Kort fortalt så havde vi cykeltøjet, og så havde vi det "pæne tøj" til at gå tur i om aftenen – og til når vi skulle fejre os selv ned i Paris ikke mindst.

Stærkt medvirkende til at gøre turen komfortabel var, at vi overnattede på hotel. Det var til gengæld den eneste store udgiftspost. Det, vi gjorde, var at booke hotel via mobiltelefonen og at gøre det dag for dag. Ruten havde vi udstukket hjemmefra. De ca. 1200 km var delt op i 12 etaper. Til hver dag havde vi printede kortudsnit lige til at stikke i bukselommen. For det meste var det ikke så svært at finde vej. Mobiltelefonerne inkl. GPS er uundværlige som hjælp. Vi cyklede ikke hjem, men tog toget.

Attraktioner på vejen

Vi fik mange oplevelser og indtryk på turen. Hvad enten det var smukke, gamle byer, ujævne veje, pudsige hoteller, storslåede landskaber eller hjælpsomme mennesker. Hver dag skilte sig ud på sin egen måde.

En af dagene gik helt anderledes, end vi havde regnet med. Et stykke vest for Krefeld, ude på landet, kunne vi læse et budskab skrevet på asfalten. Det var som om, det var henvendt netop til os tre. "Paris 445 km" stod der. Hold da op! Vi er ikke alene, og vi er kommet rigtig langt!

Dagen havde flere overraskelse til os. Thaïs' cykelkæde hoppede af, lige som vi var kommet ind i Nederlandene. Og vi måtte se i øjnene, at vi ikke havde det rigtige værktøj med. Heldigvis var der kun ret få kilometer tilbage inden Maastricht. Maastricht ligger ikke bare på vejen, ved den rigtige flod, og har en stemningsfuld



I randen af Ruhrområdet krydses kanalerne af utallige jernbanebroer. Storby og naturidyl på én gang. Vi tog sightseeingen, som den bød sig til af sig selv.



På dag 4 regnede det hele tiden.

Oplevelsen med knæet fik os til at tænke os om en ekstra gang. Skulle vi ikke tage den lidt mere med ro? Det gjorde vi så, vi kortede de resterende etaper ned ved at lægge en dag mere til. På den måde blev det til tretten dage i alt.

Thaïs igen: "For at være helt ærlig var denne rejse helt absolut vidunderlig: De lokale, vi mødte på vejen, var så utrolig hjælpsomme ved at give os frisk vand, låne os deres toiletter m.m. Vi var virkelig også heldige med vejret, som altid virkede til at være med os: Vi havde nemlig "kun" ti timer med regn mellem Hamborg og Bremen."

Cykelbyen Paris

Vi nærmede os Paris gennem forstæderne langs endnu en lang kanal. Denne kanal har



I Tyskland er der en overflod af cykelruter. De passede dog langt fra til vores behov. Nogle dage kørte vi dog lidt efter den ene og lidt efter den anden, når bare retningen var den rigtige.



De mange cykelruter i Tyskland kaster en del skilte af sig.

bykerne – der bor tilfældigvis nogen, vi kender. Dem skulle vi selvfølgelig besøge, og nu med et brændende spørgsmål på læberne: "Har I det rigtige værktøj?" Ja! Det havde de. Cyklen blev fikset, dagen reddet, vi spiste hyggelig take away, og vi fik set den livlige by. Så er man oppe at køre, som man siger.

Udfordringer

Hvad så med de ømme numser? Ja, man bliver bevidst om kroppens begrænsninger og cyklernes fordele og ulemper. Det er naturligvis krævende at cykle så meget i længere tid. Dage med ømme fødder, vabler og hudafskrabninger er ikke til at komme udenom. En dag røg Valérie på halen stående ved sin cykel. Hun slog sig, men ikke alvorligt. Thaïs fik i stigende grad ondt i knæet, men heldigvis havde vi noget støttetape med at sætte på benet.



"Paris 445 km" stod der pludselig midt på asfalten! Vi er godt og vel halvvejs (vest for Krefeld). Det var som at modtage en venlig hilsen fra nogle andre medcyklister ude på samme tur. Det boostede humøret og selvtilliden.

den højst belejlige egenskab, at den løber fra nordøst lige ind mod byens centrum. Alt så netop den retning, der passede os. På denne måde undgik vi bakker, fx det berømte Montmartre.

Vi styrede lige ind i byens trængsel, men noget havde ændret sig. Vi er i coronaåret 2020, og Paris er ikke helt sig selv denne sommer. Der var masser af cyklister i gaderne! Nye cykelstier var anlagt i al hast, og nogle gader helt spærret for biltrafik. Det var den bedste velkomst, vi kunne ønske os.

