

CYKLISTER



CYKLIST
FORBUNDET

Vi har gennemkørt
verdens mest
befærdede cykelsti

**IKKE PLADS TIL
PENSIONISTER
OG BØRN**

SIDE 20

Ny kampagne

**BJØRNEN OG
KANINEN STYRKER
LYGTESANSEN**

SIDE 8

Rejse

**PÅ CYKEL I
TALIBANS RIGE**

SIDE 30

TEMA: KOMMUNALVALG 2025:

Aarhus mister 500 cykelparkeringspladser

Det er en ommer, siger lokalafdelingen



TÆTTERE PÅ FRIRUMMET

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

Besøg en Friluftsland-butik nær dig eller køb online på friluftsland.dk

Sæt cyklen på dagsordenen

Hvad går politikerne op i, når der er kommunal valgkamp? Jo, de går oftest op i det, som borgerne går op i – og det der skaffer dem omtale i medierne. Og det er klart, at ældrepleje, folkeskole og børnepasning altid vil fylde meget i en kommunal valgkamp, men borgere i by og land har altså også stærke holdninger til kommunens infrastruktur - herunder cykelstier...eller mangel på samme.

Det ved jeg fra min egen hjemmebane på Randers-egnen, hvor jeg har over 25 års erfaring som byrådspolitiker. Det kan nogle gange være op ad bakke at kæmpe for cyklismen, men jo flere, der kæmper, jo mere kan man opnå.

Så i den kommende valgkamp op til kommunalvalget i november opfordrer jeg alle medlemmer af Cyklistforbundet til at være med til at sætte cyklen på dagsordenen. Det kan I gøre ved at møde op på borgermøder, skrive læserbreve, være aktive på sociale medier, og ved at invitere kandidater til cykelarrangementer, der fanger pressens bevågenhed.

Blot at brokke sig over dårlige forhold flytter ikke meget. Snak både om problemer og potentialer. Uden for de store byområder har mange politikere et ringe kendskab til cyklingens positive effekter og ingen personlige erfaringer med seriøs brug af cyklen som transportmiddel. Hjælp dem til at se mere cykling som et middel til at løse udfordringer med sundhed, trængsel og klima.

I vil opleve, at stort set alle kandidater vil forholde sig positivt til bedre forhold for cykling. Det er legitimt for nye kandidater – men hvad med nuværende byrådder? Hvor meget afsatte de til cykling i de budgetaftaler, der netop nu falder på plads over hele landet?

Det er klart, at cyklen er i konkurrence med alle de andre vigtige ting, som kommunen også skal bruge penge på. Men det handler jo også om prioriteringer. Fx at prioritere cykelstier frem for flere parkeringspladser eller bedre fremkommelighed for biler. Så stil krav om, at cyklen bliver prioriteret.

Du kan starte med at læse vores tema i dette nummer, hvor vi sætter fokus på kommunalvalget og blandt andet har talt med vores afdeling i Aarhus samt to borgmestre.

God fornøjelse med læsningen og god valgkamp 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter

TEMA

I Aarhus kommer komunalvalget blandt andet til at handle om, at der forsvinder 500 parkeringspladser til cykler ved banegården. Formanden for afdelingen, Kristian Beedholm, og bestyrelsen, inviterer politikerne på cykeltur i Aarhus, så de kan få syn for sagn.

**SYV SIDERS TEMA
OM KOMMUNALVALGET
2025**



Klar til valgkamp

TALCYKLING ∞ 1 MIO.

Antal flere biler, der er kommet på vejene siden årtusindeskiftet

20



Verdens mest befærdede cykelsti

"Vi tør ikke køre i København!" Det hører Cyklistforbundet jævnligt - især fra ældre og børnefamilier. Vi har sat vores tester til at køre ruten igennem en mandag i myldretiden. Læs reportagen, og se om kritikerne har ret

CYKLISTER

Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Vores mål er et grønnere, sundere og mere cykelvenligt Danmark, hvor flere cykler mere. Det skal være nemt, trygt og sikkert at cykle for alle.



Denne tryksag er klimakompenseret i henhold til ClimateCalc.
Kompensation er købt hos:
www.climatecalc.eu
Cert. no. CC-000012/DK



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag

Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Trine Stig Mikkelsen
Emil Maj Christensen
Jane Kofod
Maria Amrani
Julie Vinther Hartz
Kasper Lundtoft Bentsen

LYS PÅ med Kaninen og Bjørnen

Skoleelever landet over kan nu få styr på lygte-sansen med Cyklistforbundets nye kampagne LYS PÅ.



Kan du se os?



Rejser

På cykel i Talibans rige

Mød Katja og Martin, der tog turen gennem Centralasien og blandt andet cyklede gennem Afghanistan.

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

Hovedbestyrelse
Se kontaktinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 9.250 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
Stibo Complete

Annoncer
Redaktøren:
tlf. 27 52 43 25

Eftertryk

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

Forsidefoto: Jens Hasse

INDHOLD

- 3** Leder
- 5** Indhold
- 6** NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8** Børn får styr på lygterne
- 10** Cykelglade skolefritidsordninger

TEMA

- 11** Spiller cyklen en rolle i kommunalvalget?
- 12** Valgkamp: 500 cykelparkeringspladser i Aarhus forsvinder
- 14** Borgmester på speed pedelec
- 16** Peter Pedal i Horsens
- 18** Forældre er utrygge, men børn vil cykle
- 20** Ikke plads til børn og pensionister: Danmarks travleste cykelsti
- 24** Farligt skilt skulle ned
- 25** Kenneths klumme:
Hvis vi skal have billigere slik, skal vi også have billigere cykel
- 26** Debat: Ulovlige elcykler overhaler mig
- 28** Lokalnyt: Nyt fra vores afdelinger
- 30** Rejser: På cykel hos Taliban
- 34** Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35** PEDALKRAFT:
Vi cykler også på nettet
- 36** Giv En Cykel



Succes med udlån af elcykler



FOTO: VIBORG KOMMUNE

"JEG VIDSTE IKKE, at vi ville ende med at købe en selv." Sådan sagde Benjamin til Mette, da familien havde afleveret den el-ladcykel, den havde lånt af Viborg Kommune. For i de 12 dage, de havde den, stod bilen stort set stille. Og familiens oplevelse er ikke enestående.

Halvvejs i Viborg Kommunes ét-årige pilotprojekt har 95 borgere lånt en af kommunens otte elcykler eller el-ladcyk-

ler. I alt har de cyklet omkring 9.000 km. Besvarelser fra borgerne efter låneperioden viser, at 78 procent overvejer at købe deres egen elcykel, mens 69 procent fortæller, at de har følt større velvære og trivsel, mens de har lånt en cykel. Og for over halvdelen har cyklen erstattet bil-ture. Også Frederikssund Kommune har succes med udlån af elcykler. Kommunen har 20 til udlån, og alle er booket.

KILDE: VIBORG- OG FREDERIKSUND KOMMUNER

Skole i Aarhus uddanner chauffører til at undgå højresvingsulykker

En fireakslet lastbil må have en totalvægt på 36 ton. Derfor kan det have voldsomme konsekvenser, når et af de store køretøjer bliver del af en trafikulykke. Det gælder ikke mindst i forbindelse med højresvingsulykker, der ofte involverer cyklister.

Nu opruster Aarhus Tech kampen for at uddanne chauffører bedre til hverdagen i trafikken i blandt andet byer som Aarhus. Byens største erhvervsskole indkøber fem lastbilsimulatorer, der skal give elever på vejgodsuddannelsen erfaring, inden de kører ud på de virkelige veje. "Ved at gå fra at have én til seks simulatorer kan flere elever få flere timer bag rattet. Det gavner kvaliteten og dermed sikkerheden på vejene," siger Peter Grønlykke, uddannelsesdirektør i Aarhus Tech.

KILDE: AARHUS STIFTSTIDENDE



FOTO: SHUTTERSTOCK

Så godt beskytter hjelmen

FORSKERE FRA Syddansk Universitet (SDU) har set på, hvor godt en cykelhjelme egentlig beskytter dig. "En ny norsk rapport viser, at når du bruger cykelhjelme, så halverer du risikoen for hovedskader eller død og reducerer risikoen for ansigtsskader med 25 %," forklarer Jens Lauritsen, professor ved Klinisk Institut, SDU. Og for mange bruger ikke hjel-

men. Ifølge SDU er det kun cirka halvdelen af de i alt 16.160 tilskadedkomne efter cykelulykker på Fyn, der er set hos akutmodtagelsen ved OUH eller Svendborg Sygehus i perioden 2017-2024, der har brugt cykelhjelme. 51 procent af voksne danskere bruger hjelme. Hos skolebørn er det 81 procent.

KILDE: SDU



FOTO: NORDIC FIREFLY

Soldrevet lys ved cykelstien

En lampe ved cykelstien, som er nem og billig at sætte op, og som lyser hele tiden. Den findes og hedder Lightpost. Den solcelledrevne lampe er udviklet af Holscher Design og Nordic Firefly og fjerner behovet for kabelføring og fundamentstøbning — uden at gå på kompromis med kvaliteten. Løsningen er allerede i brug på Værløseruten i Balle-rup Kommune (foto), og snart også i Kalundborg og Holbæk.

KILDE: NORDIC FIREFLY



FOTO: SHUTTERSTOCK

For tætkørende bilister får undervisning

I West Yorkshire i England har politiet sat gang i en kampagne for at beskytte cyklister mod farlige overhalinger. Bilister, der overhaler cyklister med for lidt afstand, bliver nu tilbudt undervisning i stedet for bøder. Målet er at ændre adfærd i stedet for nødvendigvis at straffe dem.

Mellem april 2024 og april 2025 blev hele 3.561 tilfælde af 'close pass' anmeldt, og over 2.500 af dem førte til opfølgning. Politiet bruger nu cyklister i uniform til at identificere farlige overhalinger, hvorefter bilisterne stoppes og informeres om sikker afstand. Ifølge færdselsloven i England skal bilister holde mindst 1,5 meters afstand ved overhaling af cyklister ved hastigheder op til 50 km/t. — og endnu mere ved højere fart.

FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: SHUTTERSTOCK

Succes med firmacykelleasing

Tyskland bruger — i modsætning til Danmark — skattesystemet til at fremme cykling. En ny rapport fra ECF fremhæver firmacykelleasing som en nøglemodel for bæredygtig mobilitet i Europa. Modellen bygger på bruttolønsordninger og lav beskætning af personalegoder. Erfaringerne viser, at firmacykelleasing kan reducere udledningerne fra transport med op til 33,5 % i Tyskland. Og i Tyskland har firmacykelleasing skabt en aktiv cykelflåde på 2,1 millioner leasede cykler og genereret 3,1 milliarder euro (23,1 mia. kr.) i omsætning i 2024 — alene hos leasingudbydere. Branchen understøtter ca. 489.000 jobs. Det ville forholdsvis svare til cirka 35.000 danske jobs.



Ikke plads til cykler i højhastighedstog

Det er sommer, og du vil gerne cykle rundt i Europa og kombinere cykel og tog. Men hvis du vil have cyklen med i de hurtigste tog, kan rejsen hurtigt stoppe. En ny rapport fra Det Europæiske Cyklistforbund, ECF, afslører, at jo hurtigere togene kører, desto færre cykelpladser er der om bord. Mens Intercity- og Eurocity-tog i gennemsnit har seks pladser, kan HSR-tog (High Speed Rail) kun tilbyde 1,1 plads — og hele ni ud af 14 operatører tillader slet ikke cykler, som ikke er adskilte.

