

CYKLISTER



TEMA

BYER FOR MENNESKER

Hvorfor skal der være så mange biler i København?

Stort interview med overborgmester Frank Jensen

SIDE 12

REJSER

Bjergkørsel i et af verdens mest lukkede lande

SIDE 27

LÆSER SPØRGER

Kan en cykellygte være for kraftig?

SIDE 30

”Ikke trygt for mine børn at cykle i Viborg”

Mette Specht efterlyser handling i en by, der selv kalder sig en CYKELBY

SIDE 22

Oplevelser ude i det fri

MEDLEMSRABAT 10% | STORT UDVALG AF KVALITETSPRODUKTER TIL FRILUFTSLIV

ENDURA

MT500 Waterproof Jacket

En super lækker og imponerende åndbar 3-lags skaljakke.
Damemodel: #37139
Herremodel: #38540

Pris: 2099,-



ENDURA

Mens MT500 Waterproof Trousers

Super lækre og meget åndbare skalbukser til cykling.
#38537

Pris: 1999,-



ENDURA

Windchill Glove

Lækker og velsiddende cykelhandske til de kølige forårs- og efterårsdage.
#38536

Pris: 369,-



OSPREY

Talon 11

Osprey Talon 11 er en let, velventileret og rummelig allround-rygsæk.
#36435

Pris: 899,-



OR
OUTLAND RESEARCH

Wind Pro Hat

Varm, let og alsidig hue i teknisk, vindafvisende fleecemateriale.
#38256

Pris: 299,-



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

FRILUFTSLAND

GOOT UDSTYR - BEDRE Oplevelser

Tøbrud på cykelområdet?

→ Det er vinter og koldt på cykelstien. Alligevel holder mange cyklister fast i cyklen, for cyklen er for mange et vigtigt transportmiddel i hverdagen både sommer og vinter. Derfor glæder vi os over, at S-regeringen sammen med Enhedslisten, Radikale Venstre, SF og Alternativet har landet en finanslov, der indeholder en national cykelpulje. Så langt så godt.

For det kan kun være et første skridt på vejen. Puljen er med sine 50 millioner kr. i realiteten en lille pulje - og ovenikøbet kun et-årig. Den forrige cykelpulje lød på 1 milliard kr. i perioden 2009-2014. Det var en investering, der ifølge Transportministeriets nye evaluering gjorde en kæmpe forskel. Puljen gav for eksempel 470 km ny cykelsti, flere tilfredse cyklister, flere trygge cyklister og også danskere, der nu vælger cyklen frem for bilen.

Derfor opfordrer vi politikerne til at vedtage cykelpuljer, der ikke bare matcher, men overgår den pulje. I vores politikoplæg *Cykelland Nu* fra sidste år foreslog vi en pulje på 200 millioner kroner årligt frem til og med 2030. Det svarer til, at vi som samfund sætter to kroner af til infrastruktur til cykler for hver 100 kroner, der går til infrastruktur til biler. Det er ikke


en krone for meget, for gode cykelforhold er en investering, der betaler sig i form af mere sundhed, mindre trængsel på vejene og bedre miljø og en mere grøn transport til at imødegå klimaudfordringerne.

Situationen er den, at vi i Danmark har brug for flere og bedre cykelstier. Det viste vores store 2019-undersøgelse, hvor vi opfordrede danskerne til at melde utrygge steder ind til os. Resultatet var et danmarkskort med skræmmende mange sorte pletter.

Hvis vi skal stoppe faldet af cyklister på landsplan og fastholde Danmark som den cykelnation, vi bryster os af at være, skal politikerne styrke hverdagscyklingen med ambitiøse puljer. Vi forventer, at de 50 millioner kr. i årets finanslov blot er en lille forårsbude, som følges af mere og større. Vi forventer, at politikerne vil gøre investeringer i cyklisme til en vigtig del af den store, brede og grønne infrastruktur-aftale, som formentlig landes i løbet af få måneder.

Pengene skal bruges til at gøre det trygt og sikkert at cykle, så forældre tør sende deres børn afsted til skole på cykel. Til at sikre gode parkeringsforhold ved tog og busser, så det er nemt at kombinere cyklen med offentlig transport. Der er også brug for udviklings- og videnopsamlingsprojekter, så erhvervslivet, organisationer og universiteter støttes til at integrere cyklen i danskernes hverdagsliv og til at transportere flere varer på (el)ladcykler i byerne.

Mens vi venter på forår og cykeltøbrud, er det måske tid til at give cyklen lidt kærlighed. Det kan du få hjælp til på vores nye hjemmeside, hvor du finder gode guides til livet som cyklist. Tjek fx guiden på Cyklistforbundet.dk/vintercykling og få fem nemme tip til holde dig godt kørende i sne, slud og is.

God vintercykeltur. 



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:
ClimateCalc
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
Joyce Claire Lynch
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

Oplag 13.200 stk.

ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion
OTW A/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

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

Forsiden: Mette Specht,
Viborg.
Foto: Jens Hasse.

MEDLEMSRABATTER



Jaruplund

Få en lille bid af højskolelivet med et cykelkursus på Jaruplund Højskole. Dit medlemskab giver dig **500 kroner i rabat** på et af højskolens korte cykelkurser.

BIKESTER

RIDERS WANTED

Bikester

Hos webshoppen Bikester finder du cykler og cykeltilbehør til din cykeltilværelse. **RABATTEN GÆLDER OGSÅ** outdoor-udstyr hos søsterbutikken Campz.

**SE ALLE DINE RABATTER PÅ:
CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER**

INDHOLD

3 LEDER Tøbrud på cykelområdet på vej?

6-7 NOTER Nyt fra ind- og udland

TEMA

9 Byer for mennesker

10 Bilen har stadig mest magt

12 Hvorfor er der så mange biler i København, Frank?

14 Ingen reel vilje til at begrænse biltrafik

16 Supercykelstier flytter folk fra bil til cykel

19 ULYKKER
Det farligste sted at være cyklist

22 METTE KRÆVER HANDLING
For utrygt at cykle i Viborg

24 GENERALFORSAMLINGER

27 REJSER
På cykel i det lukkede land

30 GREJ, GEAR OG GUIDES
Kan en cykellygte være for kraftig?

32 BUTIK OG WEBSHOP
Køb dit cykelgrej med rabat i vores butik

34 NOTER Nyt fra Cyklistforbundet

35 #PEDALKRAFT Vi cykler også på nettet

36 BAGSIDEN
Mød SygKlister-medlemmet Jonathan på 23 år



 facebook.com/cyklistforbundet

 twitter.com/cyklistforbund

 instagram.com/cyklistforbundet

 youtube.com/cyklistforbundet

 cyklistforbundet.dk

 linkedin.com/company/cyklistforbundet

Cyklistforbundets
medlemmer

**kr. 500,-
RABAT**

Cykelkurser

Cykelkursus – Rømø, Sild og Før 13. - 19. juli

Oplev det unikke vadehavsområde nord og syd for grænsen, hvor vi på cykelruterne kommer tæt på naturen. Her er det ikke bakkerne, der tager pusten fra os, men den smukke natur og de vide horisonter med højt til himlen. Tidevandets kommen og gåen, fuglelivet, fårenes brægen på digerne, vindens lette brise eller det modsatte vil give os en oplevelse af medvind og forståelse for, hvorfor dette område er en del af UNESCO's verdensnaturarv. Turene går fra Skærbæk i nord, over Rømø, Sild og Før, langs digerne til Husum, Nordstrand og Ejdersted.

Pris pr. pers. dobbelt/enkeltværelse:

kr. 4.950,-/kr. 5.250,-

Smukke cykelture i Sydslesvig 21. - 27. september

Vi har på dette cykelkursus samlet fire varierede og smukke ruter i Sydslesvig langs kyster, gennem skov og vadehav og suppleret med en enkelt rute op over Rømø og Sild. Vi har specielt udvalgt ruterne, så vi kommer rundt i et meget varieret landskab, der kendetegner dette naturskønne og historiske område. Ruterne tager os langs Flensborg Fjord, Østersøkysten, gennem skov og Föruper Berge ad den gamle Oksevej (Hærvejen), og mod vest over Rømø og Sild på asfalterede stier ved digerne med dyreliv og vadehavet tæt på.

Pris pr. pers. dobbelt/enkeltværelse:

kr. 4.850,-/kr. 5.150,-

Læs mere på

www.jaruplund.com



Jaruplund Højskole
Snup en bid af din fremtid

Kontoret@jaruplund.de

Lundweg 2, 24976 Handewitt v. Flensburg

0049 4630 969 140



Skal din virksomhed være cykelvenlig arbejdsplads?
cyklistforbundet.dk/cykelvenlig

KMD fik flere til at cykle

KMD i Ballerup er med i et mobilitetsprojektet Moving People (som Cyklistforbundet også er en del af) og har gjort en særlig indsats for at få flere til at cykle til og fra arbejde. Det har været en god og grøn ide. Virksomheden har sænket CO₂-udledningen for pendlertransport med 10 procent siden 2017. Det er lykkedes ved,

at der er 6 procent færre pendlingsture i bil. Samtidig er der blandt dem, der har under 10 km til arbejde, 58 pct. flere, der vælger cyklen. I alt er der 5 pct. flere medarbejdere, der vælger cyklen ind imellem.

– Vi prøver at sikre optimale forhold med bad og omklædning, personlige skabe og mulighed for

at tørre sportstøjet, så det bliver let at vælge cyklen. Derudover har medarbejderne mulighed for at gøre brug af vores cykelservice og kan parkere cyklen i overdækkede, aflåste cykelskure, siger Ditte Clausen, CSR & Public Affairs Manager.

Mange elcyklister erstatter bilen med elcyklen

Hjulene på bilen drejer sjældnere rundt, når man køber en elcykel. Knap halvdelen af elcyklisterne oplyser, at de bruger deres el-

drevne cykel i stedet for bilen. Det viser en ny undersøgelse fra Vejdirektoratet. I undersøgelsen svarer knap halvdelen af delta-

gerne, at deres elcykel har erstattet ture med bilen, og at de har fået en mere effektiv hverdag, fordi det er muligt at transportere sig fra dør til dør uden at tænke på trafik, myldretid og parkeringsmuligheder. Lige så mange, nemlig 47 procent, svarer, at elcyklen også har erstattet ture på den almindelige cykel, men at de får mere motion med elcyklen, fordi de cykler flere og længere ture end ellers.

– Undersøgelsen dokumenterer, at elcyklen virkelig kan noget i arbejdet med at flytte bilister over på cykel, siger direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam.

Kilde: bit.ly/35jDacp



Cykelmilliard gav mere pedallyst

Et bredt politisk flertal afsatte i 2009 en milliard kroner til en cykel-pulje for at skabe bedre forhold for cyklister. En ny evaluering fra Vejdirektoratet viser, at investeringerne har haft en række positive virkninger. Først og fremmest er der på 81 undersøgte projektstrækninger sket en gennemsnitlig stigning i antallet af cyklister på 22 procent. Derudover føler 33 procent af de adspurgte cyklister en større trykthed som cyklist; mens 26 procent giver udtryk for, at de føler en større tilfredshed end tidligere. Evalueringen viser også, at tre procent af alle de adspurgte cyklister er flyttet over fra bil til at benytte cykel.



Flere turister cykler i Danmark

Cykelturismen er fortsat i vækst, viser tal fra VisitDenmark. Stadig flere turister bruger cyklen på ferien, og antallet af dem, der tager på længere cykelferier, er også stigende. Det kan du læse i årsrapporten fra Ekspertgruppen for Cykelturisme, der kom sidste år.

Aldrig har der været så mange cykelrelaterede overnatninger i Danmark som i 2017. I 2017 var antallet af cykelturister steget til 1,7 mio. fra 1,5 mio. i 2014. Cykelturister stod for hver femte overnatning (9,6 mio. overnatninger), og det er især de udenlandske cykelturister, der fylder på overnatningsstederne. Rapporten siger også, at Danmark som førende cykelnation har et godt udgangspunkt for at tiltrække endnu flere cykelturister til landet.

cyklistforbundet.dk/cykelruter



NORGE

Varmefølsomt kamera giver cyklister grønt lys

I Sola i Norge ved Stavanger kan cyklister nu følge en 'grøn hale' af LED-lys i asfalten. Den giver dem fortrinsret frem for bilerne. Systemet findes ved en skolevej, hvor der skulle være bedre sikkerhed. Den grønne hale tændes af en varmesensor ved siden af vejen, når der kommer en cyklist. Varmesensoren reagerer på bevægelse og tænder de grønne lys. Bilerne får rødt lys, mens cyklisterne får grønt lys. Derefter slukkes lysene et efter et bagfra, men tilpasset sådan, at cyklister som ser, at lysene slukkes, kan nå at krydse vejen for grønt.

Hvis der kommer så mange cyklister, at der bliver bilkø helt tilbage til rundkørslen i Madlaveien, som leder biltrafikken fra Stavangers vestre bydele mod Sola, vil en sensor dér overtrumfe den grønne hale. Så får bilerne i Grannessletta grønt lys, mens cyklisterne må vente nogle sekunder, til køen ikke længere blokerer rundkørslen.

KILDE: INGENIØREN



Tag cyklen med toget til Hamborg

DSB kører nu tre daglige afgang i hver retning mellem København og Hamborg via Fyn. Og du kan tage din cykel med i det direkte internationale tog over Flensborg til Hamborg, eller du kan tage InterCity tog til Flensborg og skifte til DB Regio-tog.

