

CYKLISTER



Cyklende Fællesskaber
**I HADERSLEV CYKLER
DE FOR DEN MENTALE
SUNDHED**
SIDE 20

Slingrende cykling
**KØBENHAVN
SKÆRPER INDSATSEN
MOD FULDECYKLING**
SIDE 24

Debat
**“BYG VERDENSKLASSE
PARKERING VED
HOVEDBANEN”**
SIDE 27

Longtailcykler kommer
**PLADS TIL TRE BØRN
UDEN LAD PÅ CYKLEN**
SIDE 30

**CAMILLA ER BÅDE ULYKKESOFFER
OG TIDLIGERE STADSARKITEKT**

**“Vi skal have
farten ned”**

Ti siders tema: 30 er det nye 50

TÆTTERE PÅ EVENTYRET

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

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



FRILUFTSLAND

LEDER

Følg os på Facebook og deltag i debatten

facebook.com/cyklistforbundet

Er fem kilometer længere på landet end i byen?

Nej, fem kilometer er fem kilometer. Men mange oplever det som langt mere utrygt at cykle fem kilometer på landet på en 80 km/t. landevej uden cykelsti. Det er en realitet, som jeg selv oplever, da jeg har cyklen som mit primære transportmiddel.

For nylig cyklede jeg til Friluftsrådets regionsmøde i Vejle og tog – ligesom bilisterne – den mest direkte rute fra Hvidsten. Af de 47 km var 41 procent på landeveje uden cykelsti eller bred kantbane.

Derfor undrer det mig ikke, at en ny forskningsartikel fra Syddansk Universitet viser, at folk på landet cykler markant mindre til job og uddannelse end byboere, selv ved samme afstand. Undersøgelsen, der omfattede 46.000 danskere, fremhæver tid som den største barriere for at cykle, men også vejret og en præference for bilkørsel. Utryghed nævnes kun som en lille faktor.

Men for os, der bor på landet, er utryghed en stor barriere. Undersøgelsen adskiller nemlig ikke cyklisternes svar på utryghed, om de kommer fra landdistrikter med minimal cykelinfrastruktur eller byer med mange cykelstier.

Skal flere landboere cykle, skal det være trygt. Der er brug for massiv investering i cykelinfrastruktur. De første fem mia. kan tages fra Hærvejsmotorvejen, som Vejdirektoratet selv anser som et samfundsøkonomisk tab.

Her og nu bør en 1,5 m lov vedtages for større tryghed. Altså en minimumsafstand mellem biler og cykler på vejen. Et sådan tiltag koster intet – her kræves blot politisk vilje til at skabe større tryghed for cyklister.

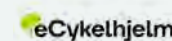
Også i byerne skal vi fortsætte med at fremme cykling – som du kan læse om i dette nummer, hvor vi fortæller om kampagnen “30 er det nye 50”.

God læselyst! 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter



30 er det nye 50

TEMA

Cyklistforbundet kæmper for, at 30 km/t. bliver den nye normalhastighed i byerne. Der kan dog godt være veje med hurtigere hastighed, hvis det er sikkert og trygt. Forslaget har fået både venner og fjender. Nogle mener, ulykker er cyklisternes egen skyld, og at lavere hastighed ikke virker. Men fakta siger, at det gør det.

10 SIDERS TEMA

Med handicap til Paris



8

Morten Ankerdal fra TV 2 Sporten var med til at sende en række mennesker med handicap på cyklen til Paris fra Kolding. Målet var De Paralympiske Lege.

TALCYKLING



84

Procent af deltagere i ny stikprøveundersøgelse med 354 respondenter, som bakker op om 30 km/t. i byerne.

Alle havde hjemmeboende børn.

20



Cykling for mental sundhed

I Haderslev mødes en flok fra et værested hver uge og cykler sammen. Det er godt for deres mentale sundhed - og hyggeligt.

28



Cyklen med den lange hale

Longtail-cyklen er et godt bud til dig, der gerne vil have en el-ladcykel, men ikke bryder dig om den ekstra bredde, som ladcykler har.

Longtail-cyklen kommer

CYKLISTER

Medlemsmagasin for Cyklistforbundet



Danmark har brug for flere cyklister. Sig ja til et cykelvenligt Danmark sammen med Cyklistforbundet, og lad os sammen cykle til en sund, grøn og bæredygtig verden.



Tryksag 5041 0004

Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag

Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

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

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

Hovedbestyrelse
Se kontaktinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 13.000 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
Stibo Complete

Annoncer
Stibo:
tlf. 76 10 11 46

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

Forsidefoto: Camilla van Deurs, fotograferet af Thomas Lekfeldt

INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Cykelparade i Kolding

TEMA

- 10 30 er det nye 50
- 11 Cyklistforbundet vil have farten ned i byerne
- 14 Bilist gjorde Københavns tidligere stadsarkitekt invalid
- 17 I Norge handler det mest om børn og unge
- 18 Masser af belæg for at lavere fart giver færre ulykker

- 20 Ugentlige cykelture giver værestedets brugere energi til at håndtere livet
- 24 København skærper indsatsen mod fulde cyklister
- 26 Byg verdensklasseparkering ved Hovedbanegården!
- 27 Debat: cykeltyveri og hastighedsgrænser
- 28 Longtail: Det smarte alternativ til den klassiske ladcykel
- 30 Longtail er en 'hybridcykel'
- 32 En sensommerdag på to hjul i Nordvest
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

Dr. Krank siger:

Du skal cykle, før du kan gå...



FOTO: SUPERCYKELSTIERNE

Samme afstand, men færre cykler

IFØLGE EN NY UNDERSØGELSE cykler folk på landet eller bare uden for de største byer markant mindre til job og uddannelseselvom de har samme afstand som de mere ivrige bycyklister. Det viser en stor undersøgelse fra Syddansk Universitet. Undersøgelsen har set på 46.000 danskere fra 15 år og deres aktive transport til arbejde og uddannelse. "Deltagerne siger selv, at tid er den største barriere. Det tager for lang tid,

og man skal ofte mange ting undervejs som at aflevere børn og købe ind," siger postdoc Tanja Schmidt fra Syddansk Universitet. Andre klassiske barrierer er vejret, og så boner det ud hos dem, der cykler mindre, at de bare kan lide at køre bil. Landsformanden for Cyklistforbundet, Jens Peter Hansen, mener, at en del af forklaringen også er, at mange på landet er utrygge ved at cykle langs med trafikerede landeveje.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Cyklisters færdens kortlægges

Nu får Kolding Kommune snart meget mere viden om, hvor og hvordan cykelstierne trænger til renovering, og hvor der er brug for at anlægge nye. 300 cyklisters færdens i kommunen bliver nemlig kortlagt. Systemet hedder CORK by FINDRS, og GPS'en er da også netop monteret i en korkprop, som skal stoppes ind i cykelstyret. Dertil kræves kun, at cyklisten har en iPhone. Trafikplanlægger ved Kolding Kommune, Michella Bigom, fortæller, at GPS-projektet er et led i kommunens

indsats for at fremme cyklismen i Kolding. "I vores mobilitetsplan er det et af målene at få tre gange så mange til at cykle. Det er ambitiøst, og det håber vi, at det her projekt kan hjælpe med til," siger hun.

Dataoplysningerne anonymiseres og bliver sendt ind til en stor databank, som kommunen fremover vil bruge i sin fremtidige planlægning.

KILDE: JYDSKEVESTKYSTEN



FOTO: SHUTTERSTOCK

2000 nye delecykler

Flere skal tage toget eller bussen på arbejdet frem for bilen. Det er tanken med et nyt projekt, som rulles ud i ti forstadskommuner i hovedstadsområdet. 2000 dele-elcykler stilles til rådighed i projektet. Cyklerne kan lejes via en app. De kan herefter hentes og afleveres 175 steder rundt om i de ti kommuner. Det skal få borgerne til at cykle fra hjemmet til stationen eller fra arbejdspladsen til stationen - i stedet for at tage bilen. "Et par kilometer til busstoppestedet eller den nærmeste station kan være den hindring, der afholder nogen fra at tage bussen eller toget. Og det vil vi gøre noget ved, for der skal flere med den kollektive transport," siger regionsrådsformand i Region Hovedstaden Lars Gaardhøj (S).



FOTO: TORBEN HUSSTRITZAU SCANPIX

Gratis cykeltransport

DSB introducerer et nyt initiativ, hvor cykler kan tages gratis med i regionaltog på strækningen mellem Helsingør, København H og Næstved uden for myldretiderne. Tiltaget er en del af et forsøg, der skal undersøge mulighederne for at forbedre cykeltransport i togene.