Historisk set er højhastighedstog blevet udviklet med fokus på forretningsrejsende

med let bagage, hvilket har gjort det svært for cyklister at tage cyklen med på længere strækninger. Mange steder har HSR-tjenester nu erstattet traditionelle tog, som havde bedre cykelforhold. Der er dog lidt lys forude.

Deutsche Bahn udstyrer alle nye ICE-tog med otte cykelpladser, og Frankrig og Belgien har indført krav om otte cykelpladser i alle nye nationale tog. Fra juni 2025 kræver EU desuden, at alle nye eller renoverede tog skal have mindst fire cykelpladser.

KILDE: ECF



Lavere hastighed redder liv

En ny undersøgelse fra Transport for London (TfL) viser, at lavere hastighedsgrænser har haft en markant positiv effekt på trafiksikkerheden. På 157 vejstrækninger, hvor hastigheden blev sænket til 32 km/t. (20 mph), faldt antallet af dødsulykker og alvorlige skader med 34 procent, svarende til et fald fra 395 til 260 ulykker. Inkluderer man mindre alvorlige skader, er der tale om 1.096 færre ulykker — et fald på 36 procent.

Blandt børn var faldet hele 46 procent. Siden 2020 har 20 mph. været standard i det centrale London. TfL understreger desuden, at lavere hastighed ikke nødvendigvis betyder langsommere trafik, og at det kan forbedre flowet og reducere trafikpropper. Samtidig bidrager det til bedre luftkvalitet, mindre støj og et mere trygt bymiljø.

KILDE: MOBILITYTECH

Skolebørn får styrket lygtesansen med Kaninen og Bjørnen



Cyklistforbundets nye kampagne, LYS PÅ, skal sikre, at skoleelever har styr på lygter og reflekser. Hver femte forælder ved ikke, om deres barns lygter og reflekser er lovlige.

En kanin og en bjørn er hovedkaraktererne, når mange af landets skoleelever til november skal have styr på deres 'lygtesans'. For mange skoleelever og forældre har nemlig ikke styr på reglerne for cykellygter og reflekser. Derfor får landets 3. klasser nu et gratis tilbud fra Cyklistforbundet og GF Fonden, hvor de skal lære reglerne gennem sjove og interaktive undervisningsmaterialer.

Det består blandt andet af tegninger og videoer. Med kampagnen får eleverne adgang til Kaninens og Bjørnens fjollede univers, hvor de to venner prøver at være synlige i trafikken på alle mulige måder – men uden held. Eleverne skal hjælpe dem med at finde de rigtige løsninger og bliver hurtigt selv eksperter i at blive set i mørket.

"Det er en sjov kampagne, men baggrun-

den er seriøs. En undersøgelse, vi foretog sidste år, viste, at fire ud af ti ikke selv mener, at de har nok viden om, hvordan man tjekker, om lygter og reflekser er lovlige. Og at hver femte ikke ved, om deres børns reflekser og cykellygter er lovlige. Med LYS PÅ får eleverne en sjov og lærerig indgang til at sætte spot på vigtigheden af at huske lygter og reflekser," siger Kenneth Øhrberg Krag, der er direktør i Cyklistforbundet.

En af aktiviteterne i LYS PÅ er, at eleverne skal lære at foretage et cykeltjek af deres egen cykel.

Ingen løftede pegefingre

Cyklistforbundet arrangerer kampagnen i samarbejde med GF Fonden, og LYS PÅ er bevidst designet uden for mange 'løftede pegefingre'.

"Fokus er på praktiske eksempler, hvor vi forsøger at holde de løftede pegefingre væk. Eleverne lærer om vigtigheden af at være synlige i trafikken gennem sjove og engagerende aktiviteter, der gør det nemt at forstå og huske.

Det er så vigtigt, at børnene allerede

som helt små lærer, at de skal have lys og reflekser på, når de færdes i mørket på cykel – og faktisk også til fods. For hvis de får det ind under huden som børn, er der større chance for, at de husker lygterne som teenagere eller voksne," siger Helle Nielsen, der er uddelingschef i GF Fonden.

Undersøgelsen fra sidste år viste nemlig også, at tre ud af fire voksne danskere inden for den seneste måned havde mødt en cyklist i mørket, som ikke havde lys på.

Cyklistforbundet havde i mange år kampagnen Lys På Med Ludvig, med en kanin og en pandabjørn. Med LYS PÅ nytænker Cyklistforbundet universet.

"Vi har udfordret Cyklistforbundets traditionelle måde at tænke undervisningsmaterialer på, og går mere til grænsen, end vi har prøvet før. Alt materialet er gennemgået af en pædagogisk konsulent, som sikrer den pædagogiske og didaktiske kvalitet, og vi har spurgt en række 3. klasses elever og deres undervisere, hvad der skal til i et undervisningsunivers for at appellere til dem. Vi er utrolig spændte på, hvordan eleverne tager imod det, men det går heldigvis fantastisk med tilmeldingerne," siger Kenneth Øhrberg Krag.

I skrivende stund er 250 klasser med 5.240 elever med, og klasserne kan stadig melde sig til. 🚲



Sjove og skæve videoer

- Ni oplysende undervisningsforløb
- Tre sjove ugekonkurrencer
- Forældrekommunikation

Undervisningsmaterialet består blandt andet af videoer, der er produceret af Hjortefar, som er en af bagmændene bag DR-figuren Onkel Rejes grafiske udtryk.

En pædagogisk konsulent har hjulpet Cyklistforbundet med at designe undervisningsmaterialet.



Se første videolektion
til 3. klasserne:

bit.ly/4nCf8BR

Se mere her:



Kaninen og Bjørnen har ikke rigtig styr på det med lygterne

Cykelglade skolefritidsordninger

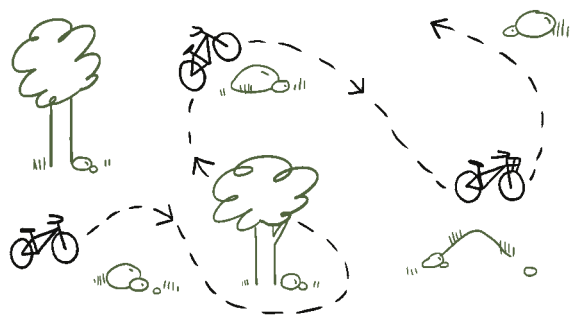
Et nyt gratis tilbud fra Cyklistforbundet skal få landets SFO'er til at deltage i at gøre børnene til cykelbørn.

Trafikbanko, ringridning og stopdans – alt sammen på cykel. Det er nogle af elementerne i Cyklistforbundets nye gratis tilbud til landets SFO'er, skolefritidsordninger. Tilbuddet hedder Cykelglad SFO. Cykellegene skal få børnene op på cyklen, så de forhåbentlig bliver cykelsikre og glade cyklister resten af livet.

”Vi er meget glade for, at vi nu kan tilbyde gratis materialer til pædagoger og børn i den alder. Landets SFO'er udgør en spændende arena for cykelfremme blandt børn: Her kan vi nå indskolingseleverne – den aldersgruppe, hvor der er størst potentiale for at styrke børns cykelfærdigheder og lægge et fundament for, at de cykler til skole, og for livslang cykling,” siger Julie Vinther Harz, projektleder i Cyklistforbundet.

Færre børn cykler

Den kedelige baggrund for Cykelglad SFO er, at færre børn cykler. Undersøgelsen Børns Cykelvaner fra Cyklistforbundet 2022 viser, at andelen af forældre, der oplever, at deres børn cykler godt nok til at kunne cykle til skole uden led-



sager, faldt fra 93 procent i 2014 til 84 procent i 2022. For det andet vil mange forældre (51 procent) gerne have, at deres børn cykler i hverdagen. For det tredje viser undersøgelsen, at forældres indkomst og uddannelsesniveau har betydning for, hvor meget barnet cykler.

”Cykelglad SFO spiller sammen med vores skolekampagne, Alle Børn Cykler, og vores børnehavekampagne, Vi Kan Cykle!. Det handler om at gøre alt, hvad vi kan, for at børnene lærer at cykle og bliver trygge og glade for det, og at forældrene bliver trygge ved, at de kan sende deres børn ud på skolevejen. Vi giver nu pædagogerne i SFO'erne nogle gode redskaber, som de kan bruge i hverdagen,” siger Julie Vinther Harz.

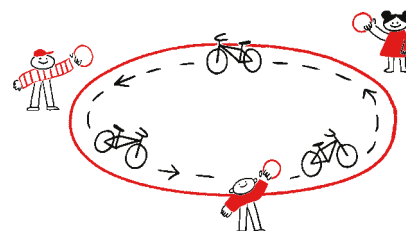
Anders Stenstrup Rønnest fra Tylstrup Skole er en af de skolepædagoger, som har arbejdet med cykellege i SFO'en.

”Når vi sætter os på cyklerne, skaber det bare et fællesskab med det samme, og det er fedt at se, når børnene lærer noget nyt på cyklen. De bliver stolte over, at de mestrer det,” siger han.

Om Cykelglad SFO

Cykelglad SFO er et gratis materiale til alle SFO'er og fritidstilbud. Det rummer seks sjove cykellege, Cykellegehjulet – et nyt didaktisk værktøj – samt gode råd til, hvordan cykelleg kan bruges som pædagogisk redskab. Materialet er let at gå til med nemt afkodelige videoer og simple beskrivelser. 

Læs mere og se video med Balder, en af Cyklistforbundets cykellegekonsulenter, om Cykelglad SFO:





TEMA: KOMMUNALVALG

500 CYKEL-P-PLADSER FORSVINDER

AARHUS BANEGÅRD MISTER SANDSYNLIGVIS 500 PARKERINGSPLADSER TIL CYKLER. DER SKAL BYGGES OM, OG KOMMUNEN VIL IKKE LOVE AT BEVARE PLADSERNE. DEN SAG STÅR HØJEST PÅ CYKLISTFORBUNDET I AARHUS' DAGSORDEN OP TIL KOMMUNALVALGET. 98 KOMMUNER GÅR TIL VALG I NOVEMBER. KOMMER CYKLEN TIL AT BETYDE NOGET I VALGKAMPEN? DET SER CYKLISTER NÆRMERE PÅ I DETTE TEMA.

SIDE 14: BORGMESTER PÅ SPEED PEDELEC

SIDE 16: PETER PEDAL I HORSENS



VALGKAMP I AARHUS:

BYRÅDET VIL FJERNE 500 P-PLADSER TIL CYKLER VED BANEGRÅRDEN

Aarhus Kommune med 373.000 indbyggere er Danmarks næststørste. Har man boet eller cyklet i Aarhus, ved man, at der er mange bakker. Turen op ad Langelandsgade eller Nørrebrogade/Randersvej kan være barsk. Måske er det derfor, at de ni medlemmer af bestyrelsen for Cyklistforbundets afdeling i Aarhus har tilbudt en række politikere, at de kan blive kørt igennem byen på ladcykel.