– Forudbestilling og reservation er nødvendig i alle tog. Fra Hamborg er det afhængig af, hvilket tog du kører med, forklarer Tony Bispeskov, der er informationschef i DSB. Du kan ringe til DSB Udland 70 13 14 18 for at få mere info og købe din cykelbillet. Der er plads til fire cykler i hvert togsæt, og da toget ofte består af tre togsæt, giver det mulighed for at tage op til 12 cykler med pr afgang.

BRUXELLES

Dansk generalsekretær for ECF

European Cyclist Federation (ECF), som Cyklistforbundet er medlem af, får en dansk chef. Organisationen har ansat den tidligere københavnske teknisk- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

– Jeg vil arbejde for at styrke cyklismen i Europa. Vi har brug for at få europæerne fra bilen over til cyklen og den kollektive trafik, og ECF er i dag den vigtigste organisation for bæredygtig trafik, siger Morten Kabell til CYKLISTER og forstætter:

– EU har sat høje mål på klimaområdet, men gør mindre for at sikre cyklisterne ordentlig infrastruktur, fælleseuropæiske regler for sikkerhed – fx ift lastbilerne – og så videre. Det arbejde skal styrkes. Og så skal vi samarbejde bedre på tværs af grænserne over for regeringer og byer, siger Morten Kabell.

ERFARING FRA VERDENS BEDSTE CYKELBY

Efter tiden som borgmester var han chef i Copenhagenize De-



FOTO: MARK KNUDSEN, MONSUN

sign Co, og han vil tage sin erfaring fra København med sig til Bruxelles.

– En københavner som mig kommer med erfaringen fra verdens bedste cykelby. Jeg kan være med til at vise, at det kan lade sig gøre at lave omstillingen fra biler til cykler, for jeg har været med til at gøre det i København. Ingen anden by kan fremvise pendlertal som i København, og de erfaringer, vi har her, kan jeg

være med til at bringe op på europæisk niveau. Nu skal jeg flytte til Bruxelles, som også er en stor ting for mig selv, og jeg glæder mig til at samarbejde med gode cykelfolk over hele Europa de næste år, siger Morten Kabell.

Som noget nyt er stillingen som generalsekretær fordelt på to personer, så Morten Kabell deler ansvaret med amerikanskfødte Jill Warren.



HOLLAND

Nem adgang til at lease cykel

Siden 1. januar har hollænderne nemt kunne lease en elcykel gennem arbejdsgiveren mod at betale lidt ekstra i skat. Og det håber miljø- og boligminister, social-liberale Stientje Van Veldhoven, får 200.000 mennesker ud af bilen og offentlig transport og over på cykel.

– Jeg tror, at halvdelen af bilturere i Holland er kortere end 7,5 kilometer. Det er afstande, der er gode til cykling.

Ministeren ser store fordele for sundhed, miljø og økonomi, og fordi flere cykler, vil der være færre trafikpropper. Mere end

halvdelen af alle ansatte i Holland bor inden for 15 kilometer fra deres arbejde. Tidligere var det mere økonomisk attraktivt at lease bil gennem arbejdsgiveren, men med den nye ordning bliver bil og cykel mere ligestillede.

BORNHOLM, AKTIV FERIE FOR CYKLISTER



AKTIV FAMILIEFERIE

TOUR DE FAMILIE (ACF5)

- 5 nætter på 3 hoteller
- 5 x morgenmad
- Cykelguide og kort

FRA **8.150**
I ALT FOR 2 VOKSNE OG 2 BØRN
ANK. 1/5-23/9 2020

CYKELFERIE FOR ALLE

RUNDT LANGS KYSTEN (ACP1)

- 7 nætter på 3 hoteller
- 7 x morgenmad
- Cykelguide og kort

FRA **2.881**
PR. PERS. V/2 PERS.
ANK 27/4-24/8 2020



*På engelsk siger man **liveable cities**, på godt dansk, byer for mennesker. Storbyer i hele verden konkurrerer om at ligge højt på listen over 'most liveable cities'. I dette tema undersøger CYKLISTER, hvad biler og cykler betyder for en by, der gerne vil være god at leve i.*

BILEN HAR STADIG MEST MAGT

Vi vil gerne være en stor cykelnation og have København som verdens bedste cykelhovedstad. Samtidig kommer der flere og flere biler. Det hænger ikke sammen, siger to eksperter.

AF JØRGEN SCHLOSSER

I forrige århundrede besluttede byrådet i Aarhus at anlægge en firesporet vej gennem Latinerkvarteret. I København var der planer om en flersporet vej, der skulle løbe, hvor Søerne ligger. Begge dele blev skrinlagt. Mon ikke de fleste i dag ville sige, at det havde været to gedigne katastrofer?

Borgerne i Odense var mindre heldige. Her gennemførte man en firesporet vej durk igennem den gamle bydel. En gade, som Odense siden 2014 har afviklet igen. Det 20. århundre-

de var i høj grad bilens århundrede. Kassen på fire hjul forandrede måden, vi boede og transporterede os på, og den forandrede ikke mindst vores byer.

Du tænker måske, at bilens herredømme er ovre, og at vi nu i Danmark prioriterer fodgængere, cyklister og fuglefløjt, men siden årtusindskiftet er der kommet omkring 30 procent flere personbiler i København, og siden 2010 er trafikken på vejene i Danmark steget med 14 procent...



PROFESSOR MALENE FREUDENDAL-PEDERSEN. FOTO: METTE FRANSEN.

Man ville jo aldrig have lavet en ny bro til bilister og så sagt til dem, at de skulle køre hen, stige ud af bilen, køre op med en elevator og køre videre, når de var oppe.

MALENE FREUDENDAL-PEDERSEN

→ Bilen har stadig næsten altid førsteprioriteten. Det fortæller Malene Freudendal-Pedersen, der er professor i byplanlægning på Aalborg Universitet og arbejder med mobilitet.

– Når du laver samfundsøkonomiske analyser, så viser de altid, at det bedst kan betale sig at lave nye veje. Transporttid er spildtid og jo mindre spildtid, jo mere vækst. Det har jeg altid syntes var ret skørt, for den tid vi bruger, når vi kører på arbejde, er ikke tid, som vi kunne have brugt på arbejdet ellers, men tid som går fra ens hverdagsliv, siger professoren, som forsøger at ændre på tankegangen, sådan at modellerne i højere grad afspejler de behov, vi har som mennesker.

– Jeg kan huske, at jeg tidligere har diskuteret med nogle af mine kollegaer fra DTU, hvor de laver de her samfundsøkonomiske modeller. Der var en, der sagde til mig "Nå, men hvad er det, du gerne vil have? Vil du gerne have, at der skal være fuglefløjt inde i den samfundsøkonomiske model?" Så måtte jeg bare sige til ham, at det ved jeg ikke, hvordan du gør, men fuglefløjt betyder noget for folk, og hvis vi skal lave nogle modeller, der afspejler, hvad er det for nogle typer byer, vi gerne vil have, hvad er det for en type liv, vi gerne vil leve og hvad det er, vi gerne vil gøre – så bliver vi nødt til at have nogle af de her andre ting ind i den måde, vi planlægger transport og

mobilitet på. Ting, som ikke bare passer ind på tid og økonomi og effektivitet, siger professoren.

Mange biler harmonerer ikke med byer for mennesker

København ligger nummer ni på en liste over mest 'liveable cities' i verden (Global Liveability Index). Og mange biler harmonerer ikke med byer for mennesker, fortæller Malene Freudendal-Pedersen.

– Liveable cities, som jo er en stor del af den internationale storbykonkurrence og betyder rigtig meget for de typer investeringer, som kommer til en by, handler om byrum, kultur og en lang række andre ting. Men der er ingen tvivl om, at hvis man ser på de byer, som altid kommer højt på listen, er det byer, hvor bilen ikke fylder specielt meget. Det er byer, hvor fodgængertrafik og cykeltrafik spiller en stor rolle. Hvor biltrafikken er skubbet lidt ud, så den ikke er så dominerende i byens rum. Så der ligger en sjov modsætning i det her med at blive ved med at fremme bilerne samtidig med, at man gerne vil være en del af konkurrencen om at være en af the most liveable cities i verden, siger Malene Freudendal-Pedersen.

Cykler er en slags mennesker

På Vesterbro i København møder CYKLISTER Dan-



Hør en audio med Malene Freudendal-Pedersen og Jan Gehl på vores hjemmeside

marks 'grand old man', inden for byplanlægning. Jan Gehl er verdensberømt og har inspireret byer i hele verden til at blive mere 'humane'. Hans virksomhed, GEHL Architects, har blandt andet opstillet en række kriterier for, hvordan man skaber gode byrum for mennesker. 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.

– 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 en gade fuld af cyklister, så er den fuld af mennesker, siger Jan Gehl.

– Du kan bruge dine sanser, og du kan se, hvad der sker på fortovet. Cyklister, er en del af byens liv, og hvis der er mange cyklister i en by, så er det en vigtig del af byens liv – derfor besluttede vi at sige, at cykler de er en slags mennesker. Det er lidt hurtigere fodgængere, siger Jan Gehl.

Når han rådgiver byer som London, New York City og Moskva om humanisering af byen, er han i høj grad en fortaler for cyklisme.

– Jeg ser jo cyklen, som en del af bylivet. Der skal være fortovet til fodgængerne – det diskuterer man jo ikke – og uden på fortovet

skal der selvfølgelig være en cykelsti. Og hvis man laver cykelsystemer, så skal man mene det alvorligt. At male et par striber på siden af vejen, det er jo ikke en cykelsti – det er en invitation til at komme til skade, fordi cyklerne skal passe på parkerede biler og den hurtige trafik er på siden af dem, siger arkitekten.

Malene Freudendal-Pedersen bakker helt op:

– Vi ved også, at cyklister og fodgængere er meget bedre handlende end bilister, for cyklister de smider bare cyklen og går ind i butikken, hvis de ser noget de gerne vil have. Handelstandsforeninger vil rigtig ofte sige, at hvis du tager biltrafik væk fra en vej, så går det galt, og handlen vil gå drastisk ned, men Københavns Kommune har lavet en undersøgelse, som viser, at 80 procent af de handlende i København er cyklister, fodgængere og brugere af kollektiv transport.

🗨️ Hvis du har en gade, som er fuld af biler, så er den fuld af stål og blik. Hvis du har en gade fuld af cyklister, så er den fuld af mennesker.

JAN GEHL



FOTO AF JAN GEHL: ASHLEY BRISTOWE

Biler prioriteres højest

Når man taler om 'byer for mennesker' ses bilen altså ikke som et positivt element. Men der bliver flere og flere af dem – også i København. Malene Freudendal-Pedersen mener, det er tydeligt, at bilen stadig har mest 'magt', især når man sammenligner med et land som Holland, der bygger tusindvis af parkeringspladser til cykler ved fx stationer, mens man i København dropper at lave cykelparkeringshus ved Hovedbanegården, fordi man synes, det er for dyrt. Hun nævner som et andet eksempel byggeriet af to gode cykelprojekter, Bryggebroen og Cykelslangen, som er sammenhængende, men hvor der gik flere år, fra Bryggebroen stod færdig, til Cykelslangen blev koblet på.

– Man ville jo aldrig have lavet en ny bro til bilister og så sagt til dem, at de skulle køre hen, stige ud af bilen, køre op med en elevator og køre videre, når de var oppe. Men i mange år, syntes man, det var okay, at cyklisterne skulle slæbe deres cykler op ad en rampe. Der er ingen tvivl om, at bilen bliver prioriteret højere i den måde, vi byplanlægger i København. Cyklisten bliver tænkt ind, og vi gør meget for cykeltrafikken i forhold til alle mulige andre byer, men der er ingen tvivl om, at bilen stadig har den højeste prioritet, siger Malene Freudendal-Pedersen.

Vi elsker vores bil

Og det er der en god forklaring på, siger professoren. Vi er nemlig rigtig glade for vores biler.

– Vi har bygget en masse infrastruktur, som er beregnet til bilen. Det der så skete samtidig var, at folk begyndte at få det her kærlighedsforhold til bilen, og bilen endte med at blive et symbol på frihed og fleksibili-

tet og på alle de muligheder, som vi har. Derfor er den planlægning, som handler om, at der skal være plads til bilen, stadig så central. I høj grad også fordi politikerne i dag er rigtig bekymrede for at lave nogle former for tiltag, som betyder, at folk ikke kan have deres bil. De er bange for, at de kan miste stemmer på det, siger Malene Freudendal-Pedersen og fortsætter.

– Jeg kan sagtens se, at bilen er en fantastisk teknologi, som kan en masse ting og gør en masse ting nemt, men mit problem ligger i højere grad i de utilsigtede konsekvenser, der er med bilen. Der snakker jeg om, hvor meget plads den tager, hvor meget den forurener, og hvad den betyder for vores helbred. Så er der det her med, hvor mange mennesker, der bliver slået ihjel af bilen. Det er interessant, at vi accepterer, at der er så mange mennesker, der dør hvert år eller kommer til skade på grund af den her teknologi, siger Malene Freudendal-Pedersen.

Der er uacceptabelt mange biler

Vi slutter med at spørge Jan Gehl, hvordan han tror, det vil gå med antallet af biler i København, hvis vi ser ti år frem i tiden.