Cyklistforbundet har løbende været i dialog med DSB om pilotprojekte, og ambitionen fra vores side er en permanent landsdækkende løsning.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Tysk modstand mod cykler

I Tyskland møder cyklismen nu modstand fra flere sider. Regeringspartiet FDP har fremlagt et program, hvor anlæggelse af cykelstier skal besværliggøres, og der skal være lettere adgang til bilparkering overalt. Og Trafikministeriet, med ikke så cykelglade trafikminister Wissing i spidsen, er kommet frem med forslag om begrænsning af bruttomaksimalvægten på cykelanhængere på 50 kg. Så nu har den tyske græsrodsorganisation Campact iværksat en underskriftsindsamling, hvor også borgere i andre nationer end Tyskland kan skrive under.

FOTO: PIPOP



Elcykel uden batteri

Elcykler giver medvind på cykelstien, men batterierne er meget ressourcekrævende. Men nu har et fransk firma fundet en ny løsning. Pi-Pop har udviklet en elcykel, der i stedet bruger en superkondensator. En superkondensator udnytter energi, der bliver genereret ved at træde i pedalerne, bremse og køre ned ad bakke. Som et resultat er Pi-Pop elcyklen i stand til at genoplade sig selv, hvilket effektivt eliminerer behovet for ekstern opladning. For at sige det enkelt, fungerer en superkondensator ved at oplagre energi på en elektrostatisk måde. I modsætning hertil lagrer et lithiumbatteri energi som en kemisk reaktion. Med andre ord kan en superkondensator lagre og frigive energi meget hurtigt, når det er nødvendigt.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Ekspertter ønsker 30 km/t.

Det er ikke kun Cyklistforbundet i Danmark, der ønsker, at farten i byerne bliver 30 km/t. Europa-Kommissionens ekspertgruppe for mobilitet i byer har offentliggjort anbefalinger til Kommissionen om en række foranstaltninger, den bør træffe for at forbedre trafiksikkerheden for folk, der går, cykler

og bruger lette elektriske køretøjer. Øverst på listen ønsker eksperterne, at Kommissionen skal anbefale, at alle europæiske byer indfører hastighedsgrænser på 30 km/t, da 'for høj hastighed på motorkøretøjer' er en væsentlig faktor i trafikulykker.

KILDE: ECF

FOTO: LABOUR



Labour vil cyklingen

Der er gode cykeltoner i England. Labour-regeringen i Storbritannien vil investere 'hidtil usete beløb' i cykling og gang som en vigtig del af planerne om at forbedre sundhed og ulighed. "Et nationalt netværk af sikre cykelruter kan reducere antallet af lægebesøg med hundredtusinder, hvis ikke millioner om året ved at hjælpe folk med at få mere fysisk aktivitet ind i deres liv,"

siger transportminister Louise Haigh, som også sidder i regeringens sundhedsudvalg. Hun tilføjer, at adgang til sikre cykelruter er 'er afgørende' for at tackle landets CO₂-fodaftryk.

Tal viser for øvrigt, at næsten halvdelen af Londons bilture er forældres skoleture.

KILDE: GUARDIAN

Festlig cykelparade i Kolding sendte 21 cyklister med cerebral parese afsted mod Paris



21 cykelryttere med cerebral parese blev i august sendt afsted fra Kolding mod Paris af blandt andet Cyklistforbundet. Bagefter ventede en krævende cykeltur, inden de en uge senere nåede frem til Paris og åbningen af de Paralympiske Lege.

Sydbank Arena i Kolding var omdannet til én stor cykel-fest, da 21 modige voksne med cerebral parese blev sendt afsted på cykel mod Paris og åbningen af de Paralympiske Lege.

De modige cykelryttere havde nemlig sagt ja til at deltage i Tour de Elsass, en krævende cykeltur fra Kolding til Paris, der kulminerede med overværelsen af åbningsceremonien på Champs-Élysées.

Cykelrytterne blev sendt afsted fra Kolding med stil og masser af opbakning, da Kolding Kommune i samarbejde med Cyklistforbundet, Videnscenter om handicap og Elsass Fonden var værter for en stor cykel-parade på Sydbank Arena.

Cykling er for alle

Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap har tidligere i år udgivet undersøgelsen *Cykling for alle*, der

blandt andet viser, at mennesker med handicap alt for ofte oplever udfordringer, der afholder dem fra at cykle. Undersøgelsen viste et stort potentiale til at få flere med et handicap til at få friheden og glæden ved at cykle. Og den mundede blandt andet ud i seks konkrete råd til at få flere med handicap op på en cykel.

”Det har været fantastisk at se de mange forskellige cykler i dag. Det viser så tydeligt, at der ikke er én rigtig måde at cykle på, men at det handler om, at så mange som muligt bliver introduceret til cykling og får mulighed for at finde en cykel, der passer til netop deres fysik og behov,” sagde Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet, da rytterne blev sendt afsted.

Flere af Tour de Elsass-cyklisterne var udfordret fysisk, så derfor blev de mange kilometer til Paris tilbagelagt på både to-hjulet, trehjulet, tandem, ladcykel, håndcykel og framerunner. De mange forskellige cykeltyper var også repræsenteret i paraden, som netop skulle fejre fællesskab, mod og friheden ved at cykle – også med et handicap. 🚲

Læs mere her:
cyklistforbundet.dk/cyklingforalle



Der blev kørt på mange forskellige cykler



PARIS 2024





30 ER DET NYE 50

"TÆNK, HVIS VI MED ET TRYLLESLAG KUNNE GØRE VORES BYER MERE FREDelige, TRYGGE, OG RENE AT VÆRE I. BYER, HVOR HJERTET SLÅR LIDT ROLIGERE, FORDI VI IKKE ER BANGE FOR AT SENDE VORES BØRN UD I TRAFIKKEN, OG HVOR DU SOM ÆLDRE FØLER DIG MERE TRYK. TRYLLESLAGET HEDDER 30 KM/T. HVIS DEN GENERELLE HASTIGHEDSGRÆNSE I BYERNE SÆTTES NED TIL 30 KM/T., MENS HØJERE FART BLIVER UNDTAGELSEN, FÅR VI LANGT FÆRRE DRÆBTE OG TILSKADEKOMNE I TRAFIKKEN. VI FÅR RENERE LUFT OG MINDRE STØJ.

OG BYERNE BLIVER MERE SIKRE FOR ISÆR DE SVAGE TRAFIKANTER: BØRN, UNGE OG ÆLDRE.

DER KAN SAGTENS VÆRE VEJE MED HØJERE HASTIGHED - HVIS DE ER SIKRE.

MÅLET ER AT FÅ ÆNDRET FÆRDELSLOVEN, SÅ 30 BLIVER DET NYE 50."

CYKLISTFORBUNDET 2024

Læs CYKLISTERs tema om Cyklistforbundets kampagne, 30 er det nye 50, der skal få farten ned i byerne.

CYKLISTFORBUNDET VIL HAVE FARTEN NED I BYERNE

30 KM/T SKAL VÆRE DEN NYE NORMALHASTIGHED I BYEN, MENS HURTIGERE FART SKAL VÆRE UNDTAGELSEN, SIGER CYKLISTFORBUNDET I SIN NYE KAMPAGNE, 30 ER DET NYE 50

Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag



Der kan sagtens være veje med højere hastighed

Hastigheden skal ned i byerne. Det mener Cyklistforbundet, som i sommer gik ud med kampagnen *30 er det nye 50*.

”Vi mener, at Danmarks byer skal gå den samme vej, som mange andre byer. Byer som Berlin, Oslo, Wien, Bruxelles, Paris, Madrid og Helsinki har allerede sænket farten til 30 km/t. i store dele af byen. De ønskede at fredeliggøre byerne til gavn for dem, der bor der, går der, cykler der, besøger og i det hele taget færdes i byen. Resultatet er, at disse byer oplever langt færre ulykker og dræbte, og at bilisterne ikke har fået væsentligt længere transporttid.”

Det forklarer Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet, som baggrund for, at Cyklistforbundet i sommer lancerede kampagnen *30 er det nye 50*. En kampagne, der skal få politikerne til at ændre i færdselsloven, så 30 bliver den nye normalhastighed i byerne.

”Der kan sagtens være veje med højere hastighed. Vi vil bare gerne vende logikken. Som det er nu, skal kommunerne bede om at få lov at sætte farten ned. Vi mener, man skal

argumentere for det, hvis man vil sætte den højere end 30 km/t,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Færre dræbte i Bruxelles

I Bruxelles har man set en bemærkelsesværdig reduktion i antallet af trafikdræbte og voldsomme trafikuheld. Alvorlige uheld faldt fra 2020 til 2021 med 20 %, og dræbte faldt fra 14 til 6. Og Helsinki oplevede bagefter, at personskader på grund af trafikulykker i indre by blev reduceret med 42 procent.