"Tag med på en tur igennem Aarhus, så I kan se, hvor I skal gøre det bedre på cykelområdet." Sådan lyder tilbuddet fra Cyklistforbundet i Aarhus til en række toppolitikere i Aarhus op til kommunalvalget. Cyklistforbundet vil som sagt transportere politikerne gennem byen i en ladcykel, så politikerne ikke skal bruge benene og koncentrere sig om trafikken, men blot kan betragte byen. De får desuden følgeskab af den tidligere cykelrytter Lasse Norman Hansen (red: nu Lasse Norman Leth).

Et af de steder, der skal besøges, er Bruuns Bro ved banegården, hvor der nu er 500 parkeringspladser til cykler. Dem vil kommunen fjerne. Bruuns Bro går hen over banelegemet, og der blev for cirka 20 år siden etableret cykelparkering i to etager.

"Turister kommer og tager billeder af Bruuns Bro og alle de cykler, der er der. Nu skal Bruuns Bro renoveres, og cykelparkeringspladserne bliver fjernet. Der er ingen løsning i renoveringsperioden, og der er ikke en plan for at etablere dem igen. Vi er bange for, at de bare bliver sløjfet. Banegrådspladsen er dum, når det gælder cykelparkering, og nu bliver den endnu dummere," siger Kristian

Beedholm, der er forperson for Cyklistforbundet i Aarhus.

Byrådet har dummet sig

Byrådet i Aarhus har i det hele taget dummet sig, når det gælder cykelparkering i Danmarks næststørste by, mener han.

"Aarhus Banegråd er notorisk ikke et godt sted at parkere sin cykel, men der var faktisk en stor, forkromet løsning på tegnebrættet, som var delvist stats- og DSB-finansieret, hvor kommunen skulle give de sidste 13,5 millioner. For et år siden besluttede man, at de millioner ville man alligevel ikke give. Så røg den store statslige medfinansiering ud med badevandet for at spare det, vi kalder for et par basører. Det er meget uklart, hvad der skal ske. Det er noget at la' der kommer en god løsning i morgen," siger Kristian Beedholm. Aarhus Kommune har et årligt udgiftsbudget på næsten 29 milliarder kroner.

På cykelturen rundt i Aarhus håber lokalbestyrelsen at påvirke politikerne.

"Ja, vi har i hvert fald tænkt os at gøre alt, hvad der står i vores magt, for at få politikerne til at forholde sig til nogle transportpolitiske emner, særligt med henblik på cykling. Vi vil lave en lille interviewvideo, som vi så vil præsentere på et debatarrangement, som vi holder et par uger før valget, hvor vi inviterer de samme, men hvor også borgerne kan møde op og drøfte problemerne," siger Kristian Beedholm.

Manglende plads på cykelstierne

Et af problemerne er manglende plads på cykelstierne.

"Aarhus har jo nogle problemer med gamle veje, som det er svært at udvide. Det er et problem, som mange byer har."

Afdelingen i Aarhus skriver også en del læserbreve og vil også gøre det op til valget.



"Aarhus Stiftstidende trykker dem, vi skriver, og der kommer altid en del debat bagefter. Og så har vi en forholdsvis aktiv Facebookside, hvor vi også sætter cykling i Aarhus på dagsordenen." 🚲



Banegårdspladsen er dum, når det gælder cykelparkering, og nu bliver den endnu dummere



Kristian Beedholm med Bruuns Bro i baggrunden



BORGMESTER PÅ SPEED PEDELEC

CYKLISTER HAR TALT MED BORGMESTEREN I ROSKILDE, DER FIK SÆNKET SIN BODY AGE GEVALDIGT UNDER CYKLISTFORBUNDETS 'VI CYKLER TIL ARBEJDE-KAMPAGNE.' HAN HAR ET PAR GODE RÅD TIL CYKLISTFORBUNDETS FRIVILLIGE.



Tomas Breddam foran sin reserverede parkeringsplads til elcyklen.

”Cyklistforbundets afdelinger skal lokke nogle politikere ud at cykle, og så skal de lytte til politikerne.”

Sådan lyder rådet fra borgmesteren i Roskilde, Tomas Breddam. CYKLISTERs udsendte i Roskilde rynker brynene lidt, for er det ikke politikerne, der skal lytte?

”Jo, men hvis de gerne vil have politikerne til at se verden fra deres perspektiv, skal de også kunne se verden fra politikernes perspektiv. Vi skal lytte til hinanden. Og så skal man acceptere, at ting tager tid. Måske er en cykelsti ikke prioriteret lige nu, men måske kan den komme ind i prioriteringsrækkefølgen og etableres om fem år? Vi har etableret cykelstier i Roskilde, som nogle har kæmpet for i 10-15 år,” siger Tomas Breddam, der er en glad el-cyklist. Han har sin egen cykelparkering. ’Reserveret borgmesteren’ står der på parkeringsskiltet på rådhuset. Foran det holder hans speed pedelec; en elcykel, der kan køre op til 45 km/t. Tomas Breddam elsker elcykler, og selv om han kun har fem kilometer til arbejde, giver den ham både ekstra medvind på cykelstien og holder ham i form.

”Da jeg for nogle år siden deltog i Cyklistforbundets kampagne. Vi Cykler Til Arbejde, i maj måned, fik jeg målt min body-age både før og efter, og i løbet af den måned blev min kropsalder ti år yngre — og jeg cyklede i kampagnen på min hurtige elcykel,” fortæller Tomas Breddam.

”Jeg plejer at sige — modsat mange andre — at elcyklen bare er den bedste på mindre distancer, som de fem kilometer, jeg har. Hvis jeg kørte på en almindelig cykel, ville jeg hver dag møde svedig frem på arbejde, og det er ikke smart i mit job, hvor der er rigtig mange møder,” siger Tomas Breddam.

Som i andre kommuner bliver cykling ikke det allermest hotte emne i den kommende valgkamp. Der er mange andre emner at tale om — især for en borgmester. Børnepasning, skole og forholdene for ældre i kommunen er typisk nogle af sværvæ-

terne. Men der vil også blive talt om cykling, forsikrer Tomas Breddam, både af ham selv og andre partier, der har cyklen stående højt på dagsordenen. For borgmesteren selv fylder det meget, at færre og færre børn cykler til skole, og han ville ønske, at nogle kunne komme med en løsning på det problem.

”Der er heldigvis stadig mange, der cykler til skole, men det er jo nedadgående. Og det synes jeg virkelig er rigtig, rigtig ærgerligt. Det er meget vigtigt, at man bevæger sig, enten ved at cykle eller gå til skole. Vi er blevet alt for gode som forældre til at køre dem derned. Det er jo helt vildt, hvad vi i Danmark har lavet af kiss & ride og forskellige anordninger omkring skolerne, som gør, at børnene bliver kørt. I Trekroner, hvor jeg bor, har vi bygget cykelstier efter alle kunstens regler, og der er sikker skolevej, men der er alligevel færre og færre børn, der cykler i skole. Vi skal på en eller anden måde have forklaret forældrene, at de gør deres børn en bjørnetjeneste, når de kører dem i skole,” siger borgmesteren.

Roskilde Station er et smertensbarn

Et andet smertensbarn på cykelområdet er Roskilde Station, hvor cykelparkeringen efter Tomas Breddams mening er meget utilstrækkelig. Kommunen kan bare ikke selv løse problemet.

”Der er rigtig mange, der pendler til København, og der holder rigtig mange cykler dernede. Det er simpelthen ikke godt nok, det, vi præsterer dér. Det er jo både os som kommune, der har nogle af parkeringsarealerne, men det er også Bane Danmark og DSB, så vi er sådan et dejligt trekløver, der skal løse den her udfordring, og den er stor. Hvis vi sammenligner vores cykelparkering med den, man har i Holland, er vi jo lysår bagefter, her i Danmark.”

Men kan I ikke bare løse det?

”Jo, det kan vi, men det er ikke bare. Jeg synes faktisk ikke, jeg har set en station i Danmark, hvor vi har gjort det godt nok med cykelparke-



Det er simpelthen ikke godt nok, det, vi præsterer dér.

ring, hvis vi sammenligner med hollandske standarder. Så det er ikke kun penge, der mangler, det er også know-how,” siger Tomas Breddam.

Ifølge borgmesteren trænger Roskilde Station til det helt store eftersyn.

”Vores station trænger til et brush-up, og det har vi kæmpet for i 15 år, og jeg har talt med forskellige transportministre om det. Det handler ikke kun om selve stationen, men også om udenomsarealerne og om mangel på tryghed. Vi har som kommune sat nogle BikeKeep-cykelstativer op, så cyklen kan blive låst ordentlig fast, og vi har gjort andre ting, men det er lappeløsninger i forhold til det, vi burde gøre, som samfund.”

Tomas Breddam efterlyser, at kommune, stat og andre i lagt højere grad samarbejder på cykelområdet.

”Roskilde Station er jo et glimrende eksempel på det. Et andet mere positivt eksempel er supercykelstierne. Vi har jo fået en supercykelsti til København, og den er en dunderende succes. Den er skabt i partnerskab mellem regionen og kommunen, men vi burde jo også have en til Køge og en nordpå. Der er bare nogle områder, hvor vi ikke gør det godt nok som samfund, og jeg ved godt, at pilen også peger tilbage på os som kommune, men der er nogle strukturelle ting, vi skal gøre bedre i samfundet,” mener Tomas Breddam.

Tomas Breddam er født 1971 i Roskilde, valgt for Socialdemokratiet. Han overtog embedet som borgmester i Roskilde Kommune i 2019, efter at forgængeren, Joy Mogensen, blev udnævnt til minister. Han er uddannet cand.tech.soc fra Roskilde Universitet.



PETER PEDAL I HORSENS

**HORSENS KOMMUNE OPRUSTER MED BÅDE RENOVERING AF
DE GAMLE CYKELSTIER OG ETABLERING AF NYE.
BORGMESTEREN LOVER, AT CYKLEN KOMMER TIL
AT SPILLE EN ROLLE I VALGKAMPEN.
MEN KOMMUNEN BURDE OGSÅ HAVE FLERE BEFØJELSER PÅ CYKELOMRÅDET.**



**Peter
Sønderby
Westphal
Sørensen**, født
1966. Opvokset i
Egebjerg, nord for
Horsens, hvor han
stadig bor. Borg-
mester siden 2012.
Valgt for Social-
demokratiet

Så vidt vides bliver Horsens' borgmester ikke kaldt Peter Pedal, men man kunne godt give ham det kælenavn. Peter Sørensen er nemlig virkelig glad for at træde i pedalerne og arbejder for, at kommunens indbyggere også gør det.

I 2024 steg Horsens Kommunes andel af deltagere i Cyklistforbundets kampagne Vi Cykler Til Arbejde med 191 procent. Horsens Kommune og DI Sydøstjylland samarbejdede

tæt om at engagere lokale arbejdspladser, hvilket var en væsentlig årsag til succesen. Horsens' socialdemokratiske borgmester, Peter Sørensen, vil nemlig gerne fremme cykling.

"Vi vil utrolig gerne have, at flere i alle aldre kommer på cyklen. Vi har en kæmpe ambition om, at flere cykler, særligt på de korte ture, og at cyklen bliver brugt som det fantastiske transportmiddel, den er, mellem

hjem og arbejde. Der skal dog noget til, før det kan lykkes,” siger Peter Sørensen, der også bruger cyklen i sit eget liv.

”Mit forhold til cyklen er både meditation for mit hoved og noget motion. Og så noget oplevelse. Når jeg har haft en lang dag og lige kommer ud og kører 20-25 kilometer, så er det for mig ren mental meditation på den positive front. Jeg kan koble af, og jeg kan se og høre fuglene.”