– Jeg tror på, at der er færre. Det er uacceptabelt, som det har udviklet sig. Vi må reducere kørslen rent ud sagt. Gøre det betydeligt dyrere, så man tænker over, om det er nødvendigt at køre, eller om man i så fald kunne køre sammen med naboen eller tage bussen hen til toget eller metroen, siger Jan Gehl, der mener, der skal sættes grænser for bilen i de større byer, måske i form af en trængselsring.

– Hvis man kan lægge nogle ting ind, som gør det mindre attraktivt at køre bil og sige: Du må gerne køre, så meget du vil, rundt på Sjælland, men når du kommer tæt ind mod byerne, så er det noget, du skal overveje, men ikke en rettighed, du har. Det her er ikke som en forstad, der er lavet til ubegrænset bilisme, siger arkitekten, der også gerne vil have færre parkeringspladser i byen.

– I indre byområder bør man slet ikke komme med nogen parkeringsnorm. Der bør man sige, at pr. 100 boliger får I 20 parkeringspladser til en delebilordning, og så må I finde ud af at klare jer med det. Den enkelte bil skal bestille noget mere, og så skal vi selvfølgelig sørge for, at antallet af transportere reduceres ved, at man finder på andre måder at transportere ting rundt på – for eksempel på cykel. 🚲

HVORFOR SKAL DER BILER I KØBENHAVN,

DER KOMMER FLERE OG FLERE BILER I HOVEDSTADEN OG MERE TRÆNGSEL. VI HAR INTERVIEWET KØBENHAVNS OVERBORGMESTER OM BILER OG VILKÅR FOR CYKLER I KØBENHAVN.



I Utrecht, Holland, reparerer man på fortidens synder. Først løb floden der, så kom bilvejen, og nu har man genskabt floden og lukket vejen. I København kører der stadig hver dag omkring 60.000 biler på HC Andersens Boulevard, midt gennem byen.

Frank Jensen, hvorfor skal der være så mange biler i København - mener du, at der er det rigtige antal biler?

– For mig at se skal der ikke være flere biler i København – og det er faktisk lidt af en øvelse, al den stund at byen vokser, og der kommer flere biler. Det er derfor, vi knokler for at give gode alternativer til at køre i bil. I min bog er det rimeligt, at vi gør det let at leve i byen uden bil, før vi kræver, at folk lader bilen stå. Det er derfor, vi bygger metro, anlægger kilometervis af cykelstier og arbejder med at analysere, hvor i byen vi kan give fodgængere, cykler og el-biler en forlomme og lukke for fossile biler.

Hvorfor ikke indskrænke bilernes areal i byen, når nu Cityringen er indviet. Håbet er vel, at bilister overføres til offentlig transport?

– Det arbejder vi også med. Vi er ved at få analyseret, hvor i byen vi kan begrænse trafik for fossile biler – men uden at trafikken i byen bryder totalt sammen. Det skal stadig være muligt at komme rundt i byen i bil, hvis det er nødvendigt. Men det er klart, at mange ture rundt i byen nu vil kunne klares hurtigst og behageligst i den nye metro, så behovet for bil i nærheden af stationerne er faldende.

El-biler fylder lige så meget som fossile biler, så de løser vel ikke trængslen?

– Elbiler har den kæmpestore fordel, at de hverken larmer, sviner eller udleder Co2. Så jeg synes, at vi skal stimulere, at de i stort omfang overtager biltrafikken fra de fossile biler. Som sagt vil der, så langt øjet rækker, være brug for en form for biltrafik i byen for at få den til at fungere, og der skal vi understøtte, at den foregår i elbiler i stedet for i benzin og diesel.



VÆRE SÅ MANGE FRANK?

» I min bog er det rimeligt, at vi gør det let at leve i byen uden bil, før vi kræver, at folk lader bilen stå.

FRANK JENSEN



Efter interviewet har Borgerrepræsentationens økonomiudvalg vedtaget ændringer til den nye Kommuneplan. Ambitionen for antal bilture ændres til maksimalt 25 %, nye byudviklingsområder skal være helt eller delvist bilfrie og krav til antal parkeringspladser ved nybyggeri reduceres med 30 %

I Kommuneplan 2019 står, at antallet af korte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil. Er det ikke lidt uambitiøst?

– Det synes jeg ikke. Virkeligheden er, at andelen af bilture ligger omkring 40 procent og andelen af kollektive ture er svagt faldende til omkring 25 procent, mens andelen af cykelture er ca. 35 procent. Så der skal faktisk stadig flyttes virkelig mange ture, hvis vi skal nå vores mål.

– Derfor, og fordi vi også gerne vil nå vores mål om at blive verdens første CO2-neutrale

hovedstad, er vi i gang med at analysere, hvordan vi kan speede den udvikling op og reducere biltrafikken og flytte mere trafik over på cykel og kollektiv transport.

Er det rimeligt at København brander sig selv som en af verdens bedste cykelbyer, når byen i den grad prioriterer, at der skal være plads til så mange biler?

– Vi arbejder faktisk benhårdt på at flytte trafik fra biler til cykler og kollektiv trafik. De seneste års mange cykelbroer hen over havnen og den helt nye Metro Cityring er eksempler på investeringer i grøn transport.

Der er gennem de seneste 10 år investeret væsentligt mere end én milliard kroner i cykelinfrastruktur i København. Både af kommunen og af private fonde. Eksempler herpå er bl.a. bredere cykelstier, cykelstier ved skoleveje, broforbindelser som Cykelslangen, Cirkelbroen, Inderhavns Broen og Lille Langebrog samt arbejdet med supercykelstier, der forbinder København og omegnskommunerne. Der er samlet set 382 km cykelsti i København, heraf er tre km anlagt fra 2017 til 2018.

Du siger, at I har givet en milliard kroner til cykelstier. Den to km lange Nord-

havnsvej alene kostede Københavns Kommune 1,2 milliarder kroner. Så en milliard kroner til cykling, som staten desuden har betalt en del af, er vel ikke et særligt stort beløb i sammenligning? – For mig er det ikke enten-eller, men et både-og. Det er jo også et politisk ansvar at sikre en by, som rent faktisk kan fungere. Her tror jeg ikke på, at vi kan betjene de nye bydele udelukkende fra cykler og metro, eller at vi kan lave et totalforbud mod at biler passerer København og afleverer varer mv. Derfor vil vi i forudsigelig fremtid have behov for, at det er muligt at transportere varer og andet med biler, og det er vi nødt til også at tage højde for, når vi udvikler byens infrastruktur.

🗨 Eksperter siger, at man skal bruge både 'gulerød' og 'pisk', hvis man skal begrænse biltrafik. Du taler meget om fx bedre og flere cykelstier o.l., altså 'gulerødder' for cyklister. Er du parat til at lægge hindringer i vejen for bilerne?

– Ja. Jeg er parat til at forbeholde områder af byen for grønne trafikanter, fx de stationsnære områder omkring de nye metrostationer. Præcis hvor, vi lukker for fossile biler, kommer til at bero på den store analyse, vi er ved at gennemføre. I min bog skal det stadig være muligt at komme rundt i byen eller levere varer i bil, så jeg er ikke klar til at gøre alle veje bilfri. Jeg er også klar til at se på, om vi kan leve med færre p-pladser, når vi bygger nyt, og i stedet give plads til andre transportformer end biler.

– Og jeg tror, at roadpricing på sigt er en af vejene frem for at styre trafikken, fx til at lede bilerne uden om Indre By. Men lige nu er det, jeg arbejder for, en skærpelse af miljøzonen omkring København og andre byer, så vi kan sige nej til de ældste og mest forurenende dieselmotorer.

🗨 Er du klar til at udfordre statens krav om, at erstatningen for Bispeengbuen skal være 6-sporet vej?

– Nej, det er jeg ikke, for jeg vil ikke være med til at flytte trafik fra Bispeengbuen til mindre veje i lokalområdet. Jeg vil have Bispeengbuen gravet ned, men kapaciteten skal være den samme som i dag. Jeg mener i øvrigt, at det fortsat bør være en statsvej, men jeg er åben overfor, at kommunen kan medfinansiere en tunnelloøsning. 🚲

Du kan læse hele det længere interview med Frank Jensen på vores hjemmeside.

”INGEN REEL VILJE TIL AT BEGRÆNSE BILTRAFIK”

**CYKLISTFORBUNDETS
FORMAND I KØBENHAVN,
ERIK HJULMAND, ER SKUFFET
OVER OVERBORGMESTERENS
SVAR.**



Overordnet set sidder jeg tilbage med en stor skuffelse over nogle defensive og meget lidt visionære svar. De signalerer ingen reel vilje til at begrænse biltrafikken.

Når jeg bruger ordet 'defensiv' er det udtryk for, at netop satsningen på metro og cykelbroer over havnen betyder, at der ikke tages arealer fra bilisterne, der derfor kan boltre sig uhindret videre på de københavnske gader og dermed gøre chancerne for, at København bliver CO₂-neutral i 2030, endnu mere illusoriske. Cykelbroerne er en velkommen gave til cyklisterne, mens det er urealistisk, at Metro Cityringen andet end meget marginalt fjerner biltrafik. I bedste fald kan Cityringen begrænse stigningstakten i biltrafikken, når flere bosætter sig i København.

Nu, hvor der er åbnet/besluttet i alt fire metrolinjer, bør de næste investeringer i kollektiv trafik i København og omegn ske i form af letbane eller højklasset bustrafik i eget tracé, så der ad denne vej kan sættes en prop i stigningen i antallet af biler i København. Tør Frank Jensen det?

Ideen om en havnetunnel og ønsket om opretholdelse af en seks-sporet Bispeengbue (hvad enten den befinder sig på, over eller under jorden) er blot endnu et par eksempler på overborgmesterens manglende vilje til at begrænse biltrafikken og til at arbejde målrettet mod CO₂-neutralitet.

Jeg synes, at spørgsmålet om kommuneplanen og svaret herpå er helt essentielt. Når ambitionen er en 33/33/33-fordeling og tallet for biler er helt oppe på 40 procent, så er det ikke nok at 'analysere'. Nej, så skal der allerede nu igangsættes initiativer til at begrænse biltrafikken, så de 40 procent ikke bliver til 45 procent i takt med, at byen udvider sig.

Kvoten for gulerødder er ved at være opbrugt, så nu skal – hvad enten Frank Jensen bryder sig om ordvalget eller ej – piskan findes frem, hvis den indbyrdes fordeling mellem transportformerne skal gå i retning af 33/33/33 og hvis de andre mål på transportområdet, herunder ønsket om CO₂-neutralitet, skal opnås.

Det er ærligt talt beskæmmende, at 'Cykelbyen København' ikke går foran i kampen mod den stigende biltrafik. Alternativet til bilen er der jo i Danmarks hovedstad: Cyklen! 🚲

🗨 Det er ærligt talt beskæmmende, at 'Cykelbyen København' ikke går foran i kampen mod den stigende biltrafik.

ERIK HJULMAND, FORMAND CYKLISTFORBUNDET

**OP TIL 65.000 NYE BILISTER FORVENTER
MAN I NORDHAVNEN. CYKLEN PRIORITERER
MAN IKKE MED NY TUNNEL.**

BILTUNNEL TIL NY BYDEL I KØBENHAVN BETYDER FLERE BILER, FÆRRE CYKLER



Emil Maj Christensen

→ Nordhavn er en af Københavns nye bydele, skønt beliggende ud til vandet. Om bydelen med dens overvejende moderne præg er smuk, er der sikkert delte meninger om, men det er lykket at skabe en bydel med rigtigt tætte gader, promenader, torve, forskellige huse i nogenlunde varieret stil fra kæmpestore til 2-4 etager og ingen meget store bilveje – endnu. For bydelen er også et eksempel på, at bilen stadig har høj prioritet i Københavns Kommune og statens planlægning. De forventer, at den nye bydel vil udløse op til 65.000 nye bilister og har derfor fået vedtaget, at der skal bygges en havnetunnel fra den nyligt åbnede Nordhavnsvej mellem Østerbro og Hellerup ud til den nye bydel under Svanemøllebugten. Blandt andet til den tunge trafik.

Bygger til flere biler

CYKLISTER cyklede med byplanlægger og politisk konsulent i Cyklistforbundet Emil Maj

Christensen ud til Nordhavnen. Det var relativt nemt for os at cykle i den nye bydel, hvor biltrafikken var sparsom. Emil Maj Christensen har været med til at skrive Cyklistforbundets høringssvar om den såkaldte Nordhavnstunnel.

– Vi mener jo, at forventningen om, at en fuldt udviklet Nordhavn vil udløse 65.000 nye bilister, baserer sig på meget gammeldags fremskrivninger, der antager, at folk, der i dag bosætter sig i cykelbyen København, egentlig hellere vil bo i en bil-by, siger han.

By og Havn, der står bag udviklingen af Nordhavn, har selv undersøgt, hvordan de nye beboere transporterer sig i dag, og tallene er imponerende: 78 procent af beboerne går eller cykler, og 81 procent af pendlerne til arbejdspladserne i området benytter sig af gang, cykel eller kollektiv transport – og metroen er ikke engang åbnet endnu. Sam-

me undersøgelse fra By & Havn konkluderer, at en placering tættere på motorvejen (fx via tunnelen) vil øge antallet af biler kraftigt.