Tretten dage på landevejen

I princippet kunne vi have fulgt Eurovelo 3 fra omkring Hamborg og resten af vejen. Det ville bare have medført en betragtelig omvej. Det med at køre langs kanaler og floder er oplagt, og er ofte i praksis det samme som at følge en lokal cykelroute. Den slags er skiltet, så det er nemt.

Forholdene, vi mødte på vejen gennem i alt fem lande, varierede, men ingen steder var der utrygt at komme. Meget af vejen forløb gennem Tyskland, som udmærker sig ved at have cykelstier langs de større landeveje. Her og i Holland-Belgien er der cykelstier og cykelruter i stort omfang. Frankrig falder til sammenligning mindre heldigt ud, her er der stort set ingen cykelstier. Holder man sig til bivejene, går det dog fint. Overraskelsen i så henseende var Paris.

Herhjemme mangler der i stort omfang cykelstier på landet. Så hvis man kan leve med forholdene i Danmark, kan man cykle overalt. 🚲



Hvem er familien?

Cykelturen er gennemført af Valérie Viejo og Karsten Schrøder og deres barn Thaïs. Sommeren 2020, hvor turen blev kørt, var de 60, 56 og 19 år. Alle kører de på cykel dagligt. Også i ferierne bliver det tit til længere ture. Før i tiden alle tre, nu er det mest far og mor, der tager afsted sammen.



Opskriften: Gode solide cykler og så lidt bagage som muligt.



Cykler skal hjælpe ukrainere hurtigt ind i den danske hverdag

Donér din egen, brugte cykel – og hjælp nyankomne flygtninge fra Ukraine med at få en cykel. Transportministeren og Cyklistforbundet er med initiativet 'Giv en cykel' gået sammen om at hjælpe ukrainske flygtninge hurtigere ind i dansk hverdag.

Cyklistforbundet og transportminister Trine Bramsen har en klar opfordring til danskerne: Danmark er et cykelland. Hjælp de nyankomne ukrainske flygtninge med at få en cykel, så de nemt kan komme rundt i deres nye, danske hverdag.

Du kan hjælpe på to måder: Du kan donere din egen brugte cykel via hjemmesiden www.givencykel.dk, og du kan blive lokal cykelformidler. Som 'cykelformidler' skal du hjælpe med, at donerede cykler bliver matchet med nyankomne, ukrainske flygtninge i dit lokalområde.

Cyklistforbundet rakte i marts ud til sine lokale afdelinger og frivillige for at invitere dem til at fungere som lokale cykelformidlere og sørge for at matche donerede cykler med deres nye ejer. Også danskere, som ikke er medlem af Cyklistforbundet, kan melde sig som cykelformidler.

Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, siger: - Vi kan gøre en forskel. Som cyklister ved vi jo, hvordan cyklen giver friheden til at komme rundt. Jeg håber, at mange af vores medlemmer og andre har lyst og mulighed for at være med til at hjælpe mennesker, der har måtte forlade alt, med en god start på deres tid i Danmark ved at være lokal cykelformidler.

www.givencykel.dk

Køb årets t-shirt

Hvert år i maj deltager mange tusinde danskere i Cyklistforbundets kampagne VI CYKLER TIL ARBEJDE. I år er imidlertid en speciel udgave, den er nemlig inspireret af Tour De France, der kører tre etaper i Danmark netop i år. Deltagerne kan både vinde trofæer som 'førertrøjen' samt gå efter bjergpoint på den lokale djævlebakke.

Køb t-shirt og plakat på:

www.1905.dk

www.vcta.dk



Forårsseminar for lokale

Lørdag den 21. maj kl. 10.30-16.00 afholdes Cyklistforbundets forårsseminar 2022 for lokalafdelinger og repræsentanter. Det foregår i DGI-Byen i København. På programmet er blandt andet arbejdet med Cyklistforbundets strategi: Hvor er Cyklistforbundet om fem år? Desuden får deltagerne mulighed for at møde medarbejderne i Cyklistforbundets sekretariat. På programmet står også erfaringsudveksling samt VI CYKLER TIL ARBEJDE og Cykelvæksthuset. Spørgsmålet er, hvordan man lokalt kan arbejdede med de to sidste.