I Danmark mistede 57 mennesker livet i byzone sidste år. Det er for øvrigt ti flere end i 2022, hvor 47 mistede livet. 37 ud af de 57 var cyklister eller fodgængere. Og 1476 mennesker kom til skade i byzone sidste år. Mange bliver skadet for livet.

”Farten dræber, lyder et gammelt mundheld, og det er rigtigt: Hvis du som blød trafikant bliver ramt af en bil med 50 km/t., svarer det til, at du falder fra 3. sal. Bliver du ramt med 30 km/t., svarer det kun til et fald fra 1. sal. Det er en stor forskel,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Det handler også om at give byerne en roligere puls.

”Vi ønsker byer, hvor hjertet slår lidt roligere, fordi vi ikke er bange for at sende vores børn ud i trafikken, og hvor du som ældre føler dig mere tryk. Hvis den generelle hastighedsgrænse i byerne sættes ned til 30 km/t, får vi færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Vi får renere luft og mindre støj. Og byerne bliver mere sikre for især de svage trafikanter: børn, unge og ældre.”

En ny undersøgelse viser, at kun 24 procent af forældrene til børn i alderen fem-otte år, er trygge ved at lade deres barn cykle eller gå alene til skole.

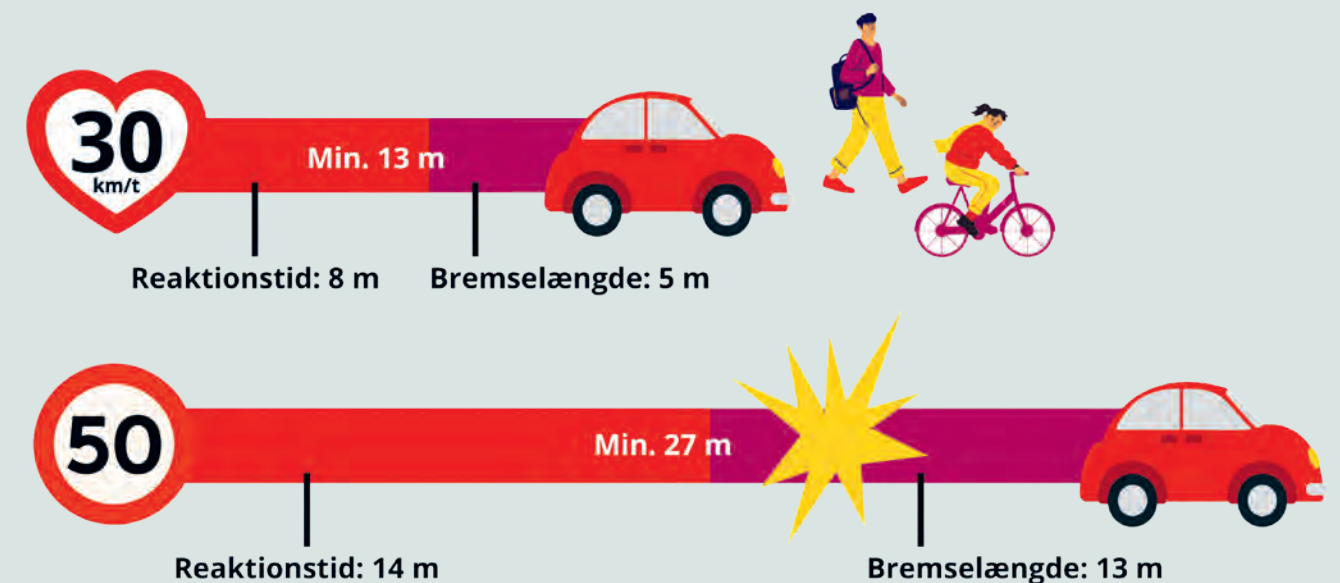
”Hele 77 procent af forældrene, som svarer, at de er utrygge, peger på, at grunden er antallet af biler, bilernes hastighed, eller at bilisterne ikke viser tilstrækkeligt hensyn. Og jeg er sikker på, at mange flere forældre vil være trygge ved at sende deres små børn ud på skolevejen, hvis hastigheden var lavere,” siger Kenneth Øhrberg Krag. 🚲



FAKTA OM REAKTIONSTID

Standselængden for bilister er væsentligt højere ved 50 km/t end ved 30 km/t.

Reaktionstid + Bremselængde = Standselængde



BILERNE KOMMER HURTIGERE FREM VED LAVERE HASTIGHED

CAMILLA VAN DEURS ER BÅDE ULYKKESOFFER OG SOM TIDLIGERE STADSARKITEKT I KØBENHAVN EKSPERT I BYTRAFIK. BILERNE I BYEN KOMMER HURTIGERE FREM, NÅR HASTIGHEDEN SÆNKES, SIGER HUN.

Det var en schweizisk bilist, der den aprildag i 2019 kørte Camilla van Deurs ned i en højresvingsulykke. Mens Københavns nu tidligere stadsarkitekt lå på cykelstien med en smadret ankel, gassede bilen op og kørte væk fra gerningsstedet. I dag har Camilla van Deurs stadig mén af ulykken, og hun vil have farten ned. Bilerne kommer nemlig lige så hurtigt frem, siger hun. Men først selve ulykken.

"Jeg havde været til et tidligt morgenmøde på Københavns Rådhus og var på vej tilbage til Njalsgade, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen i København ligger, og lige da jeg passerer Glyptoteket på min elcykel, kommer der en bil, som overskrider to vejbaner, drejer til højre og kører ind i mig, så jeg ryger af cyklen og ned på vejbanen. Tre andre cykler kommer bagfra og kører op i mig og vælter også, og så holder bilen et ganske kort øjeblik – og stikker så af. Jeg når at se, den har schweiziske plader, men husker kun dele af registreringsnummeret. Det var en chokerende oplevelse."

Camilla van Deurs husker stadig levende de få sekunder, der både betød, at hun måtte arbejde med nedsat kapacitet i flere måneder i sit nye job som stadsarkitekt i Danmarks hovedstad, og at hun nu, fem et halvt år efter – og resten af livet – har mén af ulykken.

"Det viser sig, at jeg har revet to ledbånd over og brækket to knogler i anklen. Jeg bliver opereret, og om morgenen efter operationen kommer kirurgen og siger: 'Det her bliver aldrig godt,' og det får han ret i. Jeg var i gips i 10 uger og på krykker i otte måneder. Nu er jeg ti procent handicappet, altså sådan officielt. Jeg har en fod, der er okay, men som aldrig bliver almindelig, og det tog mig fire år, før jeg kunne cykle igen."

Ulykken kom til at påvirke både Camilla van Deurs' arbejdsliv og familieliv. Nogle af de normale opgaver for en stadsarkitekt blev svære eller ligefrem umulige at varetage.

"I de første to år var jeg stærkt påvirket af det og havde smerter hele tiden. Det påvirker både ens professionelle og private liv. Jeg havde et meget aktivt job, hvor jeg skulle ud på byggepladser, og jeg skulle holde foredrag, og jeg skulle teoretisk set også følges med borgmesteren på virksomhedsbesøg og rejser. Og det kan man ikke, når man ikke kan gå sikkert og kravle op i et stillads på en byggeplads."

Camillas mand og familie var nødt til at tage meget over.

"De første tre år efter uheldet kunne jeg ikke gå mere end en kilometer ad gangen. Det giver altså nogle udfordringer både i forhold til familieferier, og gåture med hunden – og sport er helt udelukket nu."

Camilla van Deurs første tanke, da ulykken ramte hende var: ikke hovedet, ikke hovedet! Hun havde nemlig ikke cykelhjem på.

"Som en del andre kvinder kørte jeg uden hjelm, så mit eneste fokus var at tage fra med hænderne for ikke at komme til skade med hovedet. Jeg var lige nede og lande og skrabe hovedet, men fik heldigvis ikke hjernerystelse. I dag har jeg en meget, meget grim, neonfarvet gul hjelm, som mine børn griner af, men som jeg altid har på."

Er jeg kun 50 procent værd?

Camilla van Deurs er ikke et helt gængs ulykkesoffer. Hun har qua sin karriere en stor faglig viden om trafik og byplanlægning.

"Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men jeg har altid lært, at grunden til, at det hedder 50 km/t. er, fordi der er 50 procent sandsynlighed for at overleve, hvis du bliver ramt. Og det kan godt få mig til at tænke: 'Men er jeg ikke mere end 50 procent chance værd? Det er jo et faktum, at for hver fem eller ti kilometer, vi kører langsommere, nedsætter vi dødeligheden og skadevirkningerne markant. Jeg er ekstra opmærksom på dette, fordi jeg har haft en personlig oplevelse med at blive ramt af en bil på cykel, men fagligt ved jeg også, at det er det rigtige at gøre – at sætte farten ned."