Emil Maj Christensen mener, bydelen er et godt eksempel på, at man bliver ved med at bygge infrastruktur, som får flere til at køre i bil.

– I Cyklistforbundet er vi imod Nordhavnstunnelen, vi mener, det er den helt forkerte vej at gå. Den vil betyde flere biler og færre cykler. Dårligere bymiljøer og mere trængsel og forurening. Der bliver mindre plads til mennesker, mere støj og dårligere sundhed, siger Emil Maj Christensen.

Ingen tunnel til cykler

At det kun handler om at fremme biltrafikken understreges af, at Københavns Kommune har valgt ikke at bygge en parallel tunnel eller bro til cyklister og gående fra Østerbro til Nordhavnen.

– Når et flertal i Københavns Kommune nu absolut vil bygge tunnelen, burde de selvfølgelig fremme de sunde og pladseffektive transportformer også, så det ville være hurtigere at tage cyklen fra Nordhavnen til Hellerup, end det vil være at tage bilen. Beslutningen er desværre et eksempel på, at Københavns Kommunes Borgerrepræsentation prioriterer bilen. Er der én ting, der er sikkert som amen i kirken, så er det, at flere og større veje betyder flere biler, siger Emil Maj Christensen

Der blæser dog nye vinde på Københavns Rådhus, og det er for nylig blevet vedtaget med et flertal uden om overborgmesteren, at den nye plan for byens udvikling, Kommuneplanen, de næste 12 år i højere grad skal være med bilfrie bydele og færre parkeringspladser ifm. nybyggeri, fortæller Emil Maj Christensen.🚲

SUPERCYKELSTIER ER **GULERODEN, DER FLYTTER** **FOLK FRA BIL TIL CYKEL**

EFTER TI ÅR HAR SUPERCYKELSTIERNE I REGION HOVEDSTADEN VIST DERES VÆRD. CYKELTRAFIKKEN ER STEGET, OG FLERE KOMMER FRA BILEN.

→ Fra Mie Wallewski sætter sig op på sin Bullitt el-ladcykel i Værløse, til hun er fremme på arbejdspladsen på Kgs. Nytorv, går der ca. 50 minutter. Det kan lyde af lang tid, men det ville tage lige så lang tid med toget, når man regner transport til og fra station med, fortæller den 40-årige risk manager i Danske Bank.

– På min cykel føler jeg mig fri og fleksibel. Der er bare mig og cyklen, og på supercykelstien, Farumruten, er jeg afskærmet fra biler og krydsende trafik og kan køre hurtigt og sikkert på arbejde.

Der er mange andre, der gør som Mie og bruger supercykelstierne. Tallene viser desuden, at supercykelstierne i Hovedstadsområdet har fået mange flere til at vælge cyklen frem for bilen. Dermed er ruterne med til at løse en af de væsentligste udfordringer for byer, der gerne vil være liveable cities, eller byer for mennesker – nemlig trængsel.

Det var trængsel, der var baggrunden for, at Københavns bystyre for godt ti år siden besluttede at være fødselshjælper for supercykelstierne. København havde store udfordringer med trængsel og havde en ambition om, at 50 procent af pendlerturene skulle foregå på cykel. Samtidig viste tallene, at trængslen i høj grad skyldtes borgere fra kommuner uden om København, der kørte i bil til arbejde eller uddannelse i byen. Det fortæller Sidsel Birk Hjuler, der siden 2017 har været leder af sekretariatet for supercykelstierne.

– Hvordan ændrer man på den udfordring



Sidsel Birk Hjuler er selv daglig cyklist. Det er kommunerne, der har myndighedsrollen over supercykelstierne, og det er ikke alle strækninger, der er helt 'super', når man ser på belægning, lysforhold m.m. Men der arbejdes løbende på at forbedre ruterne, og sekretariatet kører dem igennem og kommer med anbefalinger til kommunerne, fortæller hun.



28 kommuner er med

Supercykelstier er et samarbejde mellem 28 kommuner og Region Hovedstaden om at etablere gode cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne. Alle parter i samarbejdet bakker op om det fælles koncept for supercykelstier med fokus på fremkommelighed, tilgængelighed, komfort og sikkerhed. Der findes også supercykelstier i Aarhus, og flere andre kommuner er interesserede i at etablere supercykelstier.

Cyklistforbundet samarbejder med Supercykelstierne i 'cykelpartnerskabet'



og får flere til at cykle? Det gør man ved at samarbejde med nabokommunerne om cykelstier, siger Sidsel Birk Hjuler. Sådan blev supercykelstierne født, som med et mindre mundret navn kunne have heddet 'regionale sammenhængende cykelruter'.

- Det er noget, vi ser i mange andre lande også. Byerne kan ikke selv løse problemer med trængsel og med luftforurening og skabe sunde, levedygtige miljøer. De må samarbejde regionalt. Hvor meget har folk lyst til at komme ud og røre sig, hvis der ikke er andet end motorvej omkring dem, spørger Sidsel Birk Hjuler retorisk.

68 % flere, der cykler

Tallene viser nu ti år efter, at supercykelstierne generelt gør det, de er sat i verden for. Optællinger viser fx, at der er 68 procent flere, der cykler på strækningen, der nu hedder Farumruten, end der var før, den blev supercykelsti. Ruten går igennem Furesø, Gladsaxe og Københavns kommuner. Og 26 procent af de nye cyklister kørte tidligere i bil. Gennemsnitligt er der en stigning på 23 procent i antallet af cyklister på supercykelstierne. Københavns Kommune har desuden næsten nået sit mål om, at 50 procent pendlere skulle cykle. Seneste cykelregnskab viser, at 49 procent af turene foregår på cykel nu.

En af forklaringerne er, at folk gerne vil cykle langt - og længere, end man tror, fortæller Sidsel Birk Hjuler.

- Folk er faktisk villige til at cykle meget længere end de 3-4 kilometer, som er lidt den klassiske tro på, hvad en cyklist kan klare. Den gennemsnitlige turlængde på vores supercykelstier er 11 kilometer - per tur. På S-togsnettet er den gennemsnitlige turlængde 12 kilometer. Så vi kan sagtens konkurrere, når det handler om rejselængde, siger hun og løfter desuden sløret for den måske vigtigste grund til, at pendlere ikke har spor imod at cykle langt.

- Den årsag, vores brugere nævner først, er

sundhed og at komme ud i den friske luft og klare hjernen, siger Sidsel Birk Hjuler.

Med en tur på 11 kilometer hver vej til og fra arbejde er den daglige motion klarer, også selv om en del af turene foregår på elcykel.

Der skal være mange flere ruter

Så ruterne har i løbet af ti år vist deres værd. Der skal bare være mange flere af dem, og Sidsel Birk Hjuler ville ønske, at den del gik hurtigere.

- Et utålmodigt menneske som jeg synes jo, der burde være anlagt mange flere supercykelstier allerede nu. Til gengæld synes jeg, det er imponerende, at så mange kommuner er gået sammen på tværs af kommunegrænser, uden at der er noget krav om det. Det her er jo et gentlemanssamarbejde, som bygger på kommunernes gode vilje, og jeg er faktisk imponeret over, at de stadig er med, og der er stadig flere, der melder sig ind, siger Sidsel Birk Hjuler, der nu samarbejder med 28 kommuner.

Der er 8 supercykelstier nu, og to mere kommer til i år, men der er langt op til de 45 ruter, som der efter planen skal være i samarbejdet. Pilen peger på, at penge og politiske prioriteringer spiller hovedrollen.

- Det er nemmere for en kommune at prioritere cykelstien ved skolen, end en rute som måske skærer kommunen tæt ved kommunegrænsen. Desuden kan vi se, at der ikke er blevet anlagt en eneste supercykelsti uden, at der har været statslige midler med til at finansiere den, så en ny statslig cykelpulje kan være med til at sætte gang i byggeriet, siger Sidsel Birk Hjuler.

Mie Wallewski, der er medlem af Cyklistforbundet, glæder sig hver dag over den politiske prioritering, der gør, at hun kan tage Farumruten til og fra arbejde.

- Hvis man skal have flere til at cykle, er det nødvendigt, at man investerer i fx gode cykelruter. Det kommer ikke af sig selv, siger hun. 🚲

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 tilskadede komne 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 ulykker i kryds.**

Det farligste sted at være cyklist

De fleste alvorlige cykelulykker sker i kryds, men det kan lade sig gøre at indrette dem, så der opstår færre uheld. Det siger Pablo Celis, der er trafikrådgiver og cykelekspert.

December 2018. En 20-årig cyklist rammes af en bil midt i et vejkryds i Aarhus. En af dem er formentlig kørt over for rødt, lyder politiets umiddelbare vurdering. Cyklistens liv står ikke til at redde.

To ud af tre alvorlige cykelulykker sker i vejkryds, og oftest fordi en cyklist og en bilister rammes hinanden. Ligesom krydsene er forskellige, er årsagen til ulykkerne det også. Lyskryds, kryds med vigepligt og rundkørsler har hver sine problemer, men i alle tilfælde kan man gøre noget for at hindre ulykker.

– De mest komplekse ulykker finder vi i signalregulerede kryds. En af faktorerne er manglende respekt for signalet, som får primært bilister til at køre over for sengult eller rødt, fortæller Pablo Celis. Han var i en år-række Aarhus Kommunes cykelekspert og er i dag selvstændig trafikrådgiver.

Andre ulykker bunder i cyklisters høje fart. – I Aarhus har vi mange bakker og dermed mange hurtige cyklister. Det samme har andre byer fået med el-cyklen. Bilister kigger i sidepejlet, holder øje med fodgængere og biler, og pludselig kommer en cyklist drønende med 35 km i timen, siger Pablo Celis og un-

derstejer, at cyklister med høj fart har et skærpet krav om at være opmærksom.

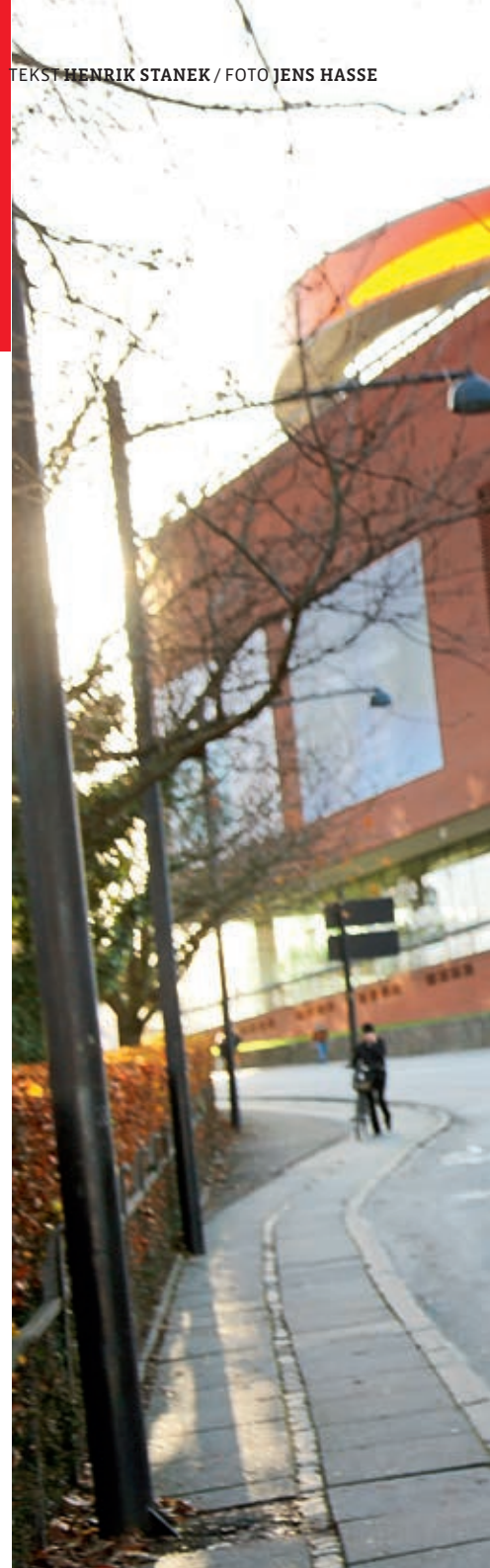
Stigende trængsel på vejene spiller også ind. Det får folk til at tage chancer og er især et fænomen i København og Aarhus.

– Bilisten, der skal til venstre, spejder efter et hul mellem de modkørende biler, og når det kommer, kører han uden at orientere sig ordentligt. Så dukker der måske en cyklist op, som er vant til, at venstresvingende biler holder tilbage. Både bilister og cyklister skal være agtpågivende, siger Pablo Celis. Det er netop budskabet i en kampagne fra Rådet for Sikker Trafik. Brug 2 sekunder mere, hedder den.

Entydig vigepligt forbedrer sikkerheden

Ulykker i kryds med vigepligt skyldes som regel, at en af parterne ikke overholder sin vigepligt. Det kan afhjælpe problemet, at man gør vigepligten 100 procent entydig.

– Der opstår tit konflikter ved sideveje til cykelstier, og det forværres ved dobbeltrettede cykelstier, fordi bilister ikke er vant til at se til begge sider, når de skal dreje til højre. Heller ikke selv om der skiltes med dobbeltrettet cykelsti, siger Pablo Celis.



Pablo Celis lige uden for sit kontor på Vesteralle i Aarhus. Det var tidligere en 'sort plet' på cykelkortet på grund af meget høj fart. Det er nu blevet ændret til det bedre.