Alle Børn Cykler med nyt til de store elever



Cyklistforbundets skolekampagne byder på en spritny indsats til eleverne i 7., 8. og 9. klasse, når kampagnen kører igen til september. Eleverne inviteres til at arbejde med et debatforløb, hvor de skal arbejde med cyklens rolle og betydning både i eget liv, i eget nærmiljø og i forhold til folkesundhed og grøn omstilling. Materialet, der lægger op til at

arbejde også digitalt, tilrettelægges, så lærerne nemt kan indarbejde det i fagene, mens eleverne på klassebasis dystet i at cykle flest dage til skole. Alle Børn Cykler skal motivere børn til at cykle mere i hverdagen og inspirere skoler og forældre til at bakke op om børns cykling.

Tilmelding til den gratis kampagne åbner på alleboerncykler.dk 2. maj.

Top

At rigtig mange frivillige i Cyklistforbundet med det samme stod klar til at samle brugte cykler ind til ukrainske flygtningebørn. #givencykel

Flop

Statsledere, der bringer skam over cyklen: Medvedjev & Putin



www.cyklistforbundet.dk

linkedin.com/company/cyklistforbundet

instagram.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

facebook.com/cyklistforbundet

twitter.com/cyklistforbund

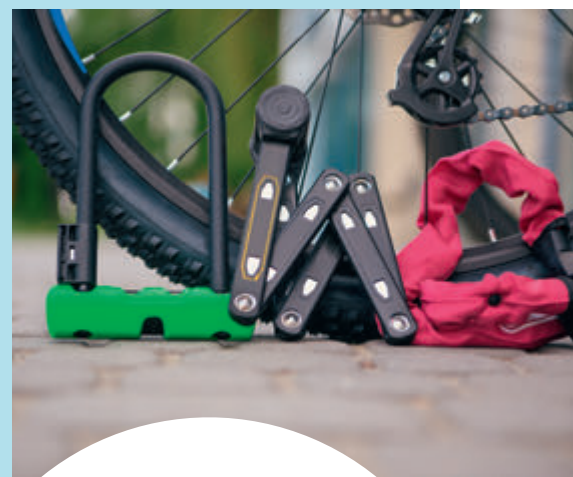
DET KØRER OGSÅ UDEN BIL!

... Det har selv autohjælpen fundet ud af! Når SOS International kommer nødstedte biler til undsætning med en servicecykel, er overraskelsen hos kunderne stor. (Film fra Cykelvæksthuset).



”For biodiversitetens og menneskets skyld skal vi bygge bedre byer med mere cykling, mere kollektiv trafik og færre biler.”

CYKLISTFORBUNDET PÅ TWITTER SOM REAKTION PÅ FN'S KLIMARAPPORT



»Det er victim-blaming at give cyklister ansvaret for, at vores cykler ikke stjæles. Vi kan ikke cykle rundt med flere kilo stål for at låse cyklen. Vi skal have mere sikker cykelparkering og let aflæseligt stelnummer, så cyklen kan identificeres - fx digitalt stelnummer.«



LANDSFORMAND I CYKLISTFORBUNDET JENS PETER HANSEN medvirkede i Radio4 program om cykeltyverier - inspireret af CYKLISTERs tema om cykeltyverier.

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

#pedalkraft



@Abdellahadian_Dronning louisés bro



@ Hachug_Skagen



@ Krisandthebike_lille_Tilde



Tag cyklen til arbejde og kom i førertrøjen

Har du så djævelsk gode ben, at du kan blive 'bjergkongen'? Eller er det kagetrofæet, du skal sætte næsen op efter? Bliver det dig, der kommer i førertrøjen? Spørgsmålene bliver besvaret i maj måned, hvor Vi Cykler Til Arbejde 'går i gult'.

I år starter Tour De France i Danmark for første gang. Det smitter af på årets Vi Cykler Til Arbejde-kampagne fra Cyklistforbundet. I år samarbejder vi nemlig med arrangørerne af Tour de France, og har fået lov at bruge mange af kendetegnene fra cykelløbet.

- Vi glæder os rigtig meget over, at vi har fået lov til at lege med de kendte symboler fra Tour De France i vores cykelkampagne og varme op til den historiske begivenhed, det er, at Tour de France starter i Danmark. Det skruer motivationen et ekstra hak op. Danmark har en af verdens bedste cykelryttere i Jonas Vingegaard, men vi har også nogle andre cykelhelte: Dem, der cykler til arbejde hver dag. I år kan alle komme i den gule førertrøje eller blive konger af den lokale djævlebakke," siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam.

**VI CYKLER
TIL ARBEJDE**



TILMELD JERES HOLD PÅ WWW.VCTA.DK