>>

OM CAMILLA VAN DEURS:

47 ÅR GAMMEL. PARTNER I GEHL ARCHITECTS INDIL 2019, HVOR HUN HAR VÆRET INVOLVERET I AT PLANLÆGGE OMKRING 10.000 KM CYKELSTI, BLANDT ANDET PÅ STORE PROJEKTER I NEW YORK, OSLO, MELBOURNE OG I KINA. FRA 2019 TIL 2024 STADSARKITEKT I KØBENHAVNS KOMMUNE. STOPPEDE 1. FEBRUAR 2024. NU PARTNER I NORDIC OFFICE OF ARCHITECTURE, HVOR HUN ER ANSVARLIG FOR FIRMAETS BYUDVIKLINGSAFDELING. CAMILLA ER DESUDEN ADJUNGERET PROFESSOR I BYPLANLÆGNING PÅ ARKITEKTSKOLEN AARHUS.

En del af kritikken af Cyklistforbundets forslag går på, at det betyder længere kørselstid for bilisterne. Men den holder ikke, siger Camilla van Deurs. I hvert fald ikke i København.

”Det er en gammeldags måde at tænke på, at vi bare skal bevæge bilerne så hurtigt som muligt. Vi ved, at vi faktisk kan få flere biler ind i de samme gaderum, ved at bilerne kører langsommere, fordi man kan 'pakke bilerne', som vejingeniørerne ville sige. Bilerne kan køre tættere bag hinanden, så vi kan faktisk flytte flere biler. Det har man regnet på i København med store trafikmodeller, og det er grundlaget for, at København nu begynder at sætte hastigheden ned til blandt andet 40 km/t. Pladsbesparelsen - eller det areal, der frigives - kan man bruge til bredere cykelstier eller til bynatur. Vi kan simpelthen få mere plads til nogle grønne rabatter, der kan separere cyklerne fra bilerne.”

Og der udledes også mindre CO₂, fordi køremønstret bliver anderledes.

”Man får ikke så mange 'stop'n'go'. Det, der udleder rigtig meget CO₂ fra biler, er jo, når de skal gasse op: Altså når man kører hurtigt hen til et lyskryds og holder for rødt og så skal starte igen. Det udleder meget mere



Man kan faktisk – fordi man sætter farten ned fra 70 til 50 km/t – have lige så mange biler på den tilbageværende del af Bispeengbuen

CO₂, end hvis man kører med en jævn fart, som vi kender fra grøn bølge for cyklerne.”

Kører lige så mange på en halv Bispeengbue

Trafikken i København bliver kontrolleret af indfaldsvejenes lyskryds, som nu er ved at blive kodet om, fordi trafikken glider hurtigere ved 40 km/t., da bilerne kan køre tættere sammen.

”Da jeg var stadsarkitekt, arbejdede vi med planerne for nedrivningen af Bispeengbuen. Det, synes jeg, er et glimrende eksempel. I gamle dage havde man seks vognbaner, og man kunne køre 70 km/t. på den. Nu er farten blevet sat ned til 50 km/t., og man kommer til at rive den ene side af Bispeengbuen ned og lave en grøn park i stedet. Man kan faktisk, fordi

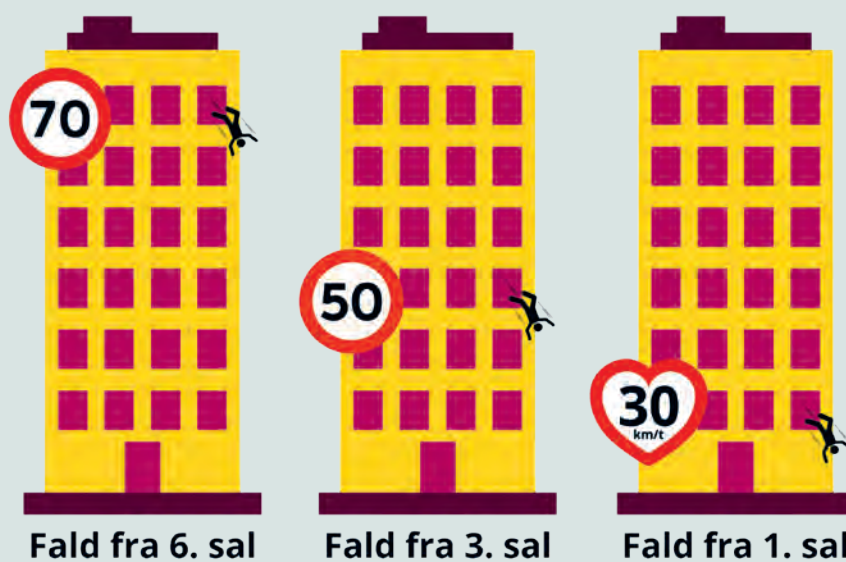
man sætter farten ned fra 70 til 50 km/t., have lige så mange biler på den tilbageværende del af Bispeengbuen.”

Camilla van Deurs er som tidligere stadsarkitekt dybt inde i Københavns trafikale anatomi, men hun oplever de samme tendenser i de danske provinsbyer.

”Vi kommer jo ikke ind til vores midtbyer for at køre i bil. Og vores bykerner har det rigtig, rigtig svært, og forretningslivet har det svært, fordi vi alle sammen, også jeg, handler på nettet. Det vil sige, at det er nogle helt andre oplevelser, vi tager ind til bykernen for. Det er kulturliv og at gå på café. Det ønsker vi alle sammen at gøre i et roligt miljø, hvor vi og vores børn kan være trygge imens. Og der er det altså en forudsætning, at vi ikke har hurtigkørende trafik i bykernerne. Der findes stort set ikke det nye byudviklingsprojekt i Danmark, der ikke taler om bilfrihed. Og så kan der alt efter kommunerne være forskellige grader af det. Jeg oplever fagligt ingen steder i Danmark, hvor man ikke taler om en reduktion af bilerne og at skabe mere plads til gående og cykler, også når vi er ude i landdistriktskommunerne og i forstadskommunerne.”

FAKTA OM SIKKERHED

Forskning viser, at omfanget af skader på bløde trafikanter, der bliver ramt af en bil, er væsentligt mindre alvorlige ved 30 km/t. sammenlignet med 40 og 50 km/t. Ved 30 km/t. overlever ni ud af ti bløde trafikanter en påkørsel af bil, mens kun tre ud af ti overlever med 50 km/t. Lavere hastigheder mindsker risikoen for alvorlige ulykker. 30 km/t. svarer til at falde ned fra 1. sal. 50 km/t. svarer til at falde fra 3. sal.



I NORGE HANDLER DET MEST OM BØRN OG UNGE

SYKLISTFORENINGEN IGANGSATTE DERES EGEN KAMPAGNE SIDSTE ÅR.



Cyklistforbundet i Danmark er blandt andet inspireret til kampagnen 30 er det nye 50 af søsterorganisationen, Syklistforeningen i Norge. Syklistforeningen igangsatte en tilsvarende kampagne sidste år. Foreningen valgte at sætte fokus på trygheden for børn og unge,

blandt andet for at imødegå en kritik fra byerne om, at kampagnen ikke var nødvendig, fordi byerne allerede havde sat farten ned – blandt andet i Oslo. Det fortæller generalsekretær i Syklistforeningen, Eline Oftedal.

”Det er mange steder i Norge, hvor der allerede er indført 30 km/t.-zoner, og i Oslo er der fx 30 km/t. på 70 procent af vejene. Så vi undersøgte, hvor mange børnehaver og skoler, der lå mindre end 100 meter fra veje med 40 / 50 km/t. eller højere. Vi fandt ud af, der var 136 skoler og børnehaver i Oslo, hvor farten er højere end 30 km/t. Og der er masser af mennesker, som arbejder der, og som bor der. Der er butikker, caféer og restauranter på alle sider. Så vi drejede vores kommunikation lidt til, at det ikke handler om hvor mange veje, der har 30 km/t, men om hvor de ligger – fx ved skoler og børnehaver,” siger Eline Oftedal, der fortæller, at endemålet er en regeringsbeslutning.

”En af grundene til, at vi besluttede at lave en kampagne, er, at vi i lokalaviser over hele landet hver

eneste uge ser historier om forældre, foreninger og velgørende organisationer, der arbejder for at få kommunen til at sænke hastighedsgrænsen omkring skoler og på skoleveje og gøre det sikkert. Og mange af disse historier er meget ens, med forældre og mennesker, der arbejder mod kommunen i deres fritid for at få trafikikkerhed og hastighedsnedsættelse på plads. Og de kan arbejde i årevis, uden at der sker noget. Så vi mener, at det er en systemisk fejl, at det er overladt til frivillige, bekymrede mennesker og bange forældre at få dette på plads. Og årene går, uden der sker noget. Derfor har vi valgt som mål, at 30 km/t. skal være en politisk beslutning fra samfærdselsministeren - altså fra regeringen. De må faktisk træde til og hjælpe dem, der ikke er trygge, så forældrene kan lade deres børn cykle og gå til skole og være sikre på, at de kommer hjem igen. Vi ved, at hovedårsagen til, at flere ikke cykler i Norge er, at de ikke føler, det er trygt.”