Gode råd

—
fra Rådet for
Sikker Trafik

Til cyklister

- Brug 2 sek. mere på at orientere dig grundigt i kryds og ved sideveje.
- Vær opmærksom på højresvingende biler bagfra og venstresvingende biler forfra.

Til bilisterne

- Brug 2 sek. mere på at orientere dig grundigt i kryds og ved sideveje.
- Vær opmærksom på cyklister, når du skal svinge til højre eller venstre.
- Sænk farten.

De mest almindelige krydsulykker

KILDE: RÅDET FOR SIKKER TRAFIK

En løsning er at hæve cykelstien ud for sidevejen, så bilerne skal over en kant. Det gør det tydeligt, at bilisten har vigepligten. Eller man kan knække cykelstien, så cyklisterne skal holde tilbage for bilerne 15-20 meter nede ad sidevejen. Så kan bilister og cyklister bedre se hinanden.

Rundkørsler reducerer antal ulykker, men ikke for cyklister

I rundkørsler har bilisterne netop svært ved at se cyklisterne, fordi de hverken er i synsfeltet eller i sidespejlene.

– Rundkørsler reducerer generelt antallet af ulykker, men ikke for cyklister. I Hvidovre har man for nylig ændret Rebæk rundkørslen, så bilerne skal over et bump. Det minimerer risikoen for cykelulykker. Men det kan på den anden side få bilister til at tage chancer. Det er en balance, hver meget man kan reducere bilers fremkommelighed, uden at det går ud over cyklisternes sikkerhed, siger Pablo Celis.

Bedst at biler og cykler ikke mødes

Det kan lade sig gøre at nedsætte antallet af cykelulykker. Det har Pablo Celis været med til i lyskrydset lige uden for hans kontor på Vester Alle i Aarhus. Krydset bag kunstmuseet Aros ligger for foden af en bakke og var i flere år en sort plet på bykortet, fordi cyklisterne møder det med høj fart.

Nu slutter cykelstien cirka 40 meter før krydset. Her fletter cyklister, som skal lige ud, sammen med de højresvingende biler, som på den måde får cyklerne på ydersiden. Derfor kan de koncentrere sig om de cyklister, der skal til højre hen ad Åboulevarden ligesom dem selv.

– Efter vi har ændret krydset, er der stort set ikke sket ulykker. Men det er utrygt for især børn og ældre cyklister at forhandle om pladsen med bilerne, så det allerbedste er, at cykler og biler slet ikke møder hinanden, siger Pablo Celis.

Det er cykelstien langs letbanen fra Lisbjerg ind mod Aarhus et eksempel på. For at undgå trafikerede kryds er den ført gennem tunneller, og i midtbyen suppleres den af cykelgader.

– Der kører biler i cykelgaderne, men fordi cyklerne dominerer i krydsene, får bilisterne

et signal om, at de skal være opmærksomme. Omvendt forsvinder cyklisterne de steder, hvor bilerne dominerer.

Grønt for cykler fra alle retninger

Nogle lyskryds giver cyklisterne før-grønt, og man kan også lade bilerne stoppe fem meter før krydset, så de kan se cyklisterne. Holland er gået et skridt videre med myldre kryds, hvor alle cyklister har rødt, mens bilerne bliver afviklet. Til gengæld kører cyklisterne fra alle retninger, når der er rødt for bilerne.

– Man skulle tro, det ville gå helt galt for cyklisterne, men det foregår problemfrit og uden alvorlige ulykker. Samtidig afvikler man lige så meget trafik som normalt, siger Pablo Celis.

Herning Kommune afprøvede myldrekrydset i 2013, men trods succes blev det ved forsøget. Det ærgrer trafikrådgiveren.

– Vi skylder cyklisterne at prøve myldrekrydset af i København, Aarhus eller Odense, hvor tiden bør være moden til det.

Hollænderne har også kryds, hvor højresvingende cyklister må køre over for rødt. Samtidig er der indlagt et helle mellem cykelsti og kørebane til dem, der skal ligeud. Det gør cyklisterne synlige for bilister, der skal til højre, når både de og cyklisterne får grønt. Krydset er blevet prøvet af i Viborg med gode resultater.

Cykelrundkørsel gavner også bilister

Holland har også en rundkørsel (for cyklister), som svæver fire eller halv meter over vejbanen. Det kostede 70 millioner kroner at anlægge rundkørslen ved Eindhoven. Umiddelbart mange penge, men rundkørslen kommer også bilisterne til gode, da de ikke længere skal bruge tid på at holde tilbage for cyklister.

– Danske politikere har svært ved at se gevinsterne ved at investere i cykeltrafik, men en by som København har ikke råd til at lade være, hvis den skal opretholde sin mobilitet. Det er dyrt at bygge bredere veje, og den udgift kan man undgå ved at få flere til at cykle, siger Pablo Celis og tilføjer, at cykeltrafik også handler om sundhed og klima. 🚲

OBS: I artiklen er højresvingsulykker med lastbiler ikke omtalt, da de får deres egen artikel i denne serie om ulykker.



En lys ide til din cykel med verdens mest intelligente cykellygter



DeLight gør færdsel i mørket mere sikker, og opgraderer din cykel til det 21. århundrede med en masse intelligente funktioner.



KØB MED
MEDLEMS-
RABAT

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

Eller besøg **FINDRS.net**

✓✓✓✓✓
"Et strejf af hverdagsmagi"

POLITIKEN 7. December 2019



FINDRS

YOU LOSE IT - WE FIND IT

SENIORHØJSKOLEN
www.seniorhoejskolen.dk

CYKELKURSER I VESTJYLLAND

PÅ CYKEL MELLE M HIMMEL OG HAV

- Vi cykler, vi oplever, vi laver højskole 35-50 km/dag

Velkommen til et cykelkursus med ture rundt i det vestjyske landskab. Vi vil jage den gode fornemmelse i krop og sjæl, som en tur i sadlen og naturen altid giver garanti for. Vi cykler gennem storslåede landskaber, oplever klitheden og møder stort udsyn. Undervejs nyder vi højskofællesskab og får spændende kulturhistoriske fortællinger.

Vestkysten - Thy Nationalpark - Mors - Fossil- og Molermuseet
- Lemvig - Gjellerodde - Thyborøn & Klosterheden Plantage

Vi kører ikke om kap, men I skal være parate til fem dage med lange distancer.

Natur

08.07 - 14.07.20

5.000 kr/db

BESTIL PÅ
seniorhoejskolen.dk
eller
97 89 10 11

CYKELKURSUS

Kortere ture i det vestjyske lokalområde, 15-20 km/dag

Kom, og vær med til dejlige cykeloplevelser i det storslåede, vestjyske landskab krydret med historier om kultur og landskab. Højsommer og højt til himlen, storslået udsigt over Limfjord, istidsrand og morænebakker. Hyggelige kroge, fortællinger om de mennesker, der levede her engang, og det liv, der stadig leves i den vestjyske egn.

Lemvig - Gjellerodde, Thøger Larsens strandeng - Odesund Nord
- Nørlem Kirke - Å Mølle - Toftum Bjerger & Kloster Mølle

Vi kører ikke om kap, men I skal være parate til fem dage med 20 km/dag.

Natur

26.08 - 01.09.20

5.000 kr/db

VIBORG:

Mette Specht kræver handling

Mor til to mener ikke, Viborg er sikker nok at cykle i.



→ Det ville være nemt og sikkert for Mette Specht at sætte Frida på to et halvt og hendes dobbelt så gamle storebror Sophus ind på bagsædet af bilen, når de skal i daginstitution. Men hun insisterer på, at de skal cykle de 2,2 kilometer. Sophus på sin egen cykel og Frida med sin cykel spændt bag på sin mors.

– Vi har aktivt valgt at cykle for ikke at vænne vores børn til at blive kørt. Mine morgener med to børn på cykel er ikke rosenrøde,

men turen lærer dem at navigere i trafikken, de oplever årstiderne, og transporten til og fra er en vigtig del af deres kropslige udvikling. Det er også godt for miljøet, at vi cykler, siger Mette Specht.

Familien bor i Liseborg i det sydlige Viborg, og selv om det er en nyere bydel, som kommunen havde alle muligheder for at gøre cykelvenlig, er turen hen til daginstitutionen problematisk. Det samme er tilfældet andre

steder i byen. Derfor efterlyser Mette Specht handling, så Viborg bliver bedre og mere sikker at færdes i for cyklister. Hun tog for nylig ordet på et debatmøde i Cyklistforbundet i Viborg, hvor hun engageret fortalte om sine bekymringer.

– Jeg så tilfældigt, at Cyklistforbundets lokalafdeling holdt et debatmøde i september om cykelforholdene i Viborg. Jeg mødte op og fortalte, hvad jeg har været ude for med mine

børn. De politikere, der deltog, var meget lydhøre, og næste morgen var vejarbejdere i gang med at male hjattænder, fortæller Mette Specht, som nu har meldt sig ind i Cyklistforbundet.

Hun fortalte blandt andet om sin daglige ruteforløb.

– Vi cykler først ned til en rundkørsel, som vi skal krydse for at komme over på en dobbeltrettet cykelsti i venstre side af vejen. Men bilerne stopper ikke for os, for der er hverken fodgængerfelt eller en markering af cykelstien på vejbanen, så vi kan vente i lang tid, fortæller Mette Specht.

Når det endelig lykkes at komme videre ad den dobbeltrettede cykelsti, kommer de et stykke senere til en ny rundkørsel, hvor Mette Specht oplever store problemer med bilister, som overser, at der kommer cyklister fra højre. Det er trafikken ud fra en sidevej på de tre cyklisteres venstre side, som skaber usikkerhed.

Greb fat i søn for at undgå ulykke

Alle fra det store boligområde skal ud gennem denne rundkørsel og kører på tværs af den dobbeltrettede cykelsti, hvor der kommer cykler fra både venstre og højre. Men en høj bøgehæk gør det svært for bilisterne at orientere sig mod højre – hvis de ellers husker at se den vej. Samtidig slår cykelstien et slag for at gøre plads til rundkørslen, så bilisterne har ikke en chance for at gennemskue, om der er cykler på vej fra højre, mens de venter på fri bane i rundkørslen.

– Bilerne vælter ud, og vi har kun undgået ulykker, fordi jeg mange gange har bedt Sophus om at stoppe. Ellers var han blevet kørt ned. Hvis vi ikke kørte meget stille og kiggede op ad vejen hver gang, var det gået galt mange flere gange, siger Mette Specht, som tre gange har måttet hive fat i sin søn for at undgå en ulykke.

Hun kunne lære sin søn, at han altid skal standse og se op ad sidevejen efter biler. Men det er ikke trafikreglen, pointerer hun. Først for nylig er der kommet hjattænder ved rundkørslen.

Vejbump vil tvinge farten ned

Hverken hjattænder eller et skilt om dobbeltrettet cykelsti øger sikkerheden tilstrækkeligt, så Mette Specht betragter et vejbumpe som den eneste reelle løsning. Det kan blot være et fartbumpe af kraftigt plast i den side af vejen, hvor bilerne kører ud af boligområdet.

– Beboerne har selv lavet bump længere oppe ad stikvejen, fordi folk kørte for stærkt. Hvis der også kommer en forhøjning for enden af vejen, vil bilerne være nødt til at holde stille, in-

den de kører over den dobbeltrettede cykelsti, så vi bedre kan undgå ulykker.

To gange med cirka et års mellemrum har Mette Specht ringet til kommunen for at få etableret et bump, men forgæves.

– Kommunen siger, at bilisterne ved, at de skal stoppe, inden de kører over cykelstien, men når folk har travlt om morgenen, får hverken skilt eller hjattænder dem til at holde stille og se til begge sider. Hvis der kom en lind strøm af cykler, skulle de nok være opmærksomme, men vi møder ikke mange andre cyklister om morgenen. Flere forældre siger, at de ikke tør lade deres relativt store børn cykle på cykelstien, siger Mette Specht.

Hun klandrer ikke Cyklistforbundet i Viborg for at have sovet i timen.

– Vi kan ikke forvente, at Cyklistforbundet på egen hånd skal tage fat i alt. De er nødt til at høre det fra os, som cykler her. Hele familien har været på cykeltur med to fra bestyrelsen, og de var rystede over, hvordan man har indrettet cykelstierne i et nybygget område.

– Der er fint med cykelstier i Viborg, men de er tomme, for detaljerne er ikke i orden. For eksempel er mange opkørsler for korte, så man er nødt til at slå et slag ud på vejen for at komme op på cykelstien. Især hvis man kommer med en cykelanhænger.

Et andet eksempel er en cykelsti, som stopper lige før en buspassage, så cyklister tvinges ud på kørebanen sammen med busserne. Mette Specht er heller ikke til-

freds med, at mange af byens cykelstier slår en lille bue ind på sidevejen i krydsene, så hun er nødt til at tage farten af.

– Det er fint nok på hyggeture, men når cyklen er et transportmiddel, vil man ikke stoppe hele tiden. Jeg ved godt, at cykelstierne slår et slag for at øge sikkerheden, men det er en falsk sikkerhed, for nogle bilister tror, at jeg skal dreje. Desuden er det farligt at bremse og dreje, når det er vådt og glat. Flere steder er der så høje op- og nedkørsler, at man skal bremse helt ned.