Færre børn cykler

Horsens Kommune kæmper, som landets andre kommuner, med, at færre børn cykler til skole.

”Vi vil gerne have vores børn og unge til at cykle til og fra skole, for vi har jo, ligesom i så mange andre kommuner, rigtig mange søde og rare forældre, som kører deres børn i skole – også selv om afstanden er relativt kort. Det kræver så også, at vi som kommune prøver at skabe det banale, som er trygge og sikre skoleveje. Vi investerer netop flere penge i trygge og sikre skoleveje. Det synes jeg er den første forudsætning for, at man som forælder synes, at det er trygt og godt. Og så arbejder vi med at motivere til at cykle. I vores skoler og vores dagtilbud arbejder vi med trafikforståelse og trafiksikkerhed og også motivation til at komme ud og røre sig.”

Horsens Kommune deltager i både Alle Børn Cykler- og Vi Cykler Til Arbejde-kampagnerne fra Cyklistforbundet.

”Vi deltager i Cyklistforbundets konkurrencer hvert år for at fremme

kendskabet til og lysten til at komme ud og cykle på en sjov måde, hvor vi kan konkurrere lidt mod hinanden. Det bringer lidt sportslig, sund konkurrence ind i det. Men det handler jo egentlig overordnet om, at når vi er færdige med den konkurrence, så er målet, at endnu flere skal fortsætte med at cykle, og det synes jeg også, vi lykkes med.”

Bygger nye cykelstier

Horsens Kommune er en af de kommuner, der har fået penge fra staten til cykelstier, hvor kommunen selv bidrager med deres del.

”Vi har fået penge til to cykeltipprojekter. Og vi investerer også i supercykelstier – direkte forbindelser. Vi har sat ekstra penge af til at renovere alle vores gamle cykelstier, og vi arbejder med bedre cykelparke-ring. Jo flere, der cykler, jo mere plads skal man sætte af til det. Og vi laver kampagner i vores gademiljø for cykling,” fortæller Peter Sørensen, der også vil gøre bymidten mere fredelig og koble oplandsbyerne bedre op på Horsens med nye cykelstier.

Cyklen i valgkampen

Og hvilken rolle kommer cyklen så til at spille i kommunalvalgkampen?

”Den kommer til at have sin dagsorden i en kommune, som har en relativt stor befolkningsvækst, fordi trængsel jo også er et parameter her, sammen med kollektiv trafik. Vi vil gerne vise, at det er muligt ikke at bruge bilen. Det handler både om sundhed, motion og at bidrage til en grøn omstilling. Og jeg ønsker, at cyk-

len spiller en rolle i valgkampen. Og det kommer vi til, fordi vi kommer til at diskutere både grøn omstilling, infrastruktur, trygge og sikre skoleveje og endnu flere investeringer i flere cykelstier. Og der ligger det jo implicit, at vi også skal få folk til at bruge deres cykel mere.”

Lad kommunen bestemme hastigheden

Og for at det skal lykkes, ser Peter Sørensen gerne, at kommunen får flere beføjelser.

”Det bør være den enkelte kommune, der som myndighed fastlægger hastighedsgrænserne på de kommunale veje. I dag er det politiet, som har myndigheden på området – på trods af, at det er i den kommunale forvaltning, ekspertisen sidder i forhold til de ømme trafikale punkter. Vi bør som kommune have muligheden for at indføre lavere hastighed på steder, hvor vi ved, at der er risiko for både cyklende og gående – men også på de steder, hvor det vil være en tryghedsskabende foranstaltning for vores borgere. Lige nu har vi kun mulighed for et sådant tiltag i umiddelbar nærhed af skoler og daginstitutioner. Det bør være en kommunal myndighedsopgave. Og det er et oplagt emne at tage fat på for politikerne på Christiansborg, når der er frisættelse og afbureaukratisering på dagsordenen.” 

Forældres tryghed hvis flere børn skal

Det er ikke børnenes skyld, at færre cykler til skole
– men forældrenes, viser ny undersøgelse. Børnene vil gerne cykle.

AF RIKKE SCHRADER ANDREASEN, SPECIALIST I COWI.

Hvis flere børn skal cykle til skole, skal forældrenes tryghed og incitament styrkes. Det er konklusionen på en antropologisk undersøgelse, som vi i COWI har udført i forbindelse med projektet 'Forældres rolle i cykelfremme'. For mange forældre handler det om risikovillighed, når de beslutter, om deres børn må cykle, og derfor vælger de ofte bilen som transportmiddel til skole.

Børnene vil gerne cykle

Det skal først og fremmest understreges: Børnene vil gerne cykle! De synes, det er rart at blive kørt til skole i bil, især i vintermånederne, men de er også glade for at cykle: De tager gerne selv afsted og overvejer sjældent, om de har et valg. For børnene er cykling forbundet med frihed, fordi de hurtigt kan komme hjem fra skole og selv tage til fritidsaktiviteter. Det giver også mulighed for samvær, da de helst cykler sammen med venner. Skolevejen kan være udfordrende, hvis den er bakket eller hullet, men i modsætning til forældrene føler børnene sig ikke utrygge og stoler på deres egne evner.

Utryghed og hverdagslogistik udfordrer cykelvanerne

Afstand, alder og kompetenceniveau har naturligvis betydning for, om børn får lov at cykle til skole. I under-

søgelsen mødte vi forældre, som allerede prioriterer, at deres børn cykler til skole, fordi de forbinder cykling med positive værdier som sundhed og selvstændighed.

Men der findes også forældre, som kører deres børn til skole – ikke fordi de er modstandere af cykling, men fordi de er utrygge ved at sende børnene alene afsted på cykel. Denne utryghed rammer endda forældre, der ellers prioriterer cykling. Utrygheden kan skyldes adfærd i trafikken: Enten stoler forældrene ikke på, at andre bilister kører hensynsfuldt, eller også har de ikke tillid til deres børns evne til at holde fokus i trafikken. Utrygheden kan desuden skyldes konkrete steder på ruten til skole, som forældrene oplever som usikre, for eksempel sving med dårligt udsyn eller manglende belysning.

Også 'hverdagslogistikken' udfordrer cykelvanerne. Familiernes rutiner er ikke ens i morgentimerne og om eftermiddagen: Om morgenen følger familierne ofte faste rutiner, og trafikken beskrives som stressende. Om eftermiddagen er trafikken mindre hektisk, men rutinerne varierer alt efter, hvad familierne skal efter skole og arbejde, for eksempel fritidsaktiviteter og indkøb. Det kræver ofte stor planlægning, og det kan være en udfordring at få logistikken til at gå op. I pressede situationer vælger forældre derfor bilen, fordi de

kan nå længere og have flere børn og varer med.

Cykling er et spørgsmål om risikovillighed

Forældrene har selv gode oplevelser med at cykle som børn og oplevede ikke, at de havde et valg. Når det gælder deres egne børn, betragtes cykling dog som et aktivt valg, hvor positive værdier opvejes mod risikoen for børnenes sikkerhed. Forældrene oplever det som risikabelt, når deres børn cykler på egen hånd – og som en større risiko nu end dengang, de selv var børn. Omvendt betragter de transport i bil som sikkert. Når forældre kører deres børn til skole i bil, er det ofte udtryk for omsorg og et ønske om at beskytte børnene.

For at håndtere den oplevede risiko træner nogle forældre deres børn – ikke kun i at finde vej til og fra skole, men også i strategier for, hvor børnene skal krydse vejen eller stå af og trække cyklen. For nogle spiller mobiltelefonen en afgørende rolle, fordi børnene skal give besked ved ankomst til skolen (hvilket de ofte glemmer), eller fordi de overvåger deres børn med GPS-tracking.

Styrkelse af forældres tryghed og incitament

Forældres og børns oplevelse af cykling er ikke den samme. Børnene

skal styrkes, cykle til skole

har mod på at cykle, hvis forældrene ønsker det, og det er således ikke børnene, der er en barriere for, at flere cykler til skole.

Men der er store følelser og værdier på spil for forældrene, når de skal beslutte, om børnene må cykle, og alle forældre kan rammes af utryghed og frygt for deres børns sikkerhed i trafikken. Vil man have flere børn til at cykle, er det derfor især

hverdagslogistikken og forældrenes oplevelse af tryghed, der skal styrkes.

Læs mere her.



Kommunerne Randers, Aabenraa og Egedal står bag projektet, hvor målet er at få flere børn til at cykle til skole og samtidig forbedre deres sundhed og indlæring. Derudover håber man at skabe en bedre trafikultur blandt forældrene og derved sikre trygge og trafiksikre skoleveje.



Børn vil gerne cykle til skole, men forældrene er utrygge

VERDENS TRAVLESTE CYKELSTI

Engang blev København kaldt verdens bedste cykelby. Men der er kommet ridser i lakken. Mails til Cyklistforbundet og læserbreve viser, at mange føler sig utrygge på vejen, og byen rutsjer nedad på ny liste over Europas mest cykelvenlige metropoler. Er det virkelig så galt? Vi har krydset byen en mandag morgen i myldretiden ...





Det er en mild septembermorgen. Klokken er kvart i otte. Den københavnske myldretid er i fuld gang. Ude på den blanke Damhussø gør ænderne sig klar til endnu en dag. Det samme gør byens mange cyklister. Jeg vipper støttebenet op, sætter den orange Donkey Republic-cykel i fjerde gear og venter på grønt lys. Så kører vi! Cykelstien ind langs Roskildevej er bred, og asfalten nyanlagt. Der er god fart i karavanen ind mod centrum. Mens bilerne holder i kø, suser vi lydløst forbi. En tavle med et digitalt display fortæller mig, at jeg er cyklist nummer 752 på ruten denne morgen. Særligt de elektriske ladcykler presser på bagfra. Flere gange må jeg trække hurtigt ind mod højre, når en trehjulet kolos kommer rumlende i høj fart. De føles som bøfler i en flok af gazeller. Ladcyklerne skal bare frem, frem, frem. Selvfølgelig fint at spare en biltur til skole eller daginstitution. Men de tunge cykler gør vejen usikker for alle os, der balancerer afsted på kun to hjul. Jeg tænker over, at der helt klart mangler en bevidsthed om egen størrelse i trafikken.