Eline Oftedal

MASSER AF BELÆG FOR AT LAVERE FART GIVER FÆRRE ULYKKER

DA CYKLISTFORBUNDET I SOMMER LANCEREDE KAMPAGNEN, 30 ER DET NYE 50, MØDTE KRAVET OM 30 KM/T. I BYERNE KRITIK FRA EN DEL SIDER. BÅDE FRA ORGANISATIONER OG PÅ SOCIALE MEDIER. DERFOR HAR CYKLISTER BEDT MARIANNE STEFFENSEN, DER ER AFDELINGSCHEF I VEJDIREKTORATET OG TALSPERSON PÅ TRAFIKSIKKERHEDSOMRÅDET, OM AT FORHOLDE SIG FAGLIGT TIL NOGLE AF KRITIKPUNKTERNE.

”Lavere fart giver ikke færre ulykker, og det er cyklisternes egen skyld!”

Sådan kan man sammenfatte noget af den kritik, der kom i kølvandet på, at Cyklistforbundet lancerede kampagnen, 30 er det nye 50.

Der kom blandt andet kritik fra Rådet for Sikker Trafik: ”...at sænke farten helt generelt til 30 kilometer i timen, mener vi ikke, at der er belæg for ud fra en trafiksikkerhedsmæssig betragtning,” lød det fra Rådet for Sikker Trafiks daværende direktør Mogens Kjærgaard.

Men spørger man fagkunds-kaben i Vejdirektoratet er der masser af belæg for, at lavere fart medfører højere sikkerhed. Det bekræfter Marianne Foldberg Steffensen, der er afdelingschef i Vejdirektoratet.

”Langt de fleste cyklister kommer til skade i byer, og vi ved også, at der altid er en sammenhæng mellem hastighed, og hvor mange ulykker, der opstår. Og også en sammenhæng med, hvor alvorlige ulykkerne bliver. Der er klar evidens for, at der er en sammenhæng mellem hastigheden og ulykker - sådan helt, uden at man kan modsige det.”

Det er dog ikke alle veje, hvor lavere hastighed vil afspejle sig i ulykkesstatistikkerne.

”Der er forskel på, om man vil have hastigheden sat ned på villavejene,

eller i hele byen. Hvis man sætter hastigheden ned på villaveje, hvor der i forvejen ikke sker ret mange ulykker, så vil man ikke kunne se, at man nedbringer antallet af ulykker, men sætter man hastigheden ned på de veje, hvor der sker ulykker, så vil man kunne se, at man nedbringer antallet af ulykker.”

Vrede kommentarer

En anden type kritik kom på Cyklistforbundets sociale medier, hvor der indløb i omegnen af tusinde kommentarer. Mange af dem var særdeles kritiske over for cyklister og i særdeleshed cyklisters adfærd i trafikken. Fællesmængden var, at hvis cyklister overholdt færdselsreglerne, ville der slet ikke være behov for lavere hastighed. ”Start med at give cyklister et kørekort til cykler og så gerne bøder, der kan mærkes,” som en af kommentarerne lød.

Marianne Steffensen bed også mærke i den meget hårde retorik mod landets cyklister, og kan også genkende den fra Vejdirektoratets møder rundt i landet.

”Vi oplevede også, at hver gang, vi var til møder, var der altid en eller anden, der syntes, han var lige ved at blive kørt over af en cyklist på for-tovet. Hvor man tænkte, hvorfor det var det, der blev snakket om? Og så satte vi os for at tælle cyklister, der overtrådte de færdselsloven i for-



Der er klar evidens for, at der er en sammenhæng mellem hastigheden og ulykker

MARIANNE STEFFENSEN, VEJDIREKTORATET

skellige kryds, og der kom vi frem til, at der ikke er så mange, der gør det. Men det er den ene, der gør det, man lægger mærke til. Det er ikke de ti andre, der ikke gør noget. Dem lægger man ikke mærke til,” siger afdelingschefen.

Undersøgelsen blev foretaget i 2019 og viste, at kun knap fem procent af de 28.579 observerede cyklister overtrådte udvalgte dele af færdselsloven.

Men Marianne Steffensen kan konstatere, at der måske er noget om snakken - det gælder bare slet ikke kun cyklister.

”Jeg kan da også godt se, når jeg er ude i trafikken, at der er da mange cyklister, der ikke overholder færdselsloven. Men der er godt nok også mange bilister, der ikke overholder færdselsloven, så jeg vil egentlig mere vende det til, at det er et generelt problem for alle trafikanter - også fodgængere - at vi er nok blevet

mere sådan, at vi ser færdselsloven som vejledende end som noget, der har noget med mig at gøre. Så jeg tror i høj grad ikke, at det kun handler om cyklister.”

I Cyklistforbundet oplever vi nogle gange, at det nærmer sig et had til cyklister - i hvert fald på sociale medier? Er det noget, I kan genkende? Er det blevet værre?

”Ja, det synes jeg faktisk, det er - og det er så kun baseret på, hvad jeg oplever i medierne, og hvad jeg oplever til møder og sådan noget. Og jeg kan ikke helt forstå, hvor det kommer fra.

Jeg kan selvfølgelig godt se, at hvis man har en oplevelse, hvor man fx lige har parkeret sin bil eller er stået ud af bussen, og så er man lige ved at blive kørt ned af en cyklist, at så er det det, man sidder med. Men der er jo også nogle af os, der sidder med, at vi var lige ved at blive kørt over af

en bil. Det er blevet en tendens, at så bytter vi historier om de dumme cyklister. Og det synes jeg faktisk ikke, cyklisterne helt har fortjent, fordi jeg synes egentlig, det mere skal handle om alle trafikanter,” siger Marianne Steffensen, der sammenligner med bilister:

”Vi har jo også rigtig meget fokus på, hvordan man håndterer bilister, der kører for hurtigt. Det snakker vi også rigtig meget om. Der er bare blevet en mere social accept af, at man kører for hurtigt. Man tager lige 10 km mere i timen, end man må. Hvorfor taler man ikke om alle de bilister, der kører for hurtigt? Er det, fordi man også selv kører hurtigt, så vil man ikke snakke om dem, og så er det bedre at snakke om cyklisterne, som er de andre?” 🚲

Ugentlige cykelture giver værestedets brugere energi til at håndtere livet

Mødepligt er ikke det mest håndterbare for de sårbare brugere af Borgercaféen i Haderslev. Alligevel tropper en voksende gruppe troligt op til værestedets ugentlige to timers tur i Cyklende Fællesskaber. Blandt andet sammen med Cyklistforbundets frivillige.

Baggården runger af højt humør. 11 af Borgercaféens brugere gør klar til den ugentlige cykeltur ud af Haderslev sammen med to frivillige guider fra Cyklistforbundet og tre ansatte. Forude venter 13 kilometer til Sillerup Mølle nordøst for den sønderjyske by.

På en sti kører de forreste et par gange rundt om et bordbænkesæt. Fællesskabet vægter højt, og den lille omvej hjælper bagtroppen til at nå op. Borgercaféen i Haderslev er et værested for mennesker i udsatte positioner. Sammen med fem andre væresteder er caféen med i projektet Cyklende Fællesskaber fra Cyklistforbundet og Foreningen af Væresteder, som stiller cykler og guider til rådighed, så brugerne kan cykle tur

en gang om ugen. Otte af deltagerne har været med siden april, mens resten er kommet til hen ad vejen. En af dem er 54-årige Betina Herbst. Hun er med for anden gang og må slide i pedalerne for at hænge på.

”Mine tanker kører 24/7, og derfor har jeg ikke turdet cykle: ’Nu falder jeg af. Nu styrter jeg.’ Men jeg var misundelig på cykelholdet, for jeg ville gerne være med,” fortæller Betina Herbst, som spurgte den ene guide, om hun ville gøre hende tryk ved at cykle.

”Vi cyklede små ture, op og ned ad bakke og hen ad gaden, bare hende og mig. Det gør mig glad at cykle, for jeg får både motion og ro på mine tanker,” fortæller Betina Herbst.

Det går hende ikke på, at hun ligesom bagerst. Hun cykler da heller ikke

alene. Holdets anden guide følges med hende.

”Der er ikke noget så ensomt som at blive efterladt alene bagude,” siger Hans Jørgen Lind, der er en af de lokalkendte frivillige fra Cyklistforbundet, som cykler med.