Der skal politisk mod til

Mette Specht tror ikke, at byplanlæggerne i Viborg Kommune selv cykler.

– Det bærer byen præg af. Kommunen vil gerne være en cykelby og har også en cykelpolitik, men det er som om, politikere ikke har modet til at prioritere cyklister frem for bilister, siger Mette Specht. 🚲

Udvalgsformand vil se på sagen

Formanden for Cyklistforbundet i Viborg, der havde 40 års jubilæum sidste år, er glad for input fra cyklister i byen,

– Mette var meget berørt, da hun tog ordet på mødet. Det var tydeligt, at hun er bange for, at der skal ske hendes børn noget, fortæller **lokalformand Inger Ørbæk Larsen**.

– Vi har allerede været ude at cykle med Mette og hendes familie på den dobbeltrettede cykelsti i Liseborg, og vi kan kun give hende ret i alle hendes bekymringer. Det er ikke en strækning, jeg kører, så jeg har ikke været opmærksom på problemerne. Jo mere vi får besked om problemer set med cykelbriller på, desto bedre, siger hun.

Johannes Vesterby (V), formand for teknisk udvalg, vil undersøge kritikpunkterne,

– Vi ser meget alvorligt på cyklisteres bekymringer, så nu tager vi ud og tjekker cykelstien. Jeg vil finde ud af, om min afdeling har noget i pipelinen for rundkørslen. Det samme gælder op- og nedkørselsramperne til cykelstierne inde i byen. Ingen har omtalt dem som et problem for os, men vi vil også se på, om vi kan gøre dem bedre, siger han.

Enigheden rækker til gengæld ikke, når det kommer til, hvor cykelvenlig en by Viborg er. Mens Mette Specht og Cyklistforbundet siger, at kommunen gør for lidt for at prioritere cyklisterne, mener Johannes Vesterby ikke, at det er tilfældet.

– Siden kommunen blev 'født' i 2007, har vi brugt 70 millioner kroner på cykelstier, for vi er meget opsatte på, at Viborg skal være en cykelkommune, siger han.



Der er fint med cykelstier i Viborg, men de er tomme, for detaljerne er ikke i orden

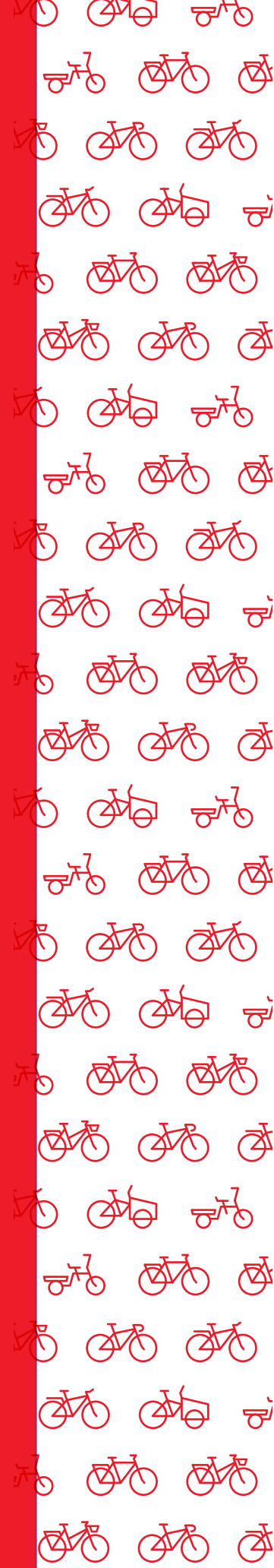
METTE SPECHT



FLERE OPLYSNINGER PÅ
CYKLISTFORBUNDET.DK/
GENERALFORSAMLINGER/

GENERALFORSAMLINGER 2020

AFDELING	DATO
Allerød Afdeling	Tirsdag 18. februar
Assens Kommune	Torsdag 16. april
Ballerup-Måløv-Skovlunde Afd.	Mandag 16. marts
Bornholm Afdeling	Torsdag 6. februar
Brøndby & Hvidovre Afdeling	Onsdag 22. april
Esbjerg Afdeling	Tirsdag 3. marts
Favrskov Afdeling	Mandag 2. marts
Frederiksberg Afdeling	Tirsdag 17. marts
Frederikssund Afdeling	Onsdag 15. april
Gentofte Afdeling	Tirsdag 10. marts
Gladsaxe Afdeling	Mandag 9. marts.
Gribskov Afdeling	Se hjemmeside
Guldborgsund Afdeling	Tirsdag 10. marts
Haderslev Afdeling	Torsdag 26. marts
Herning Afdeling	Torsdag 12. marts
Hillerød Afdeling	Onsdag 4. marts
Holbæk Afdeling	Se hjemmeside
Holstebro Afdeling	Onsdag 18. marts
Hørsholm & Fredensborg Afd.	Onsdag 18. marts
Kolding Afdeling	Torsdag 5. marts
København Afdeling	Lørdag 29. februar
Køge Afdeling	Se hjemmeside
Lemvig afdeling	Onsdag 18. marts
Lyngby-Taarbæk & Rudersdal	Se hjemmeside
Næstved Afdeling	Onsdag 15. januar
Odense Afdeling	Tirsdag 3. marts
Randers afdeling	Tirsdag 3. marts
Roskilde Afdeling	Mandag 16. marts
Rødovre Afdeling	Torsdag 27. februar
Silkeborg afdeling	Se hjemmeside
Skanderborg afdeling	Se hjemmeside
Svendborg afdeling	Onsdag 25. marts
Syngklister - Cyklistforbundets Ungdomsafdeling	Efteråret
Sønderborg Afdeling	Onsdag 18. marts
Thisted Afdeling	Se hjemmeside
Tårnby Afdeling	Mandag 3. februar
Vejle Afdeling	Onsdag 4. marts
Vestegnen Afdeling	Tirsdag 25. februar
Viborg Afdeling	Tirsdag 22. september
Aalborg Afdeling	Lørdag 4. april
Aarhus Afdeling	Tirsdag 3. marts





GERLEV
IDRÆTSHØJSKOLE

PÅ CYKEL IND I FREMTIDEN

Foto: Niclas Jessen/VisitDenmark

Et **højskolekursus** med cyklen som omdrejningspunkt.
6.-10. maj på **Gerlev Idrætshøjskole**,
i samarbejde med **Cyklistforbundet**.

10%
rabat

Gerlev ligger naturskønt på Vestsjælland, med skøn udsigt over Storebælt og masser af gode idrætsfaciliteter. På Gerlev har vi valgt at prioritere køkkenet, som er i særklasse. Der lægges bæredygtighed og på at styrke lokale producenter. Medlemmer af cyklistforbundet får 15% rabat.

Læs mere på: www.gerlev.dk/korte-kurser

Bliv virksomhedsmedlem

Som virksomhedsmedlem i Cyklistforbundet støtter I arbejdet for en sundere og mere bæredygtig verden, og I styrker jeres CSR-profil inden for klima og sundhed

Det får I som virksomhedsmedlem:

- Fysisk diplom og digitalt materiale, der viser, at I støtter Cyklistforbundet
- Magasinet CYKLISTER fire gange om året
- 20 procent rabat på certificering som Cykelvenlig Arbejdsplads inklusiv transportvaneundersøgelse og rådgivningsmøde
- Medlemsrabat i Cyklistbutikken 1905 til fx køb af firmagaver, tjenestecykler og udstyr til udlån på arbejdspladsen
- Deltagelse i årligt seminar om cykelfremme på arbejdspladsen, hvor I får ny viden og inspiration og deler erfaringer med andre virksomhedsmedlemmer
- Virksomhedens logo og link på vores hjemmeside.

Det koster det:

Virksomheder op til 50 medarbejdere: 3.000 kr.

Virksomheder mellem 50 og 200 medarbejdere: 6.000 kr.

Virksomheder med over 200 medarbejdere: 12.000 kr.



Skal vi lave verden om...



så den bliver CO₂ neutral for dine børn og børnebørn?
Så skal cyklisterne have bedre tilbud - også i din kommune

Overvejer, eller burde din kommune mon ikke overveje at søge penge til en supercykelsti i regeringens nye cykelpulje?

Har din kommunes politikere og embedsmænd brug for mere viden om, hvordan man laver supercykelstier helt fra ansøgning og planlægning til design, kommunikation og evaluering?

Så har vi tilbuddet til din kommune, nemlig et supercykelsti-akademi. I samarbejde med Supercykelstier i Hovedstadsregionen (*cycle superhighways*) udbyder VEJ-EU 4 forskellige moduler i 2020 og 2021.

Og hvorfor sætter vi en annonce i CYKLISTER?

Det gør vi, fordi CO₂ reduktionen skal ske nu og her!



SUPERCYKELSTI-AKADEMI

MODUL 1	1. april	Sådan planlægger du din supercykelsti
MODUL 2	2. april	Supercykelstiakademiet - Sådan designer du din supercykelsti
MODUL 3	8. september	Sådan sælger og promoverer du din supercykelsti
MODUL 4	9. september	Hvordan måler du effekten af din supercykelsti?

Og mangler man i din kommune viden om mobilitet og adfærdsændring, så har VEJ-EU også et kursus om det.

Find mere om kurserne på www.vej-eu.dk. Se under produktområde Mobilitet.

Oliver Emil
Andersen fortæller
om sin cykelrejse i
et land, som få
besøger.

På cykel i et af verdens mest lukkede lande



Holdet, der cyklede i Nordkorea, flankeret af de to guider. Den ene kom til at svede i sit jakkesæt.

Nordkorea viste sig at være et cykelland med rigtige bjergruiter med stigninger på op til 17 %.



Siden 2015 hvor jeg startede Behind Handlebars, har jeg cyklet en hel del steder i verden; Kina, Vietnam, Japan, USA, Iran, og det meste af Europa. Så da jeg blev spurgt, om jeg ville være medarrangør på den første danske cykelrejse til Nordkorea, kunne jeg selvfølgelig ikke sige nej. Tanken om at opleve Nordkorea helt tæt på var umådeligt besnærende; hvordan var det her land, som meget få kender bag facaden?

I starten af oktober stod jeg så sammen med otte andre eventyrlystne cyklister i luft-havnen uden for Pyongyang. Et fuldstændigt surrealistisk faktum, som var svært at fatte. For udover, at vi konstant blev akkompagneret af vores to Nordkoreanske guider; den fornøjede Mr. Li og den mere seriøse Mr. Rim, var der ikke noget som sådan, der afslørede, at vi nu var i Nordkorea. Vores første indtryk af landet blev dannet på busturen fra luft-havnen ind til Pyongyang. Solen gik ned over bjergene og markerne, mens vores guider forklarede om reglerne for fotografi på turen. Ingen billeder af militære checkpoints, ingen billeder af bygninger under konstruktion, og hvis du tager billeder af de store ledere, så få for guds skyld hele kroppen med! Det lød ikke slemt, og som Mr. Li

heldigvis sagde derefter: "Don't worry too much about the rules."

De første par dage blev vi med bus eskorte rundt i byen til museer, monumenter og centrale pladser ligesom alle andre gæster i landet. I realiteten er meget lidt overladt til tilfældighederne, end ikke den mad, du spiser, har du reel indflydelse på; måltider og drikkevarer stod klar til os, når vi ankom på en restaurant. Derfor var det også med stor glæde, at vi på tredjedagen endelig kunne hoppe i sadlen og begive os ud for at opleve landet på den måde, vi var kommet for: fra en cykelsattel.

På cykel i Pyongyang

Efter at have brugt den første time på at justere skivebremserne på vores nyindkøbte mountainbikes var vi afsted, gennem Pyongyangs gader. For nok første gang følte jeg, at jeg var en del af byen og ikke bare kiggede på den gennem ruden på en bus. Vi mærkede byens puls og fornemmede de fremmede dufte. Vi så de lokale helt tæt på og oplevede hvordan der – til trods for at landet som udgangspunkt kun kendes på grund af det diktatoriske styre – også er helt normale mennesker med familier, arbejde, rutiner og hobbyer. Det var det hér, det hele drejede sig om! Vi fulgte Taedongfloden, der løber gennem byen, hvor vi kunne iagttage fiskere og børn

til fodboldtræning, vi krydsede den centrale Okryubro, mens solen begyndte at gå ned bag højhusene, og ved det ikoniske Juchetårn sluttede første del af dagens tur. En enestående oplevelse, der dog hurtigt skulle vise sig at blive overgået.

For efter en kort køretur ud af byen i bus, blev vi igen sat af for at påbegynde del to af dagens tur, en cykeltur mod kystbyen Nampo. Mens solen hastigt sænkede sig ned mod bjergene i horisonten, og det varme lys gav ekstra farve til kornmarkerne, steg vi atter på cyklerne og begav os ud på noget, som nok kun kan betegnes som en fuldstændig unik og speciel oplevelse. Som var det den største selvfølgelighed trillede vi ud på en nærmest helt tom sekssporet motorvej. De næste 10 kilometer kunne vi trille ugeneret gennem landskabet, kun kortvarigt forstyret af en enkelt bil i ny og næ.