På den grønne sti

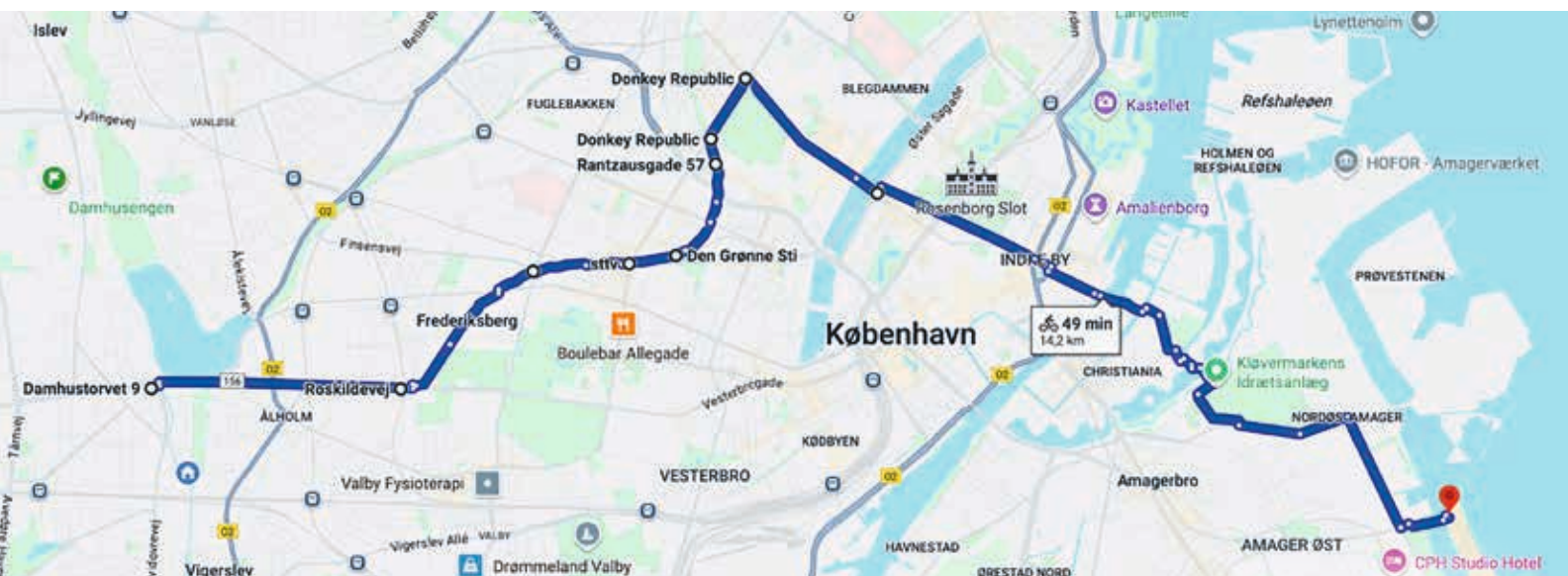
Vi nærmer os Valby Bakke. Jeg mærker snart, at Donkey'en hverken er elektrisk eller strømnet. Tværtimod er den bygget som en panservogn og føles lige så tung. Jeg tramper i pedalerne for at følge med flokken. Heldigvis skal jeg dreje fra, inden bakken begynder at blive rigtig stejl. Ved lyskrydset rækker jeg, som den eneste, armen i vejret for at indikere, at jeg har tænkt mig at standse. Alle andre stopper bare. De gode gammeldags håndsignaler lader til at være nærmest fraværende blandt Køben-

havns cyklister. Lyset skifter. I fælles flok krydser vi Roskildevej og fletter ind på Den Grønne Sti, som krydser gennem Frederiksberg og ender helt inde på Nørrebro. Indfletningen til stien er noget rod. Gennem en kringlet chikane, der både skaber trafikprop og tvivl om køretning. Men folk er tydeligvis rutinerede, og vi er hurtigt på banen igen. Afsted det går gennem ydre Frederiksberg. Stien snor sig mellem smukke villaer og fine grønne nyttehaver. Det er skønt at cykle!

Dårlige løsninger er farlige løsninger

Vi krydser over et par mindre beboelsesveje. Første gang har cyklisterne forkørselsret, men blot hundrede meter senere er det pludselig os, som skal holde tilbage. Et sært og potentielt livsfarligt fravær af logik. I det hele taget står det klart, at hovedstadens overordnet fine cykelinfrastruktur skæmmes i mødet med alle typer af tværgående trafik. Løsninger, der sikkert har virket oplagte i et tegneprogram, forvandles til kaos i mødet med virkeligheden. Det er i den grad tilfældet, da første etape af Den Grønne Sti rammer krydset mellem Finsensvej og Sønder Fasanvej. Stien afsluttes lige så umuligt, som den begyndte. Først rundt om en trafikregulerende byrumsinstallation (tænk rislende vand), så hen over fortovet og derefter en vinkelret indfletning på den tværgående cykelsti, hvor en horde af cyklister allerede holder i kø. Ak. Ruten fortsætter over kørebanen på Howitzvej i et vind-eller-forsvind venstresving, hvor bilister og cyklister må forventes at have telepatiske evner for ikke at støde sammen. Cykelstien bugter sig videre forbi CBS og Frederiksberg Centret,

»



Ruten gennem byen

krydser klodset Falkoner Allé og fortsætter bag Landbohøjskolen. Snart rammer vi kommunegrænsen. En lækker og moderne cykelbro bringer mig trygt over Ågade og ind på Nørrebro. Luksus.

Verdens mest trafikerede cykelrute

På Jagtvej rammer jeg den cykeltrafik, som har gjort København berømt og berygtet. Cykelstien er smallere her, vi kører skulder mod skulder. Bilerne er så tæt på, at man kan stille sin to-go-kop på taget og snuppe den igen 100 meter længere fremme. Forude venter Nørrebro Runddel. Det er nu, det går løs. Lidt efter holder jeg for rødt sammen med hundredvis af andre københavnere. Vi skal alle den samme vej, ind mod city, hen over Dronning Louises Bro. Den knap to kilometer lange strækning ind mod søerne går for at være verdens mest trafikerede cykelrute. En vild rekord, når man tænker efter. Jeg skæver over skulderen. Bag mig er der mennesker overalt. Lyset skifter. Vi sætter i gang som en stor fælles organisme. Farten øges ned langs Assistens Kirkegård med sin karakteristiske gule mur.

Objektivt set er vi ALT for mange cykler på stien. Men det lykkes alligevel. Københavnerne er garvede pro-tour-ryttere på endnu etape af hverdagens uendelige Tour de France. Cykler fletter ud og ind mellem hinanden. Huller åbnes og lukkes på magisk vis. Man ser tilbage, kigger frem og finder vej til de imaginære rum længere oppe i feltet. De allermest travle eller rebelske hopper ud på kørebanen. Videre. Der-uda'. Bus 5C kommer prustende nede bagfra. Kort efter standser den op. Helt crazy er stoppe-

stedet placeret med udgang midt på cykelstien. Man tror næsten, det er løgn. Mirakuløst lykkes det for cykelkaravanen at standse i tide. Passagererne myldrer ind og ud. Mens vi holder stille, bemærker jeg to ting: 1) Rigtig mange bærer ingen hjelm, 2) Stilheden. Der er ingen småsnak, ingen sure bemærkninger, ej heller lyden af cykelklokker. Byens cyklister er som ninjæer, tænker jeg. Lydløse og uden frygt.

Ingen plads til ældre og børnefamilier

Atter på farten. Turen ind mod søerne har en svag nedadgående hældning. Det er rigtig godt for Donkey'en og mig. Jeg napper ydersporet og overhaler hist og pist, hvor det er forsvarligt. Altså lige indtil jeg ikke gør det mere! Foran mig stopper trafikken helt uden varsel. Det nærmer sig et harmonika-sammenstød! I sidste øjeblik lykkes det mig at hive cyklen til side. Hvad f... sker der? Langsomt forstår jeg, at ven-

Optur 👍

- Københavnerne er supercyklister.
- Et sammenhængende cykelnetværk.
- Byens mange cykelbroer.

Nedtur 🙄

- Rigtig mange kører uden hjelm og dropper tegngivningen.
- Trængsel og kaos på Nørrebrogade.
- Klodsede og farlige løsninger ved møde med tværgående trafikanter.



Se video fra turen
bit.ly/46bQLVY



stre del af cykelstien pludselig er forvandlet til en svingbane over mod Sjællandsgade. Godt for dem, som ved det, eller kan se striberne på en stille søndag morgen. For alle os andre er det bare en katastrofal færdselsfælde. Jeg bander og tænker, at det svarer til at male hjattænder i ydersporet på Køge Bugt Motorvejen et tilfældigt sted mellem Greve og Solrød. Byens mest trafikerede cykelrute er decideret farlig i myldretiden. Langsomme og usikre cyklister kommer med det samme i klemme her. Det er en skam, at der stadig er steder i byen, hvor kun de mest årvågne og adrætte kan færdes! På dette stykke er der ingen plads til ældre og børnefamilier.

Med sved på panden triller jeg videre. Vi rammer Dronning Louises Bro. Lyskrydsets røde lampe samyler sværme af cyklister. Kort efter vises der grønt, og vi spredes for alle vinde igen. Mange skal, som mig, rundt om Nørreport og ned mod havnen via Gothersgade. En skraldevogn kører hensynsløst ud fra en sidevej. Savannens største bæst viser ingen nåde. Lidt efter undviger jeg en efterladt trillebør?! Byen er levende og hele tiden i forandring.

Over skandalernes bro

Videre går det langs Nyhavns skyggeside. Vi er mange, som har retning mod det samme monstrore trafikknudepunkt: Inderhavnsbroen. Broen blev åbnet for cyklister og fodgængere i 2016. Helt fra begyndelsen har den været

omblæst af konstant kritik: Først havde man ganske enkelt bygget broen for høj. Hovsa. Så var der fejl på broens åbne-lukke-mekanisme. Få dage efter åbningen blev det konstateret, at belægningen var spejlglat i vådt føre. Stor, stor svipser efter danske vejrforhold. Senere gjaldt det så kørebanens forløb, mere specifikt et håbløst knæk på broens midte.

Trods sine mange skavanker har Inderhavnsbroen vist sig enormt populær. Den er et missing link, der binder Holmen og Refshaleøen sammen med resten af byen; hver dag passerer mere end 16.000 cyklister over den skandalramte bro. Også mig. Jeg nærmer mig broens midte og den forbandede chikane. Selv om jeg har kørt her mange gange før, ender jeg alligevel ovre i den forkerte side. Det er en håbløs konstruktion. Jeg tænker på, hvor ærgerligt det er, at broen er så utrolig mislykket. Den skal jo stå her i mange, mange år. Decideret uskøn og ikke spor brugervenlig. Svært at forestille sig, at den vanskabte bro kan blive et af hovedstadens kære vartegn for kommende generationer.

Byens bankende hjerte

Efter broen går byens linealskarpe cykelinfrastruktur så småt fløjten. Min slutdestination ved Amager Strandpark nås bedst ved at skyde genvej via Christianhavns Vold og ind gennem Christiania. Her er underlaget pludselig mere rustikt. Belægningen skifter fra asfalt til brosten og lidt grus. Trafikken er også mere sparsom. Jeg krydser ind gennem Staden med en fornemmelse af at besøge et slags frilandsmuseum eller være hjemme i nogens baghave. Her er hyggeligt, og jeg har ikke travlt. Men tydeligt, at denne del af ruten ikke er designet til el-cyklisten med et vigtigt møde om præcis 12 minutter. Jeg triller hen over en træbro og rammer snart en blind udkørsel ved Kløvermarksvej. Kig til højre, kig til venstre. Jeg kan mærke havbrisen over fodboldbanerne. Lige straks er jeg fremme. Der er klitterne, og bag dem ligger Øresund. Jeg slår støttebenet ned på Donkey'en. Jeg tjekker min cykelcomputer. Den siger 15 km fra A til B, på tværs af byen. Med få undtagelser har jeg kørt på fine cykelstier hele vejen. Trods flere skavanker og dumme løsninger er København stadig en fed cykelby. Nørrebrogade er dog et kapitel for sig selv. Her er der tale om et reelt trængselsproblem. Jeg tænker, at det letteste ville være bare at give hele gaden fri for os på to hjul. Bum. I sidste ende er det jo cyklisterne, som er hovedstadens bankende hjerte. Men som det er lige nu, er dens cykelstier ikke et trygt rum for alle. 🚲



Rasmus bliver overhalet af en ladcykel



Farligt skilt skulle ned

For enden af Damhussøen i hovedstaden hang en stor lysreklame med levende billeder. Lysreklamen er væk nu, og det skyldes to medlemmer af Cyklistforbundet, Lars Ahlstrand og Klaus Bern. De mente skiltet var farligt.