Falder hurtigere i søvn

En af cyklisterne fortæller lystigt om sit barndoms land, som dagens tur går igennem. Hans Jørgen Lind kan se tydelig forskel på brugerne fra april og til nu.

”De snakker og pjatter, også dem der var svære at komme i kontakt med i begyndelsen. Det er spændende at gøre noget, som er givende for andre. Jeg er pensionist og har tid nok, så det lå lige for at blive guide. Jeg går op i, at vi holder en kaffe-

Deltagerne kører gerne 13 kilometer ud og hjem.

» pause, så vi har noget at se frem til. Nok snakker folk, når de cykler, men det giver noget andet at sidde om et bord og drille hinanden lidt,” siger Hans Jørgen Lind.

55-årige Kim Petersen har sin gang i Borgercaféen og kan tydeligt mærke, at cykelturene gør ham godt.

”Det var hårdt de første gange, men nu går det lettere. Min kondi er blevet bedre, jeg spiser mere og falder også hurtigere i søvn,” uddyber han.

Landsforeningen af Væresteder og Cyklistforbundet stiller cykler til rådighed. Samtidig skal brugerne forpligte sig til at cykle med hver gang.

”Jeg arbejder i caféen som frivillig tre dage om ugen, så jeg har nemt ved at komme med på turene, men det ville have været svært, hvis jeg ikke kunne låne en cykel. Vi er alle i samme båd. Vi har ikke cyklet i mange år, men jeg kan godt lide at cykle ud i naturen, imens vi snakker om alt muligt”, siger Kim Petersen.

To kaptajner får flere med

To af brugerne fungerer som cykelkaptajner og tager hånd om turene sammen med de to guider.



Mine tanker kører 24/7, og derfor har jeg ikke turdet cykle

”Jeg fortæller, hvor fedt det er at cykle med på turene, og at vi venter på hinanden. Vi har kaffe og kage med, og når vi kommer hjem, har alle følelsen af, at de har udrettet noget. Der er ikke så mange af os, som udretter ret meget, men her yder vi en indsats sammen. Derfor har vi et stort fremmøde,” siger 53-årige Anne Plejdrup.

Hun skriver ned, hvor lang dagens tur var, og hvor lang tid det tog at cykle den.

”Hvis vi fortsætter til næste år, vil jeg også notere, hvor mange der kører med. Folk vil gerne høre den slags statistik. Vi havde en tur til Hejlsminde Strand, og da vi nåede frem, fortalte jeg, at vi havde rundet 200 kilometer i alt. Det var meget motiverende.”

Per Guldbrandt vil også gerne give andre lyst til at tage med.

”Jeg giver feedback på turene: ’Du gør det godt’ og ’vi har det godt, når vi kommer tilbage’, så de får lyst til at komme igen. Vi holder hinanden op på, at vi skal motionere,” siger den 59-årige kaptajn og pointerer, at mødepligten gør, at man kan regne med, at de andre kommer.

”Jeg cyklede for lidt, inden jeg kom med i Cyklende Fællesskaber, men nu har jeg investeret i en mountainbike. I går kørte jeg en tur på ti kilometer,” fortæller han.

Anne Plejdrup har tidligere været fysisk aktiv, men en personlig nedtur satte hende ud af spillet.

”Jeg boede nærmest i min sofa i et år, men jeg er kommet ud af mit misbrug, op af sofaen og ud i verden. Cykelholdet var et incitament til at komme i gang med at dyrke motion igen. Jeg elsker at cykle,” siger Anne Plejdrup, som er i praktik i Borgercaféen for at blive afprøvet til et flexjob.

Deltagerne får lys i øjnene

Borgercaféen tilbyder petanque, billard og andre aktiviteter, men der manglede noget til lidt yngre bru-

gere, som vil være fysisk aktive. Derfor kom Cyklende Fællesskaber som en gave, som daglig leder Karen Thymann straks bød ind på. Alligevel var hun en smule skeptisk over, at deltagerne skulle forpligte sig til at cykle 16 ture a to timer.

”Det kan være en stor mundfuld, som kan skræmme på forhånd, men det går over al forventning,” siger hun.

Anne Plejdrup og Karen Thymann minder med en sms nogle af deltagerne om cykelturen, men ellers klarer fællesskabet at trække folk til.

”Vi har et overraskende stort fremmøde. Nogle kører på deres egen cykel, men at vi har fået otte cykler til projektet gør, at man kan være med, selv om man ikke selv har en cykel,” siger Karen Thymann.

Hun oplever, at deltagerne lærer hinanden at kende på turene.

”I caféen er det tit de samme, som snakker, og de samme, som tier stille, men cyklen forærer dem noget at tale om: ’Kan du huske sidste gang...?’ Der er også nogle, som cykler op på siden af mig og åbner for tanker om at have betydning for andre og at kunne være med, som den man er. Flere af deltagerne har fået mere lys i øjnene, og det giver energi til at håndtere andre sider af livet,” siger Karen Thymann.

Brugerne er klar til at fortsætte

Det er endnu uvist, om cykelturene i Haderslev fortsætter, når projektet udløber i september. Men Borgercaféen beholder de otte cykler, så det kan lade sig gøre, hvis de selv vil køre videre.

”Jeg vil gøre meget for det, men vi skal have frivillige med. Kaptajnerne er gode til at bidrage, men det kræver noget at planlægge ruterne,” siger Karen Thymann.

Brugerne er klar, vurderer Hans Jørgen Lind.

”De dukker også op, selv om det regner, så de vil af sted. Det er ikke et spørgsmål om at komme først, men om at komme frem og at få alle med,” siger guiden. 🚲



Maria Amrani

Cyklende Fællesskaber:

Cyklen som redskab til bedre mental trivsel

De første deltagere i Cyklistforbundets og Landsforeningen af Væresteders projekt, Cyklende Fællesskaber, rullede ud på vejene i april i år – seks forskellige steder i Danmark.

”Cykelturene, hvor deltagerne i fællesskab kommer ud i naturen, bevæger sig og gør noget aktivt sammen med andre skal styrke deres mentale helbred,” fortæller Maria Amrani, der er projektleder i Cyklistforbundet. Første sæson af Cyklende Fællesskaber er ved at blive evalueret, men Maria er ikke bange for at konkludere, at cykelturene flere steder, som i fx Haderslev, har været en succes.

”Folk møder op, bliver gladere og får mere energi. Og vi har flyttet nogle mennesker, der var inaktive til at blive aktive, og mange vil gerne fortsætte,” siger Maria Amrani.

En af de bærende søjler i projektet er, at deltagerne har ’mødepligt’, når de har meldt sig til de 16 cykelture.

”Det er udviklende på det personlige plan; de skal vise sig selv, at de godt kan. Du når dine sejre lettere, når der er nogle forventninger til dig, og nogle glæder sig til, du kommer,” siger Maria Amrani, der fortæller, at Cyklende Fællesskaber også har som mål at give deltagerne mere frihed og overskud i hverdagen.

”Når de har cyklet med, kommer de også lettere op på cyklen i hverdagen, så de får større mobilitet og øget frihed til at udfolde sig,” siger Maria Amrani.

De seks væresteder, som er tilknyttet Cyklende Fællesskaber, har hver fået otte cykler stillet til rådighed af projektet, men flere steder har søgningen været større, så nogle af deltagerne kører på egne cykler. Alle hold har tilknyttet ’guider’, der er frivillige fra Cyklistforbundet

Cyklende Fællesskaber kører videre næste år i formentlig syv nye byer, finansieret af VELUX FONDEN.



Deltagerne hejper på hinanden



Kaffe skal der til

København skærper indsatsen mod fulde cyklister

Der er for mange fulde cyklister på cykelstierne i København om natten, mener Københavns Kommune, der nu sammen med Politiet og Rådet for Sikker Trafik sætter ind mod fulde-cykling.

”V i skærper nu indsatserne for at begrænse cykling i spirituspåvirket tilstand i nattelivet i København, fordi mange af de cykelulykker, der sker i København med tilskadekomne cyklister, finder sted i aften- og nattetimer i weekenden i Indre By.”

Sådan står der i august-udgaven af magasinet Trafik og Veje. Her fortæller Anette Jerup Jørgensen, der er chefkonsulent i Teknik- og Miljøforvaltningen i København, sammen med Jesper Søndergaard Hemmingsen fra Rådet for Sikker Trafik og Henning Algreen fra Københavns Politi, om en ny samlet indsats mod fulde cyklister i København.