Op ad bjerget i jakkesæt

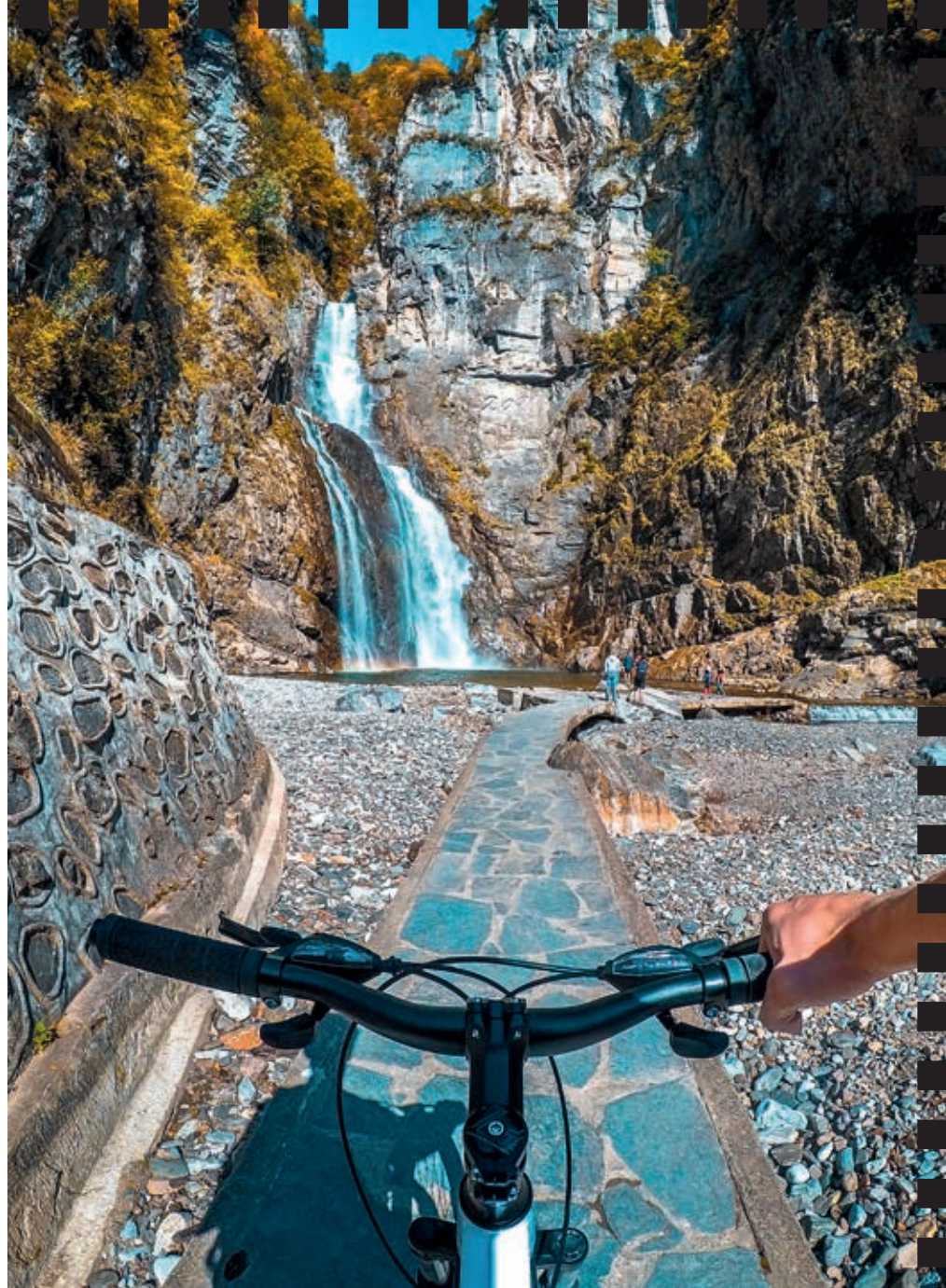
De følgende dage stod i cyklens tegn, og i modsætning til den første dags adstadige tempo, skulle vi for alvor træde igennem de følgende dage. For til overraskelse for selv os arrangerer stod programmet på ruter for rigtige bjerggeder i det kuperede nordkoreanske landskab. Og Mr. Rims optimistiske påklædning i langærmet skjorte og jakkesætsbukser siger mig, at det måske også kom

som en overraskelse for ham. Ikke desto mindre begyndte vi at klatre. Op og ned de næste tre dage. Først til over 450 meter over havet i området omkring Kuwolsan og ned gennem landsbyen Whongchong. Vi fik her at vide, at det var strengt forbudt at tage billeder, som om vi skulle se en statslig hemmelighed. Men det, vi så, var egentlig ikke inkriminerende på nogen måde. Vi så landmænd, der pløjede deres marker, børn på cykel til og fra skole og små huse med frugter til tørre i forhaven. Det var ikke anderledes, end hvad man ser på landet i andre asiatiske lande; et udviklingsland drevet af landbrug. Problemet er, at den virkelighed ikke harmonerer med styrets ønskede projektion af landet udadtil som et veludviklet land, og det er vel egentlig den primære årsag til, at turister bliver begrænset i landet.

Hårdeste cykeloplevelse i mit liv

Den følgende dag stod vi over for den største prøvelse på turen – og faktisk også den hårdeste cykeloplevelse i mit liv indtil videre. Ad snoede grusveje mellem farverige efterårstræer begyndte turen stilfærdigt op ad Ogwansan-bjerget, men blot få hundrede meter efter, vi var hoppet i sadlen, kom et skilt til syne: 17 %. Hurtigt fik vi smidt cyklen ned i det første gear, som man ellers aldrig troede, man skulle få brug for, og vi begyndte opstigningen. Nogle måtte overgive sig til bjergets stejlhed og det ujævne underlag for at trække op. Værst var det dog for vores kære nordkoreanske guides. Mr. Rim havde igen trukket i skjorte og jakkesætsbukser, og fordi hverken Mr. Rim eller Mr. Li nogensinde lærte, hvordan gear fungerer, til trods for utalige fremvisninger, måtte de ret tidligt på stigningen overgive sig og trække op.

Langt om længe nåede vi toppen i over 700 meters højde, og selv de mest hårdt kæmpende i gruppen proklamerede, at turen op var det hele værd, for udsigten, der mødte os, var grønne bjerge, så langt øjet kunne se under en blå himmel. Og efter et velfortjent hvil kom nedkørslen. En nedkørsel jeg nok aldrig vil glemme. En lang, snoet men bred grusvej førte os ned af bjerget med træer i alle efterårets farver på begge sider og høje bjerge i baggrunden. Normalt er jeg glad for fart og en hurtig nedkørsel, men her blev jeg simpelthen nødt til at stoppe på flere gange. Stoppe for helt at fornemme, hvor stor en oplevelse det egentlig var at cykle i de her omgivelser. Følelsen af at trille ubesværet ned af Ogwansan er en følelse, som jeg kun kan håbe at opnå igen.



Deltagerne mødte utroligt smukke scenerier. Du kan følge Behind Handlebars på Instagram, hvor Oliver poster sine karakteristiske foto, taget bag styret.

Gennem frodigt landskab

På fjerde og sidste dag i sadlen startede vi ved Ullim vandfaldet nær Wonsan og begav os ned gennem Pori-Gol dalen. Et mere frodigt landskab end tidligere, og det var også tydeligt, at området her var mere beboet. Bjerge troned i horisonten og efter et par velfortjente kilometer ligeud, begyndte vi nok engang at klatre opad. En asfalteret vej førte os denne gang op gennem terrænet, som var ligeså flot som dagen før, og her fik de stærkeste bjerggeder i gruppen mulighed for at prøve hinanden af med små hidsigte ryk op ad bjerget. Efter et par kilometer i de bjergrige omgivelser, var dagens tur

slut, og vi skulle vende næsen mod Pyongyang. Fire dages cykling i Nordkorea var overstået, og hvilken oplevelse det var. En oplevelse der overgik mine vildeste forventninger. Ikke nok med, at vi fik oplevet en ufatteligt frodig og rig natur, som kun er ringe dokumenteret, vi fik også mulighed for at komme helt tæt på, hvad der føltes som det rigtige Nordkorea og se ganske almindelige nordkoreanere i øjnene og se, hvordan de lever. Dét havde simpelthen ikke været muligt i en bus. 🚲

Rejsen var arrangeret af rejsebureauet Above Borders og Oliver Emil Andersens virksomhed, Behind Handlebars.



GREJ, GEAR OG GUIDES

LÆSERNE SPØRGER:

KAN EN CYKELLYGTE

Midt i denne mørketid kan oplevelsen i trafikken hurtigt blive til et sandt flimmer af gadelamper, billygter, cykellygter og lyskryds. Hvad med de mange nye og kraftige cykellygter, der er kommet på markedet, er de overhovedet lovlige?



FOR AT GØRE EN LANG HISTORIE KORT: HUSK LYS PÅ CYKLEN, OGSÅ GERNE KRAFTIGT LYS, OG SØRG FOR AT DINE LYGTER OVERHOLDER REGLERNE OG ER MONTERET KORREKT. OG SUPPLÉR MEGET GERNE MED EKSTRA REFLEKSER!

VÆRE FOR KRAFTIG?

TEKST MORTEN BRACKER / FOTO SHUTTERSTOCK

BEKENDTGØRELSE OM CYKLERS INDRETNING OG UDSTYR:

»For- og baglygter på cykel og påhængs- eller sidevogn hertil må ikke blænde den øvrige trafik. For- og baglygte på cykel og påhængs- eller sidevogn hertil skal være fastgjort til køretøjet på en måde, der sikrer, at lygten ikke ændrer indstilling under kørslen og skal være monteret således, at lygtens kernestråler peger henholdsvis lige fremad og lige bagud. Forlygte, der er beregnet til anvendelse på ubelyst vej, skal være indstillet med et fald.»

Mangeårigt medlem af Cyklistforbundet, Christian Oxenvad fra Hundested, har skrevet til CYKLISTER og stillet dette spørgsmål. Han er daglig helårscykelpendler ude på landet, hvor det at anvende cykellygte ikke kun handler om at blive set men i høj grad også om at kunne se vejen for sig. Kraftige cykellygter kan være en stor hjælp på uoplyste veje og stier, men er der egentlig regler for, hvor kraftige de må være?

Lygter må ikke blænde

Svaret er, at kraftige cykellygter er lovlige. (Men de må IKKE blænde.) Reglerne for lygternes lysstyrke er kun præciseret i den anden ende af skalaen, altså for hvor svage de må være. Her gælder det, at en cykellygte skal være tydeligt synlig på mindst 300 meters afstand. Dette er dog en tommelfingerregel, for hvis det fx er tåget, kan lygten selvfølgelig ikke ses på 300 meters afstand. Lygten skal desuden være synlig fra siden.

Når det gælder de kraftige lygter, er der to enkle regler, når man læser bekendtgørelsen. De må ikke blænde og skal være monteret efter reglerne.

Man kan derfor godt sige, at der er en øvre grænse, men grænsen er således ikke mere specifik, end at lygterne ikke må blænde den øvrige trafik, samt at lygterne skal monteres på en måde, så de ikke ændrer stilling ved kørsel. Det betyder, at de ikke må kunne rykke sig, når du er

ude at cykle. Reglerne gælder for både for- og baglygter.

Overhold minimumskravene

Der er naturligvis forskel på, om man kører i byen eller på landet, på oplyste veje og stier eller på helt sorte landeveje. Er der masser af lys omkring dig, er der ikke grund til at anvende kraftige cykellygter, her handler lygtebrug mest om at blive set af dine medtrafikanter. Det er vigtigt, at du bliver set, og at bilister fanger dig i spejlet eller øjenkrogen. Derfor skal reglerne om minimumsstyrke også overholdes, mest af alt for din egen sikkerheds skyld.

Hvornår skal du tænde lygterne?

Alle cykler skal have lys på i lygtetændingstiden, som er fra solnedgang til solopgang. Husk dog, at loven også stiller krav om, at du har tændte lygter i usigtbart vejr, selvom det usigtbare vejr er uden for lygtetændingstiden. Det kan være, hvis der er meget tåget eller kraftig regn eller sne.

Der findes nogle cykellygter på markedet, som kan kommunikere med en app på din smartphone og selv tænde og slukke på de korrekte tidspunkter.

Må cykellygter blinke?

Her er reglerne faktisk temmelig konkrete: En forlygte må gerne lyse gult, hvidt eller blåligt. Hvis den lyser gult, må den ikke blinke, men hvis den lyser hvidt eller blå, må den gerne. Hvis lyg-

ten blinker, skal den gøre det med mindst 120 blink i minuttet. Baglygten skal lyse rødt, og en baglygte må gerne blinke. Det skal i så fald også ske med mindst 120 blink pr. minut, hvilket er ret hurtigt.

Hvad hvis?

Christian Oxenvad spørger til sidst også om, hvad sanktionerne er, hvis man ikke overholder lyttere reglerne. Svaret på dette er til gengæld lysende klart: Bliver man stoppet af politiet, og er der ikke lys på cyklen, eller lygterne ikke opfylder lovens krav, så koster det 700 kroner i bøde.

Om der er sanktioner i den anden ende af skalaen for cykellygter, der blænder eller peger for højt, er nok i princippet tænkeligt, men det er naturligvis sværere at vurdere, og det er ikke noget redaktionen endnu har hørt eksekveret i praksis.