"Vi er meget optagede af sikkerhed i trafikken. Jeg har børnebørn, og det skal være sikkert for dem at cykle, og det skilt gjorde slet ikke noget godt for trafikikkerheden i det kryds," siger Lars Ahlstrand, der er mangeårigt medlem af Cyklistforbundet og bor i Rødovre.

Det kryds, han taler om, ligger ved Damhussøen på grænsen mellem København og Rødovre. Krydset ved søen er kæmpestort, og ifølge Lars Ahlstrand er der tidligere sket dødsulykker med cyklister i krydset.

"Det skilt var farligt, fordi både bilister og cyklister næsten ikke kunne lade være at kigge på den skærm. Og børn, som kan være lidt usikre i forvejen, kan jo slet ikke lade være med at kigge op, så vi syntes, at det var helt forkasteligt, at man kunne hænge sådan en lysreklame op dér," siger Lars Ahlstrand. Derfor gik de to til kamp for at få skiltet ned.

Hans ven Klaus Bern havde allerede startet kampen ved for flere år siden at skrive til Københavns Kommune og tale med lokale politikere, da ejendommen ligger i København.

"Men der skete intet, så jeg fik efter en meget ihærdig indsats hul igennem til administrationen i Teknik- og Miljøforvaltningen, der fortalte mig, at sagen lå i Byggekla- genævnet i Viborg. Advokaten for firmaet, der havde sat lysreklamen op, kæmpede nemlig for, at det skulle blive hængende, mens kommunen vurderede, det skulle ned."

Ejerne af den private ejendom fik betaling fra folkene bag reklamen for at have det hængende.

Lars Ahlstrand skrev så selv til ankenævnet og fik at vide, at den sag skam havde fået sin afgørelse. Den afgørelse var bare forsvundet i krinkelkrogene på Københavns Rådhus. Afgørelsen faldt ud til Lars og Klaus' fordel. Reklamen skulle ned. Kommunen slog på, at reklamen skæmmede det æstetiske udtryk i krydset, og at den desuden kunne være farlig for trafikken. Det gav ankenævnet kommunen medhold i. Ejerne fik besked på at pille skiltet ned. Det skete dog ikke, hvorefter kommunen gik til politiet, der gav ejerne et påbud om at pille skiltet ned.

"Så kom skiltet ned," fortæller Lars Ahlstrand, der håber, sagen vil danne præcedens, så lignende skilte ikke sættes op.

Det er kommunen, der skal give tilladelse til opsætning af lysreklamer. Den kan rådføre sig med politiet, der administrerer færdselsloven, og både kommune og politi kan læne sig op ad Vejdirektoratets vejledning fra 2018, der hedder Trafikikkerhed og Lysreklamer. Heri står faktisk, at omkring store

kryds med 3 eller flere vognbaner i hver retning (inkl. svingbaner) bør lysreklamer ikke tillades. Heller ikke på steder med tæt trafik.

Tre veje mødes og fortsætter gennem i krydset ved Damhussøen, og Peter Bangs Vej har fire baner fra den ene retning.

"Det er godt arbejde, og viser, hvordan medlemmer af vores forbund gør en positiv forskel i lokalområdet," siger vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod. 🚲





Når labre larver og marcipanbrød bliver billigere, skal cyklen også blive det

Man tænker næsten, at det er løgn! Vil man virkelig gøre det billigere at købe slik i Danmark? Er det den måde, vi gør børn og voksne sundere på? Men det er ganske vist. Regeringen har besluttet at fjerne afgiften på chokolade og slik, hvilket betyder, at det bliver billigere for os alle at købe søde sager. God chokolade er godt, men det er altså ikke sundt at fylde indkøbskurven med slik og søde sager. Det er derimod sundt at cykle. Så hvorfor ikke bruge samme logik og gøre det billigere at vælge cyklen? I dag belønner skattelovgivningen dem, der pendler med bil eller tog gennem ordninger som firmabilbeskatning og arbejdsgiverbetalte pendlerkort. For cyklister findes der ingen tilsvarende skattemæssige fordele. Det er på tide, vi retter op på den skævhed.

Cyklistforbundet har for nylig foreslået en 'Fri Cykel-ordning' med et skattefradrag for firmacykler. Modellen er inspireret af den eksisterende 'Fri Bil-ordning', hvor medarbejdere kan få stillet bil til rådighed og betaler skat af værdien. Tilsvarende cykelordninger findes allerede i Tyskland og i Sverige.

Med 'Fri Cykel-ordningen' foreslår vi et fradrag på op til 7.000 kroner om året for firmacyk-



I dag belønner skattelovgivningen dem, der pendler med bil eller tog

ler samt mulighed for at tage arbejdscyklen med hjem uden ekstra beskatning – til en årlig statslig udgift på blot 50-60 millioner kroner. Det er småpenge sammenlignet med de samfundsøkonomiske gevinster ved øget cykling: bedre sundhed, mindre trængsel og renere byluft.

Når politikerne nu vælger at spare danskerne for over to milliarder kroner om året i slik- og chokoladeafgift, kan vi vel også finde plads til et beskedent beløb, der fremmer grøn hverdag og motion? Skal det virkelig kun være billigere at vælge labre larver, vingummi og chokoladefrøer? Skal det ikke også være billigere at vælge cyklen? 🚲



El-ladcykler i overhalingsbanen

Af Lise Memborg-Fischer
www.70plus.dk

Vi skal alle cykle, siger de. Bilerne skal ud af byen, p-pladser nedlægges, og København vil være grøn, bæredygtig og cykelvenlig. Jeg er ikke imod det – tværtimod. Jeg er ikke afhængig af bil, og jeg cykler gerne. Men jeg er også 77 år, og det bliver stadig oftere en utryk oplevelse at være på cykel i byen. Ikke på grund af bilister – men på grund af andre cyklister. Eller rettere: store, hurtige el-ladcykler, som suser forbi med tung last og høj fart, uden hensyn.

Når man som senior cykler i den yderste højre side af cykelstien – hvor vi i forvejen kæmper med regnvandsriste og kantsten – så føles det urimeligt og farligt, at man skal presses eller overhales af en el-ladcykel med 30–40 km/t. og et lille “pas på!” i forbifarten – eller slet ingen advarsel.

Jeg er ikke modstander af elcykler – tværtimod! De giver mange muligheder for at cykle længere, oftere og med børn eller varer. Men når farten tager over, og når der ikke er konsekvenser for ulovlig kørsel, går det ud over os andre. Ikke kun seniorer – men alle, som cykler med mådehold og hensyn. Lovgivningen siger, at elcykler (og dermed el-ladcykler) kun må yde motorhjælp op til 25 km/t. Men virkeligheden på cykelstien siger noget andet. Mange af de hurtigste cykler er tunede eller fejlklassificerede, og det ved vi alle, der cykler i København.

Jeg håber, Cyklistforbundet vil tage denne problematik med i sit politiske og oplysende arbejde. Måske har I allerede initiativer på vej, som jeg ikke kender til – i så fald hører jeg gerne nærmere.



FOTO: OLGAGOROVENKO / SHUTTERSTOCK.COM

Svar:

I Cyklistforbundet holder vi meget af el-ladcykler, da de kan være med til at skifte biltrafik ud med cykeltrafik. Men de skal ikke køre for hurtigt! Cyklister på ulovlige elcykler hører ingen steder hjemme. Der er desuden et generelt problem med pladsen på cykelstierne, blandt andet pga. flere ladcykler og andre elektriske køretøjer. Det er er noget, som vi kæmper vedholdende for, at der både i kommunerne og staten bliver gjort noget for at finde løsninger på. Vi ønsker fx, at der bliver 'ryddet op' på cykelstierne i byerne, så eksempelvis knallerter ikke skal køre der. Kenneth Øhrberg Krag, direktør.

Af Henrik Gudbergensen

Vi går med overvejelser om køb af bil nr. to, men vil – efter længere tids research – i stedet anskaffe os en Omnium Cargo-cykel og på sigt skille os af med bil nr. ét. Til vores store ærgrelse erfarer vi nu, at den ikke kan medbringes i toget, trods det at den netop kan gøres akkurat lige så smal som en almindelig cykel. Årsagen er angiveligt, at den er længere, end der tillades i togene.

Det må da være en sag for jer at bringe videre, da en så simpel regel kan være med til at forhindre større hastighed i den grønne omstilling – for os gør det i hvert fald en væsentlig forskel, da toget muliggør brug af cyklen på længere rejser, ture til sommerhuset m.v.

Håber, I kan være med til at ændre denne regel, som er helt forståelig i forhold til store trehjulede ladcykler, men som samtidig virker ulogisk for cykler, der blot er en smule længere end normalt.

Svar fra Tony Bispeskov, informationschef, DSB

I DSB har vi i mange år understøttet og udbygget mulighederne for at kombinere cykel og tog. Vi har derfor bl.a. øget antallet af cykelpladser i både S-tog og vores regionaltoget. Aktuelt er det gratis at tage cyklen med i S-toget og i alle regionaltoget i hele landet uden for myldretiderne.

For at give flest mulig adgang til denne service, på en sikker og for-

svarlig måde, så er der sat nogle begrænsninger op, som betyder, at visse cykeltyper ikke kan medtages. De cykeltyper kan være karakteriseret ved at fylde mere i bredden eller længden end almindelige cykler. Nogle cykler kan heller ikke forsvarligt fastgøres i de holdere, der er opsat i togene. Vi ønsker at skabe plads til alle, men skal også balancere vores kunders forskellige behov bedst muligt, så derfor har vi valgt at nuancere det på den måde.

Nogle typer af cykler ligger størrelsesmæssigt i et grænseområde, og det betyder, at hvis der er mange passagerer med toget, kan kunder med disse cykler risikere at blive afvist af personalet. Og på den anden side hvis man vælger at rejse på et tidspunkt med god plads, så kan denne type cykler medtages uden problemer. Under alle omstændigheder skal DSB-personalets anvisninger følges.

**DELTAG I DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

Giv plads til Omnium i toget

Hvor skal man parkere ladcyklen?

VILLY LAURITSEN FRA CYKLISTFORBUNDET i Viborg skrev et kritisk læserbrev i Viborg Stifts Folkeblad. Han mener, at der er alt for dårlig parkering til ladcykler i Viborg. Her er uddrag af hans læserbrev.

"For tiden er parkeringsforholdene i Viborg et meget aktuelt tema. Men hvor kan man faktisk parkere sin lad-



"Jeg kender kun en enkelt børnehave, hvor der er afmærket et felt til ladcykler."

VILLY LAURITSEN, CYKLISTFORBUNDET I VIBORG

cykel? Jeg kender kun en enkelt børnehave, hvor der er afmærket et felt til ladcykler. Hvor kan man parkere sin ladcykel på Nytorv? Måske kan man finde lidt plads i et hjørne. Det er vel ikke i orden, når man gerne vil øge antallet af cykelture betragteligt. Så må cyklen anerkendes som et ligeværdigt transportmiddel med bilen. På en bilparkeringsplads kan der være plads til fire ladcykler eller op mod ti almindelige cykler. Der er lavet flere undersøgelser, om hvorvidt bilister eller cyklister lægger mest handel i bymidten. Resultaterne er nok endt omkring uafgjort, men fire ladcykler vinder nok alligevel over en bil."