”Rådet for Sikker Trafiks cyklistundersøgelse fra 2022 viser, at der er 37 procent, der har kørt fuld på cykel mindst én gang de seneste to år. Og 42 procent af alle af de respondenter, som har nævnt, at de har kørt fuld på cykel, inden for de seneste to år, har kørt så fulde på cykel, at de slingrede, havde svært ved at holde balancen, eller var tæt på at køre ind i kantstene,” siger Anette Jerup Jørgensen til CYKLISTER. Hun forklarer, hvorfor indsatsen efter deres mening er nødvendig.

”Det er, fordi vi kan se, at vi har flere ulykker med tilskadekomne i nattetimerne, fredag og lørdag, end vi har fx på en tirsdag eftermiddag, hvor vi ved, at vi har langt flere på vejen. Og cyklister er overrepræsenteret blandt skadekomne i kommunen - og vi skal jo gøre, hvad vi kan for at begrænse ulykkerne. Så vi vil forsøge at forebygge ved at ansøre - særligt de unge, som er overrepræsenteret - til at vælge et andet transportmiddel hjem om natten.”

De fulde cyklister skal i stedet tage fx bus eller metro hjem, fortæl-

ler Anette Jerup Jørgensen, og så skal vennerne gerne hjælpe til.

”Tit kan det være svært, hvis man selv har fået lidt for meget indendørs at vurdere ens egne evner. Og der kan ens venner nogle gange se lidt mere klart og hjælpe en. Og når man spørger i undersøgelser, så har de unge faktisk ikke noget imod, at deres venner eller familie siger fra eller hjælper dem med at forhindre spirituskørsel på cyklen.”

Det er ikke ulovligt som sådan at have drukket noget, inden man cykler, men i færdselsloven står der, at man skal kunne føre cyklen på betryggende vis. Indsatsen mod drukcykling foregår blandt andet via Natteværterne i Københavns natteliv.

”I Københavns Kommune har vi jo en lang række forebyggende indsats rettet mod unges risikoadfærd. Og der laver vi i Teknik- og Miljøforvaltningen et samarbejde med andre forvaltninger, som har andre typer tiltag, som handler om unges alkoholvaner. Og så integrerer vi trafik-sikkerhedsbudskaber i de kontakter, vi har med unge. For eksempel via foredrag på ungdomsuddannelser, eller når vores såkaldte ’Natteværter’ er ude i byen og hjælper unge, der har fået for meget at drikke.”

I nattelivet hjælper Natteværterne de unge mennesker af cyklen, når de vurderer, at den unge er for beruset til at cykle sikkert. De hjælper med at låse cyklen, og følger den unge til nærmeste busstoppested eller metrostation, ringer til forælder eller finder venner til den berusede og taler for, at de skal sørge for, at deres fulde ven kommer sikkert hjem. 🚲

Byg underjordisk cykelparkering på ny metrolinje!

”Det er vigtigt at lære af fejlene begået på de nuværende metrolinjer,” skriver Cyklistforbundet i et nyt hørings svar om cykelparkering på en ny metrolinje i København. Forbundet ønsker især, at der bliver etableret en verdensklasse-parkering ved Hovedbanegården.

Der skal bygges endnu en metrolinje i Hovedstadsområdet. M5 skal den nye linje hedde, som skal køre som en ringbane fra Østerport over Lynetteholmen, Amager, Københavns H og evt. videre til Rigshospitalet.

Cyklistforbundet har sendt hørings svar og er grundlæggende positiv overfor mere Metro, men har et ønske om, at man ikke gentager fortidens synder og glemmer cyklen. ”Det er vigtigt at lære af fejlene begået på de nuværende metrolinjer,” står der i hørings svaret, hvor Cyklistforbundet henviser til, at cykelparkering

blev designet forkert og i nogle tilfælde lavt prioriteret i de nuværende metroanlæg.

”Et hovedprincip for cykelparkering er altid, at parkeringen skal placeres inden metronedgangen, og ikke efter, således at cyklerne ikke skal gå en omvej for at komme til metroen,” står der i hørings svaret, hvor Cyklistforbundet også udtrykker ønske om et meget højere ambitionsniveau, når det gælder cykelparkering.

”Det er særlig vigtigt, at cykelparkeringen på de nye stationer bliver i den absolutte verdenselite. Vi

ved fra succesfulde stationer i Danmark, men især også Holland, at det er muligt at få tusindvis af cykler til at benytte cykelparkering, hvis denne er placeret meget tæt på peronerne, er overdækket, føles sikker at opholde sig i og nem at overskue,” står der.

Især ved Hovedbanegården, som den nye linje skal krydse, er situationen kritisk. Hovedbanegården trænger til en seriøs opgradering skriver forbundet.

”Vi anbefaler på det kraftigste, at man i forbindelse med M5-linjen på Hovedbanegården etablerer underjordisk cykelparkering i niveau med metroporet,” skriver forbundet og uddyber.

”Cyklistforbundet opfordrer på det kraftigste Metroselskabet, Banedanmark, DSB og Københavns Kommune til at indgå i et samarbejde – med seriøs finansiering og gerne statslig forankring – om at udstyre netop denne vigtige station med et underjordisk cykelparkeringsanlæg med adgang fra så mange sider af banegården som muligt.” Forbundet opfordrer også til bedre cykelmedtagning i metroen.

Læs hele hørings svaret her: cyklistforbundet.dk/horingssvar

Cykelparkering ved Hovedbanegården.



Mon ikke min cykel er på vej ud af landet?

**Fra Xavier Lepetit
København, medlem af
Cyklistforbundet**

Jeg fik stålet en cykel til 25 000 kr. købt i februar i går og vil gerne dele information om politiets håndtering i denne sammenhæng med jer.

Når man anmelder et cykeltyveri skal man besvare en del spørgsmål: sted, tid, osv., det giver god mening. Jeg studsede dog over spørgsmålet »kender du gerningsmanden?«. Jeg svarede nej, da cyklen blev stjålet på gaden, mens jeg var på Rigshospita-

let. Jeg forstod dog senere hvorfor, jeg blev stillet spørgsmålet, da jeg modtog begrundelsen for, at politiet ikke vil efterforske sagen: "...der ikke er grundlag for at indlede en efterforskning i sagen. Jeg har lagt vægt på, at der ikke er en mistænkt, og at der på baggrund af oplysningerne i Deres anmeldelse ikke vurderes at være relevante muligheder for efterforskning, der kan føre til identifikation af en mulig gerningsmand." Henvisning til lovhjælp osv.

Det føles, at Danmark er et tag-selv-bord for professionelle cykeltyve. Jeg fik stjålet en Omnium Mini

Max. Jeg har søgt på brugte cykler i håb om at finde min: Der er ingen til salg i Danmark. Jeg har talt med flere, der havde udstyret deres cykler med chips, og de kan se, at deres cykler nu kører rundt i Rumænien. Min cykel er sandsynligvis på vej ud af landet, mens jeg skriver dette.

Udover min egen frustration er der også en samfundsdimension i det: Hvis livet som cyklist bliver gjort så surt og der ingen reaktion er fra samfundets side, hvordan kan man retfærdiggøre en grøn transportpolitik?

Nu skal jeg tænke videre hvad jeg skal, hvis / når jeg får forsikringspenge. Jeg er meget i tvivl, om jeg vil bruge pengene til den samme cykel igen. Cyklen var fastlåst med godkendt lås til stellet. Jeg var væk fra den mellem kl. 14 og 15. 🚲

Vi vil have farten ned

Af Kristian Larsen, Amager

Kære Cyklistforbundet

Jeg bor på Amager, hvor vi i vores beboerforening har besluttet, at vi vil forsøge at få reduceret hastigheden i vores gader fra 50 til 30 km/t. Vi finder det ganske besynderligt, at man fx må køre 40 ude på Amagerbrogade - men når man så drejer ned ad de små gader - så er det pludseligt tilladt at speede op til 50 km/t. I vores vilde drømme ønsker vi en hastighed på 30 km/t i hele området omkranset af Amagerbrogade, Amagerfælledvej, Sundholmsvej og Englandsvej. Jeg forstår ikke, hvorfor politiet mener, man skal kunne køre 50 km/t. der. 🚲



Amager

**DELTAG I
DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

LONGTAIL:

Det smarte alternativ til den klassiske ladcykel

Den danske cykellandskab har fået en ny beboer, der kommer sydfra. Longtailen er et friskt pust, der byder på både praktiske og fleksible transportmuligheder. Og der kan sidde tre børn på den.

Mens danskerne stadig har en tendens til at vælge de klassiske trehjulede ladcykler, mener Henrik Barholt, ejer af Barholt Cykler på Østerbro i København, at longtailen er den næste store trend inden for cykeltransport. Han oplever, at cyklen især er populær i udlandet, men nu også er begyndt at vinde frem herhjemme.

Hvad er en longtail-elcykel?