Forsikringselskab kan afvise at dække

Det, der måske er nok så vigtigt at være klar over, er, at dit forsikringselskab kan nedsætte eller helt afvise dækningen af en skade, hvis du som cyklist ikke overholder lovgivningen, uanset om det er din eller modpartens skyld i øvrigt.🚲



Fylder intet



🕒 **Elgen kommer!**

Vinterhandsken Hestra Granvik holder dine fingre lune med lækker skandinavisk elgskind og et dejligt tykt for af 100 % uld. Elastik ved håndledet holder kold luft ude. Fås i sort, brun, gul og blå.

NORMALPRIS: 850,-
MEDLEMSPRIS: 765,-

🕒 **Lun letvægter**

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

NORMALPRIS: 1.600,-
MEDLEMSPRIS: 1.440,-

🕒 **Se andre cykle**

Det bedste råd mod vinterkulden? Bliv hjemme i lænestolen med den flotte fotobog Svajerløbet. Fotograf Anders Hviid-Haglund har gennem otte år dokumenteret det farverige DM for ladcycler, der finder sted hvert år i august i de københavnske gader. Cykelløbet opstod i 2008 som en hyldest til de seje cykelbude i 1930'erne-1960'erne – de såkaldte svajere.

PRIS: 339,-

Det er en kold tid ...

Alle går rundt og fryser – men det behøver du ikke: Med sæsonens bedste udstyr kan du nemt holde dig varm på cykelturen. Cyklistbutikken 1905 gør dig vinterklar til medlemspris.

Spar op til 50% på udvalgte kvalitetsvarer
Udsalg!
Se udsalget i butikken eller på 1905.dk



🕒 **Auf Wiedersehen!**

Skulle det være en tur til arbejde, en cykelferie – eller måske en jordomrejse? Tyske Bombtrack Beyond er frisk på det hele! Den komfortable og pålidelige stålcykel står klar til nye eventyr med 2x10 Sram-gear med bred spredning, TRP Spyre-skivebremsere og hurtigtrollende knopdæk. Beyond1 fås i fem størrelser – fra XS til XL.

NORMALPRIS: 14.999,-
MEDLEMSPRIS: 13.499,-

🕒 **Lys i mørket**

Busch + Müller producerer fremragende kvalitetslygter, og med den genopladelige forlygte Ixon Pure 30 Lux får du kraftigt lys på 30 lux i 5 timer. Du kan også skrue ned til 10 lux – så holder batteriet op til 15 timer. Nem montering på medfølgende beslag.

NORMALPRIS: 535,-
MEDLEMSPRIS: 479,-



Læs lytgeguide side 30



Foldecyklernes konge

Skal du ekstra langt? Så fold din Brompton sammen og tag den med som håndbagage. Med en Brompton får du altid håndbygget topkvalitet og maksimal køreglæde, og med den nye model Explore får du tilmed også tasker, reservedele og masser af lækkert tilbehør med i prisen. Vælg mellem H og M-styr.

PRIS: 15.800

INCL. TASKER OSV.



Ekstra reflekser

Bliv ekstra synlig på cykelturen med de smarte badge-reflekser fra March, der er lige til at sætte på jakken. Vælg mellem flere flotte pangfarver. To badges pr. pakke.

NORMALPRIS: 99,-

MEDLEMSPRIS FRA: 89,-



Talentfuld taske

Ortliebs vandtætte steltasker er godt selskab på cykelturen. Prøv fx den multifunktionelle Seat-pack, der har praktisk rullelukning, så du selv kan vælge om tasken skal rumme 8 eller 16 liter. I snørelommen øverst kan du lægge din jakke, og kører du off road, virker tasken også som en skærm.

NORMALPRIS: 1.249,-

MEDLEMSPRIS: 1.125,-



Hold hovedet varmt

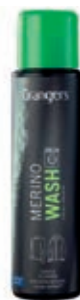
Cyklisbutikken 1905 har et stort udvalg af kvalitetscykelhelme til alle behov og hoveder. Prøv fx ABUS Scraper ACE, der giver god beskyttelse mod slag og stød. De aftagelige inderpuder kan vaskes og lufthullerne giver god ventilation. På særligt kolde dage kan du supplere med det lune ABUS winterkit.

NORMALPRIS HJELM: 745,-

MEDLEMSPRIS HJELM: 670,-

WINTERKIT: 275,-

MEDLEMSPRIS 239,-



Merino-wellness

Forkæl dit bedste uldtøj med Granger's skånsomme vaske-middel, der er særligt udviklet til merinould. Vaskemidlet forebygger mølångreb med sit indhold af naturligt cedertræs-ekstrakt. Granger's Merino Wash er miljøvenligt og Bluesign-certificeret.

NORMALPRIS: 89,-

MEDLEMSPRIS: 80,-



**BÆRE-
DYGTIG**

Får får får?

Kom lunt og klimavenligt gennem vinteren med ULD Cphs højhalsede zip neck. Blusen er håndsyet i 100% ekstrafin økologisk merinould fra italienske får – og bæredygtigt produceret med energi fra solceller.

NORMALPRIS: 1.099,-

MEDLEMSPRIS: 849,-

Har vi din e-mail-adresse?

I Cyklistforbundet vil vi helst kommunikere nemt, bæredygtigt og billigt med vores medlemmer, så derfor vil vi gerne have mailadresse på alle.

Har vi ikke din, så send den til os på post@cyklistforbundet.dk, så vil vi registrere den.

Du kan også logge på hjemmesiden og tilføje den. Du logger på hjemmesiden med dit medlemsnummer og adgangskoden er dit postnummer, hvis ikke du har været logget på og lavet det om.

På forhånd tak for hjælpen!

FORMANDEN BLEV GENVALGT

→ Jette Gotsche blev genvalgt til landsformand for Cyklistforbundet, da delegerede fra Cyklistforbundets afdelinger, menige medlemmer og hovedbestyrelsen mødtes til landsmøde 26.-27. oktober i Høje Taastrup. På programmet var blandt andet valg til hovedbestyrelse, budget og arbejdsprogram for det kommende år. Cyklistforbundet vil med fem særlige indsatser fortsætte arbejdet for at gøre cyklen til det oplagte og trygge valg i hverdagen og for at skabe en sundere og mere bæredygtig verden med cyklen som løftestang.

Desuden blev Jens Fabricius Han-

sen udnævnt som Årets Cykeldynamo. Prisen, der er Cyklistforbundets anerkendelse af et medlem eller en afdelings særlige indsats, blev i år tildelt Svendborgmanden for hans store engagement i borgergruppen Cykelsti Hvidkilde nu, hvor han sammen med øvrige lokale kæmper en hård, lang og sej kamp for en cykelsti på den natur-skønne strækning mellem Ollerup og Svendborg.

Hovedbestyrelsen tildelte endvidere et æresmedlemsskab i Cyklistforbundet til Heino Døygård for et engageret, kompetent forfatter-skab og skribentvirksomhed.

5 Cyklistforbundets særlige indsatser

- 1 **Cykling som middel til bedre folkesundhed**
- 2 **Cykling som bidrag til et bedre klima**
- 3 **Øget fokus på unges cykelvaner**
- 4 **Sikkerhed**
- 5 **Øget fremkommelighed**

Hovedbestyrelsen: Formand Jette Gotsche, næstformand Claus Bonnevie, kasserer Jens Peter Hansen, Astrid Maria B. Rasmussen, Jeppe Lauritsen, Julie Schack, Mike Hedlund-White, Søren Pedersen, suppleant Søren Pedersen, suppleant Trine Kvist Wil-lumsen.



CYKEL-ILDSJÆL FIK SIN PLADS



→ Det begyndte som en spøg i forbindelse med indvielsen af den såkaldte 'Himmerlandsstien' i Viborg Kommune, men nu er det heldigvis blevet til virkelighed.

Bent Jensen, en cykelildsjæl i Viborg som sidste år døde, var en af de store forkæmpere for at få Himmerlandsstien ført helt til Viborg. Og da det endelig lykkedes, og der var officiel indvielse, havde man fra Cyklistforbundets Viborgafdeling, uden den lokale ildsjæls vidende, fremstillet et skilt med teksten: "Bent Jensens Plads", som blev anbragt på den første rasteplass på stien. I forbindelse med afdelingens 40 års jubilæum i september i år spurgte man Viborg Kommune, om det var muligt at få et ægte kommunalt skilt for at ære den afdøde ildsjæl.

Det blev godkendt, og skiltet er nu på plads ved rasteplassen, nu med det officielle navn, Bent Jensens Plads. Den blev indviet i november, hvor familien og rep. fra Cyklistforbundet var med.



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

#pedalkraft



Behind Handlebars: vinter & sommer



Danish Igemaker: Cellist Ida Riegels



Krisandthebike: Sunshine autumn

Anna vandt vores
konkurrence om
bedste tip til god
adfærd i trafikken



Tag den lidt med ro



Anna Matzen Husk at det ikke er et ræs om hvem der kommer først fra a til b. Jeg har selv haft en tendens til at jage afsted og tage kreative smutveje om morgenen, med tanken om at jeg kan nå hen til alle steder i Kbh på 5 min 🚲🌀
Ofte er det der jeg har lavet de fleste fejl og været til størst fare for andre, så mit bedste tip er, ting tager tid, og ta' den med ro 🙏 på den måde bliver man heller ikke vred når man hænger bag ved andre som er lidt langsommere end en selv, og får generelt en bedre start på dagen.

Synes godt om · Svar · Besked · 6 d



Ida Ebbensgård, Årets Børnecyklist i 'Alle Børn Cykler' cyklede 340 km på 14 dage.



En begyndelse, men slet ikke nok



Cyklistforbundet @cyklistforbund · 3. dec.
50 mill til nat. cykelpulje! Så kan kommunerne styrke cykelinfrastruktur. Tak på vores alles vegne 😊👍 Gode forhold for cyklister gir kæmpe muligheder for at flytte bilister over på (el)cyklen. Næste ryk er infrastrukturaftale 🙏
@BennyEngelbrech @PiaOlsen @IdaAuken #CykellandNu



Børn SKAL cykle



Cyklistforbundet @cyklistforbund · 22. nov.
Otte af ti danske unge bevæger sig ikke nok, viser nye WHO-tal. Rystende, siger professor @JensTroelsen. Vores børnemotionskampagne #AlleBørnCykler kører igen i 2020. #CykelBørn #AktivTransport #Skolechat @bjornfneerfeldt @DraDorte @Heunicke.

Top & Flop

Top Ny klimalov

I Cyklistforbundet giver vi en high five til de partier, der står bag den nye klimalov. Godt gået!

Flop Dybbølsbro

Det skulle være så godt, men skidt var det. Danmarks bredeste cykelsti er en ommer.

Serie:

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

Mød Jonathan Dyrsting Sandvang, 23 år, der har et digitalt ungdoms-medlemskab.

Digitalt ungdoms-medlemskab
For dig, der er
18 - 35 år.
200 kr. pr. år

PERSONLIGT MEDLEMSKAB
VIRKSOMHEDSMEDLEMSKAB
HUSSTANDSMEDLEMSKAB
DIGITALT UNGDOMSMEDLEMSKAB
SENIORMEDLEMSKAB

BLIV MEDLEM PÅ
CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEM

”Cyklen er en stor del af mit liv”



Hvem er du?

Jeg er ham 'cykeltypen', der bruger for meget tid og penge på at cykle. Om det er den daglige tur frem og tilbage til DTU eller ud i skovene i week-enden, så er jeg frisk. Cyklen er en stor del af mit liv og har været det i en del år nu. Fra min tid som cykelkurér i Københavns gader til mit nuværende studieliv på DTU.

Hvorfor er du medlem?

Jeg er først og fremmest medlem pga. SygKlister, som er Cyklistforbundets ungdomsafdeling. Her har vi et fællesskab, hvor der er rig mulighed for cykelnørderi i alle mulige henseender, lige fra cykelpolo til dirt-jumping.

Hvordan bruger du cyklen i dit liv?

Jeg bruger cyklen dagligt på min tur fra København til DTU retur hele året. Men der, hvor cyklingen for alvor er sjovt, er når man kommer ud over stepperne og oplever nye, ukendte steder. Jeg tog bl.a. turen fra Bilbao til Porto alene igennem bjergene, hvor jeg for alvor fik skubbet nogle grænser.

Fortsæt sætningen:

Cyklistforbundet skal ...

Promovere cyklismen på landsplan. Folk skal vide, hvor meget cykler er i stand til. Ladcykler, elcykler osv. kombineret med god offentlig transport vil kunne løse mange af dagligdagens gøremål. Som bosat i storbyen, synes jeg, at cyklen ikke bliver prioriteret højt nok. Her er det vigtigt at være fælles om at råbe politikerne op!

Hvordan får vi flere børn og unge til at cykle?

Det handler om at komme ud og gøre det trygt at cykle, selvom man ikke er vant til det. Det skal være sikkert at cykle. Man må ikke være bange for at sende sin børn afsted i skole, lige som man ikke må være bange for at cykle i København.

Der er mange forskellige (el)køretøjer på cykelstien ud over cykler. Hvad er din mening om det?

Her må jeg være fuldstændig ærlig og sige, at el-løbehjul er det mest fjolledede, jeg har set i Københavns gader længe. Lad folk købe et løbehjul, hvis de synes det er en god idé. Men de ligger jo og flyder over det hele. København er en cykelby! Men generelt er jeg positivt stemt over for elcykler og især ladcykler. De er super praktiske, og hvis det bringer flere folk på cyklen, er det godt! 🚲

TEKST JØRGEN SCHLOSSER
FOTO MARIE HALD