KILDE: VIBORG STIFTS FOLKEBLAD



Viborg mangler pladser til ladcykler

Cykelulykker bliver ikke anmeldt

EN CYKLIST I AALBORG kom ret slemt til skade, da han kørte ind i nogle paller, som et supermarked havde stillet helt op til cykelstien.

"Det siger sig selv, at når man stiller pallerne helt op til cykelstien, så er der en forhøjet risiko for, at der kommer til at ske noget grimt en dag." Sådan lyder ordene fra Mike White, formand for Cyklistforbundet i Aalborg i Nordjyske Stiftstidende.

Men én ting er det konkrete uheld – noget andet er, at den slags ulykker sjældent bliver registreret hos politiet. I den konkrete situation anmeldte ambulanceredderne ikke uheldet til politiet, fordi der efter deres opfattelse ikke var tale om et rigtigt færdselsuheld.

Ulykken blev anmeldt af en privatperson, Kim Aaga-



"Er vi cyklister mindre værd?"

MIKE WHITE, FORMAND, CYKLISTFORBUNDET I AALBORG

ard, der så ulykken. For det er ikke uden konsekvenser, når cyklisternes solo-uheld ikke bliver registreret. Det er nemlig politiets ulykkesdata, der er fundamentet, når kommunerne skal se på de sorte pletter i trafikken.

Og ser man på tallene, står det hurtigt klart, at cyklisternes solouheld sjældent bliver registreret hos politiet.

NY BRO KAN REVOLUTIONERE CYKLISMEN I SILKEBORG

EN KOMMENDE GANG- OG CYKELBRO over Silkeborg Langsø fra Odden til Alderslyst kan blive nøglen til at binde byen tættere sammen og gøre cyklen til det oplagte valg for flere af byens borgere. Hos Cyklistforbundet i Silkeborg har ønsket om en bro stået højt på dagsordenen – ikke mindst for formand Bjarne Petersen. For Bjarne Petersen handler projektet om mere end infrastruktur; det handler om Silkeborgs fremtid.

”Broen vil binde byen sammen på en helt ny måde og motivere flere til at vælge cyklen fremfor bilen,” understreger han i Midtjyllands Avis. Han peger på, at broen vil gøre det lettere og mere sikkert at krydse Langsøen, hvilket især vil gavne børn, ældre og pendlere.

Silkeborg Kommune har et mål om, at mindst 20 procent af de korte ture i byen skal foregå på cykel – i dag er tallet blot 11 procent. Ifølge Petersen vil broen være et vigtig



Broen kan gå fra Odden over til Alderslyst på den modsatte side

tigt skridt mod at nå denne ambition. Han anerkender, at projektet kræver investeringer, men mener, at gevinsterne for folkesundhed, byklima og sammenhængskraft langt opvejer omkostningerne.

Bjarne Petersen opfordrer politikerne til at tænke broen sammen med udviklingen af en grøn bypark langs søfronten, så Silkeborg både bliver grønnere, sundere og mere cykelvenlig. Planen er allerede indtegnet i kommuneplanen, og broen, der vil strække sig cirka 310 meter, kan blive byens næste vartegn og turistattraktion.

KILDE: MIDTJYLLANDS AVIS

I 2023 var der ifølge hospitalerne 4.071 alvorligt tilskadekomne efter solouheld på cykel og elcykel. I samme periode havde politiet kun registreret 54 solouheld på cykler og elcykler.

Og den enorme forskel er et stort problem, mener lokalformand Mike White.

”Er vi cyklister mindre værd? Tæller vi ikke lige så meget som en bilist? Der er et misforhold her, som er usselt. Vi er afhængige af data. Hvis tingene ikke bliver registreret, så har vi ingen læring, og læring er alfa og omega i at gøre Danmark og Aalborg til et bedre sted at cykle.”

KILDE: NORDJYSKE STIFTSTIDENDE



Foto fra efter ulykken var sket

På cykel hos Taliban

En rejse ind i mørkets hjerte eller et møde med hjælpsomhed og medmenneskelighed? På deres 11 måneders cykelrejse fra Nepal til Jordan cykler kæresteparret Katja Nørgaard Hansen og Martin Lohmann Møller blandt andet gennem Talibans Afghanistan.

Vi er spændte på at cykle ind i Pakistan – et land, som for mange i Vesten er kendt som stedet, der husede Osama bin Laden. Men vi kender til en anden virkelighed. Blandt rejsende er landet kendt for smuk natur og endeløs gæstfrihed. Gæstfriheden mærker vi med det samme, vi cykler over grænsen. Vi bliver budt på te adskillige gange, mens vi cykler ad den støvede landevej ind til storbyen Lahore. I Lahore finder vi et hotel. Udenfor står en sikkerhedsvagt med gevær. Han er en bredskuldret mand med pjusket, mørkt overskæg, som bryder ud i et begejstret smil, da han ser os. Første gang vi så bevæbnede mænd på vores rejse, var et par uger tidligere i Kashmir-provinsen i det nordlige Indien. Nu er det hverdag.

Pakistansk politieskorte

Vi overvejer, om vi skal tage et lift fra Islamabad og de næste 500 kilometer nordpå til byen Chilas. Turister får følgeskab af en politieskorte på denne strækning, og politimænd med geværer hængende over skuldrene er et dårligt udgangspunkt for interaktioner med lokale. Cykler vi, må vi gå på kompromis med det, vi elsker mest ved at rejse på cykel: friheden og mødet med mennesker. Men trods det vil vi hellere cykle 500 kilometer end sidde 16 timer i en bus. Det handler i bund og grund om, at vi ikke vil springe over, hvor gærdet er lavest. Vi mener, at ét lift hurtigt bliver til to, og i sidste ende er det svært ikke at vælge liftet til – for hvorfor udsætte sig for den næste strabadserende strækning, når vi sidste gang tog et lift? Når vi kigger tilbage, har vi aldrig fortrudt at cykle en strækning, fordi der altid er en form for læring – selv i 50 graders varme gennem Indien.

Vi har opstillet nogle dogmer, og ét af dem er, at vi cykler hele vejen. De er som udgangspunkt ikke til diskussion. Selvfølgelig kan der være undtagelser, og det har der også været. Vi springer f.eks. dødstunnellen over i Tadsjikistan og får et lift gennem den fem kilometer smalle tunnel uden lys og udluftning.

Mod Abbottabad og politiets opmærksomhed

Vi cykler mod Abbottabad, byen hvor Osama bin Laden blev dræbt, og undrer os over, at politiet ikke har fået farten af os. Et par timer senere venter to politimænd ved vejen, og resten af dagen følger de os på motorcykel. Efter en uge er vi trætte af politiet. De forsøger konstant at få os ned fra cyklerne og op i deres minibus for at gøre det nemmere for dem selv. Efter ti dage med politiet i hælene ankommer vi til Chilas og grænsen til distriktet Gilgit-Baltistan, hvor politieskorten stopper, og bjergene begynder.

Den legendariske Karakoram Highway, historisk knyttet til Silkevejen, løber fra Hasan Abdal i Pakistan til Kashgar i Kina. Den 1.200 kilometer lange vej blev anlagt i samarbejde mellem Pakistan og Kina og officielt åbnet i 1978. Den hører til blandt verdens højest beliggende, asfalterede veje og snor sig gennem bjergene – heriblandt Nanga Parbat på 8.126 meter.

Ruinistan i ingenmandsland

I store dele af verden er nomadekulturen forsvundet. I Kirgisistan lever den. Om sommeren bor familierne i jurter – runde filttelte – og



Usbekistans endeløse græsstepper og øde ørkenlandskab giver gode muligheder for at sætte teltet op.



I Kirgisistan møder vi en mur af bjerge. Dem skal vi igennem, inden vinteren kommer

flytter ned i byerne om vinteren. Landskabet består af bølgende, grønne bakker, formet af tusinder af får og heste, som ryttere driver gennem bjergene. Mange jurter er allerede pakket ned. Vinteren er på vej, og vi er under tidspres, hvis vi skal nå gennem Pamirbjergene, før sneen forhindrer os. Den kirgisiske og tadsjikiske grænsepost ved Kyzyl-Art ligger på hver sin side af et bjergpas, og det er hårdt at cykle strækningen på én dag. Derfor sover vi en nat i "ingenmandsland". Vi slår teltet op ved en gammel ruin og døber stedet Ruinistan. I morgen venter Tadsjikistan, som består af 90 procent bjerge, hvor mere end halvdelen ligger i over 3.000 meters højde – et paradys for eventyrlystne cyklister.

Pamirbjergene – vinteren kommer

En flok sorte køer slentrer forbi vinduet i gæstehuset, som vi har fundet frem til. Vinteren er på vej, fortæller vores værter. Når sneen kommer, bliver køerne ledt tilbage til landsbyen, hvor de opholder sig over vinteren. Et lag af frisk sne dækker de brune bjerge rundt om bjerglandsbyen Karakol i 4.000 meters højde. Det er september, og efteråret er kommet til Pamirbjergene,

hvor vi den næste måned skal cykle i højder mellem 3.000 og 4.500 meter. Vi børster cyklerne fri for sne, før vi sætter kursen mod et af Centralasiens – og Tadsjikistans – højeste bjergpas, Ak Baytal, på 4.650 meter.

Wakhan-dalen – Edens have på grænsen

I det øde Zorkul Nationalreservat spejder vi forgæves efter de vilde Marco Polo-får. I stedet finder vi en gammel sovjetisk militærlejr med en kæmpe antenne. Søen Zorkul ligger som en knaldblå ædelsten i steppelandskabet. Fra søen løber en flod, og på den modsatte bred ligger Afghanistan. Vi vinker til en afghansk fårehyrde, og han vinker tilbage. Panj-floden og Afghanistan følger os ca. 600 kilometer gennem Wakhan-dalen. Findes der en Edens have, er Wakhan-dalen et godt bud. Modne æbler tynger de efterårstrætte træer i det frodige landskab, og dagligt får vi tilbudt flere æbler, end vi kan spise. Vi ender med at cykle med flere kilo æbler. Brød er ikke let at finde i de små kiosker, men når vi spørger, får vi også tilbudt det i overflod. Herude i bjergene deler folk det, de har. Det handler ikke kun om gæstfrihed, men også om overlevelse.



Samarkand – blå mosaik og neonlys

I Usbekistan finder vi os omringet af en mosaik i alverdens blålige nuancer. Vi er kommet til den pulserende storby Samarkand, langt væk fra Pamirbjergenes øde landskab. Byens vartegn, Registan, var for 600 år siden en offentlig plads, hvor folk kom for at samles og overvære henrettelser. Pladsen er indrammet af tre madrassaer – islamiske skoler – bygget mellem 1417 og 1660, og er med god grund landets største turistattraktion. Vi sidder på de kolde marmorfiser på trappen i den friske novemberluft og tænker på, hvordan det har været at leve her dengang. Men da mørket falder på, fører Usbekistan os fluks tilbage til nutiden. De historiske bygninger oplyses i neonfarver, akkompagneret af bragende usbekisk popmusik, der forvandler pladsen til et slags udendørs diskotek.

Grænsen til Afghanistan

Efter fem dage på cyklerne ned gennem Usbekistan kommer vi til Termez, en mellemstor usbekisk by, der ligger ved grænsen til Afghanistan. Mens vi venter på at få vores visum, bor vi i Anas gæstehus. Hun har aldrig selv besøgt Afghanistan, men

hun voksede op, da Usbekistan var en del af Sovjetunionen, og dengang arbejdede hendes far ofte i Afghanistan. Hun husker, at han tog ting med hjem, som de på det tidspunkt ikke kunne få i Usbekistan – f.eks. brikjuice, slik og cowboybukser. I dag er det usbekerne, der tager ting med til Afghanistan.

Mødet med Taliban

Da vi en tåget vintermorgen i december cykler fra Anas gæstehus mod Afghanistan, sidder nerverne uden på tøjet, men vi er godt forberedte og finder ro i vores tro på, at menneskerne i Afghanistan vil møde os, som folk har mødt os i alle de lande, vi har rejst i: med gæstfrihed og hjælpsomhed. Grænsen mellem Usbekistan og Afghanistan skilles af en flod. På broen møder vi en talibaner iført traditionelt afghansk tøj og en tynd skindjakke. Han skælver i den bidende vind. Vi står iført dunveste, regnjakker og store handsker. Vi rækker ham vores pas og beder til, at han ikke taber dem i et af de kraftige vindstød, der suser over broen. Her har vi ikke råd til fejl. Han kigger nysgerrigt på passet og på os og giver tegn til, at vi skal cykle videre mod det checkpoint, der ligger på den anden side af broen.

Tehuse og tynde nerver

Hele vejen gennem Afghanistan har vi mulighed for at overnatte på tehuse, som ligger i alle byer, store som små, og som ofte serverer kebab eller kabuli ris. Tehusene bliver vores faste holdepunkt, hvor vi kan puste ud om aftenen efter hektiske cykeldage med utallige stop ved Taliban-checkpoints. Fordi vi er et par – og Katja er kvinde – kan vi ikke overnatte i tehusenes fællesrum og bliver derfor tilbudt at overnatte i et familierum. Det passer os godt, fordi det betyder, at vi for det meste kan sove bag en lukket – og hvis vi er heldige

Katja og Martins udstyr

Vores cykler er begge Santos Travelmaster 3+ med Pinion C1.12-gear og gates bælte. Det er en af de bedste cykler der findes til lige præcis denne slags rejser. Med brede dæk fra Schwalbe 'Wicked will 27.5x2.60'

Når det gælder tasker sværger vi til Ortlieb, som efter vores erfaring leverer i forhold til udholdenhed og vandtæthed. På tidligere rejser har vi haft et klassisk cykel-touring-setup, hvor vi i balancen mellem vægt og komfort, har haft en anelse mere fokus på komfort. Til denne rejse, har vi skåret ned på vægten, så vi var mere mobile i bjergene. På hver cykel har vi otte Ortlieb tasker på monteret samt vores rygsække.

Vi har alt med til at kunne klare os selv i naturen i flere dage i træk. Benzinbrænder – fordi man kan finde benzin overalt i verden, selv i de mindste landsbyer – køkkenudstyr, soveposer, liggeunderlag, telt. Vi har derudover alt med, til at kunne klare os i alt slags vejr, klima og omgivelser. Tøj til, når det er 50 grader varmt, og tøj til at holde sig varm i soveposen, når natterne siger minus 10 grader. Vi cykler med grej, tøj og et reparationskit (til både os og cyklerne) hele vejen. Men vi har fået tilsendt nye dæk, slanger og lappegrej til Kirgisistan.



Vi cykler med grej, tøj og et reparationskit (til både os og cyklerne) hele vejen.



Afghanerne møder os med gæstfrihed alle steder vi kommer, og børnenes smil smitter

– låst dør. Selv om vi føler os trygge, stresser de mange afbrydelser os. Taliban kommer ofte på besøg om aftenen for at se vores pas og papirer. I byen Maimana vågner vi op til snevej og minus 10 grader. Vinteren har for alvor indhentet os.

Vi beslutter os for at blive en ekstra dag i tehuset, hvor værelset har både badeværelse og brændeovn. Luksus. Mændene i tehuset tager sig godt af os og sørger for, at vi har brænde til hele dagen. Om aftenen laver de en video af os til deres Instagram og gør ekstra ud af aftensmaden; vi får kabuli ris, Afghanistans nationalret, som er ris kogt sammen med store stykker kød og fedt, blandet med gulerødder og friske rosiner – og selvfølgelig en stor kande te.

En tychobrahesdag i sne og ler

De sidste dages sne har gjort ørkenens sandveje til en stor mudderpøl, der klistrer til cyklerne som tykt ler, og vi glider rundt. Katja må stå af og trække, men et tykt lag mudder hænger fast i cyklens dæk, og det er umuligt at skubbe sig fremad. Martin er i mellemtiden blevet en lille prik i horisonten, og frustrationen giver tårerne frit spil. Imens bliver Martin stoppet af en firhjulstrækker

med talibanere, som mener, at det er bedst, vi får et lift ud af området. Katjas strabadser taget i betragtning forstår vi dem, men vi er stædige og insisterer på at cykle. En time senere råber Martin en remse af ord, vi helst ikke vil skrive. Katja står med sit knækkede remtræk i hånden. Mudder, sten og grus har sat sig fast og slidt på remtrækket, og da hun cykler gennem en af dagens mange flodkrydsninger, knækker det. Heldigvis er vi forberedte og har et ekstra med. Om aftenen når vi ikke til en landsby, før det bliver mørkt, og må slå teltet op i sneen i bjergene, gemt væk fra vejen.

En uge senere cykler vi ind i Iran, lettede over, at vores krydsning af Afghanistan er veloverstået, og taknemmelige for, at vi fik ret: afghanerne mødte os med en enorm gæstfrihed og hjælpsomhed. Vi hører ofte, at det er dem, der har mindst, der er mest villige til at dele ud af det, de har. Det er også vores erfaring efter fem måneders cykling gennem Centralasien. 🚲

Om Katja & Martin

Vi er et kærestepar, der deler passionen for at udforske verden og opleve andre kulturer. De sidste tre år har vi cyklet 36.000 km sammen. Først fra Argentina til Canada og senest fra Nepal til Jordan.

Du kan følge vores eventyr på katjaogmartin.dk

Ind til kernen af sagen

Cyklistforbundet har fået ny kernefortælling.

Hvem er vi? Det spørgsmål må alle organisationer besvare – både indadtil og udadtil. Cyklistforbundets nye kernefortælling formidler vores identitet, formål og værdier i kort form, og bliver fremover brugt i forbundets kommunikation.

"Vi syntes, at vores kernefortælling trængte til at blive frisket op. Den nye skærer mere ind til benet af, hvem vi er, og hvad vi kæmper for. Jeg håber, medlemmerne tager godt imod vores nye kernefortælling, og man er meget

velkommen til at bruge den også i lokale sammenhænge, når man vil fortælle om Cyklistforbundet," siger Kenneth Øhrberg krag, direktør i forbundet.

Kernefortællingen ledsages af en såkaldt tagline eller slogan, der lyder: 'Et cykelvenligt Danmark', som kan suppleres af gammelkendte pedalkraft, som du altså også kan støde på fremover. 🚲



Et cykelvenligt Danmark

Vores mål er et grønnere, sundere og tryggere Danmark, hvor flere cykler mere. Det skal være nemt, trygt og sikkert at cykle for alle. Med vores kampagner, politiske indflydelse og lokale forankring får vi hvert år flere hundrede tusinde børn og voksne op på cyklen, så de bliver sundere, friere og glattere. Vi er cyklisternes stemme i Danmark.

#Pedalkraft

Top & Flop

Top

At Københavns Kommune sætter godt 600 mio. kroner af til cykling i budgettet – bl.a. til underjordisk cykelparkering ved to metrostationer

Flop

At Aarhus Banegård ser ud til at miste op mod 500 cykelparkeringspladser

INSTAGRAM

"Emma elsker at cykle. På billedet er vi cyklet til stranden." Det fortæller Trea Schiff fra Hørsholm, der deltog i vores fotokonkurrence om børns første cykelture, hvor man kunne vinde en børnecykel fra @woombikes. Billedet vandt ikke, men det er stadig et skønt foto.



CYKLISTFORBUNDET PÅ



Er markfirben vigtigere end menneskeliv? spørger Cyklistforbundets landsformand, da cykelsti på Odden bliver aflyst.

[@jenspeterhansen](#)



Fantastisk dag i Amorparken i København, hvor vi viste, at cykling er for alle – også dem af os, der har særlige behov. Heldigvis kiggede mange forbi og fik set på eller prøvet en specialcykel - bl.a. socialminister Sophie Hæstorp Andersen og vores guldvinder ved Paralympiske Lege, Emma Lund. Bag eventet stod Cyklistforbundet, Elsass Fonden, Videnscenter om handicap, Copenhagen Legacy Lab (Wonderful Copenhagen).

Tak til cykelproducenterne Jørn Iversen ji_cykler, byconniehansen, pf.mobility, Wolturnus og Surcon Care Line.

CYKLISTFORBUNDET PÅ



HURRA! Alle Børn Cykler er i gang!

Over 93.000 børn cykler sig de næste to uger til frihed, fællesskab og fremtid i Alle Børn Cykler – Cyklistforbundets store skolekampagne. Men det sker kun, fordi stærke partnere tror på idéen og på Cyklistforbundet. En kæmpe tak til **Novo Nordisk** Danmark, som gør det muligt for alle skoler at være med ved at støtte kampagnen økonomisk, og til **HF Christiansen A/S**, som sponsorerer den vildeste hovedpræmie – en mountainbike til hele vinderklassen og deres lærer! TAK! Jeres engagement i børns cykling og sundhed gør en kæmpe forskel 🙌

CYKLISTFORBUNDET PÅ



Kære bilist: Husk det røde lys og pas på os cyklister og gående.

Farlig adfærd: Halvdelen af danskerne oplever, at bilister kører over for rødt lys.



SET PÅ NETTET



Norges smukkeste cykelroute

Vil I have en cykeloplevelse ud over det sædvanlige, så sæt kurs mod Rallarvegen langt mod nord. Tag færgen derop.



Cykling i tweed

I sidste nummer bragte vi et foto fra 'Nøgenløbet' i London. Her det diamentalt modsatte: Tweedløbet, samme sted.



90 cykler til flygtninge

Giv En Cykel, der er Cyklistforbundets indsats, hvor vi deler brugte cykler ud til ukrainske flygtninge, har været så heldig at modtage nogle af DGI's landsstævne-cykler. Landsstævne-cyklerne er blevet produceret og specialindkøbt til brug i forbindelse med landsstævnet i Vejle.

I samarbejde med Røde Kors Odense, har Giv En Cykel doneret cyklerne til et cykelværksted på Hjallesecenteret, hvor to ildsjæle er med til at klargøre cyklerne. Derefter bliver cyklerne givet til ukrainske flygtninge, som ankommer og bor på Hjallesecenteret. Meningen er, at de ukrainske flygtninge skal beholde cyklerne resten af deres ophold i Danmark.

Giv En Cykel mangler desuden brugte cykler i bl.a. Aalborg, Vedbæk, København og Odense, så hvis du har en cykel i overskud så gå ind på:

www.givencykel.dk