Ifølge Henrik er det en ladcykel, der minder om en almindelig cykel, men med en forlænget bagende, hvor der er plads til både børn, varer og større tasker. "Den er utrolig nem at cykle på, fordi den minder så meget om en almindelig cykel," forklarer Henrik og tilføjer, at det er et oplagt valg for familier med børn.

En af de største fordele ved longtailen er dens kompakte størrelse sammenlignet med de mere omfangsrige trehjulede ladcykler. "Hvis du skal aflevere to børn på vej til arbejde, er det klart nemmere at cykle på en longtail, for den er så tæt på at være en almindelig cykel, når du har afleveret børnene," siger Henrik.

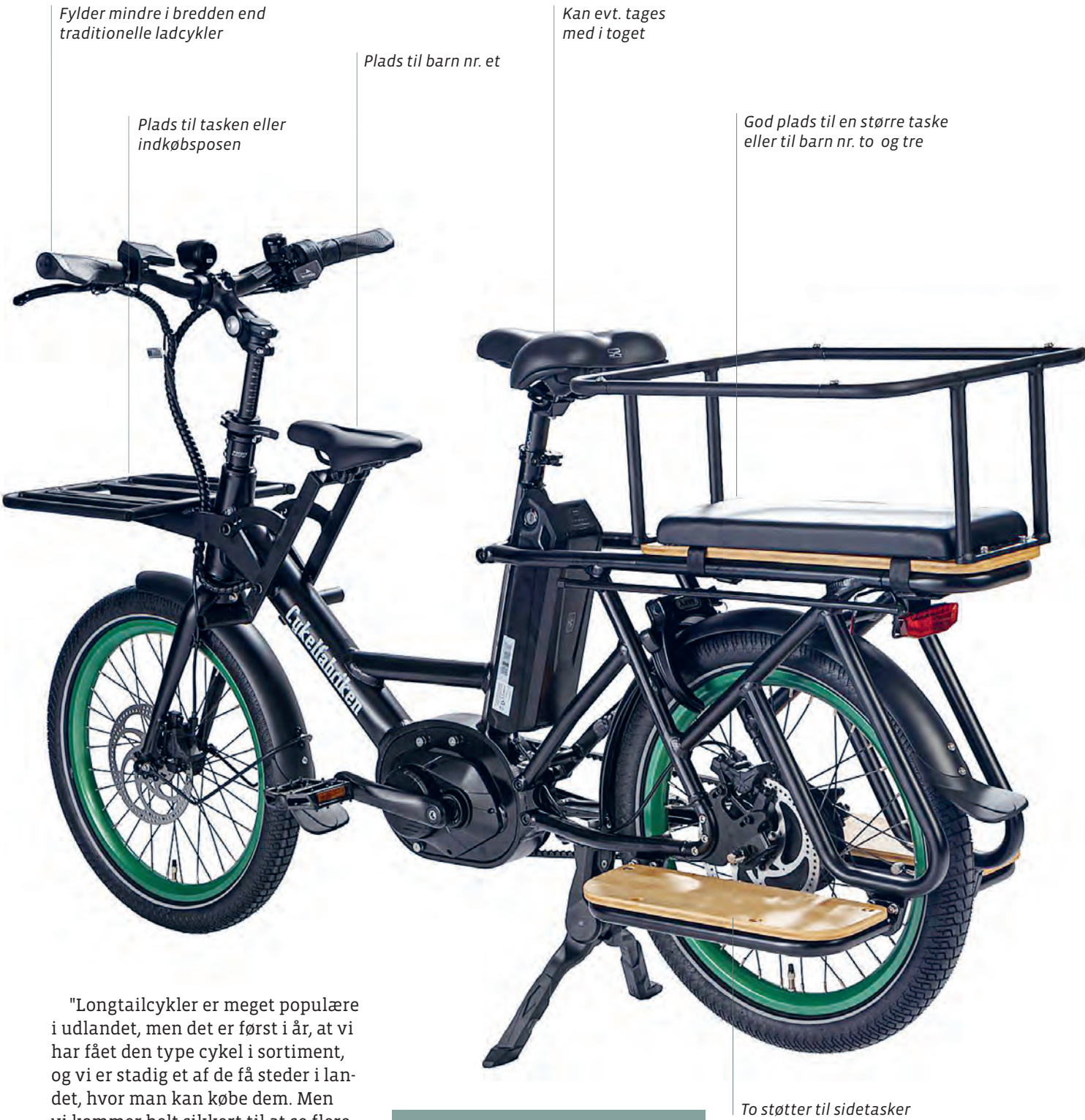
Longtail elcyklen er dog ikke kun for børnefamilier. Den er også ideel for dem, der har brug for at transportere varer eller udstyr. Henrik nævner, at håndværkere kan have stor gavn af cyklens kapacitet til at bære tungere og større genstande. "Du kan sætte en kasse på eller to større tasker, hvis du skal transportere pakker," siger han.

Longtail-elcyklen er dog en investering. Priserne ligger typisk mellem 35.000 og 45.000 kr., men der findes også modeller til både lavere og højere priser. Henrik nævner et mærke fra Belgien, Bike 43, som han har i butikken, og en kommende model fra Tenways, som vil blive lanceret til februar og koste omkring 31.000 kr.

Flere forhandlere i Danmark sælger nu Longtailcykler, og fx Gazelle er også på vej med en på det danske marked.

Fremtiden for longtail cyklen

Henrik Barholt ser lyst på fremtiden for longtail-elcyklen i Danmark. Selvom det endnu er en relativt ny type cykel herhjemme, er han overbevist om, at den vil blive mere udbredt, i takt med at flere får øjnene op for dens mange fordele.



"Longtailcykler er meget populære i udlandet, men det er først i år, at vi har fået den type cykel i sortiment, og vi er stadig et af de få steder i landet, hvor man kan købe dem. Men vi kommer helt sikkert til at se flere longtailcykler i bybilledet - og også i provinsen på længere sigt. De cykler, københavnere cykler rundt på nu, kommer til Køge om fem år," siger han med et smil, og det tyder på, at longtailen er kommet for at blive. 🚲

Cyklen

Denne cykel er fra svenske Cykelfabriken, der forhandles af Barholt Cykler.



Longtail er en 'hybridcykel'

For en måned siden valgte Alex Buck Maurer at investere i en longtailcykel, og hans oplevelse indtil videre har været positiv.

Alex Buck Maurers valg af en longtailcykel kom efter flere års erfaring med ladcykler. »Vi havde allerede en tohjulet ladcykel med en kasse foran, men efter at have flyttet fra Østerbro til Nordvest og stadig skulle aflevere vores datter i børnehaven på Østerbro, blev det nødvendigt med en elcykel til de længere ture,« fortæller Alex. "Vi ønskede en cykel, der kunne bruges både som en almindelig cykel og en ladcykel, og som var nemmere at cykle på end en tung kasseladcykel."

Alex beskriver longtailcyklen som en 'hybrid', der ikke blot er til transport af børn, men som også fungerer som en almindelig cykel. Han bemærker, at cyklen er sjov og nem at køre på, og at den passer til familiens behov – både til hverdagsbrug og til længere ture uden behov for en bil.

En praktisk løsning i bytrafikken
En af de største fordele ved longtailcyklen er dens manøvredegtighed i bytrafikken. Alex fortæller, at han

føler sig sikker, når han cykler med sin datter, som selv kan kravle op og sætte sig til rette uden risiko for, at cyklen vælter. "Det er nemt at finde parkering til cyklen, fordi den ikke er meget længere end en almindelig cykel, og det er klart nemmere end med en stor ladcykel med kasse," siger Alex.

Han nævner dog, at der er et par ulemper. For eksempel kan han savne muligheden for blot at kaste ting ned i en stor kasse, som man kan med en traditionel ladcykel. Til gengæld giver longtailen mulighed for tilpasning – man kan for eksempel tilføje en cykelkurv foran, og cyklen bruger mindre strøm, da den ikke bærer på en tung kasse.

Komfort og køreglæde

Når det kommer til komfort på længere ture, er Alex tilfreds. Hans datter nyder at sidde på cyklen, og han føler, at longtailcyklen gør det muligt at dele sin passion for cykling med hende. "Det er en elcykel, så den kører som en almindelig cykel, bare

nemmere," forklarer han. Han oplever også en frihed ved ikke at være afhængig af offentlig transport eller bilen.

Han ser longtailcyklen som et oplagt alternativ til bilen, især i en storby som København. "Det handler om at afdække sine behov og vælge den rigtige cykel, så man faktisk gider cykle. Longtailcyklen er nemmere at cykle på, den fylder ikke så meget på cykelstien, og den kan også tages med i S-toget," påpeger han. Han mener, at longtailcyklen kan være både en erstatning for en bil og en forbedret udgave af den traditionelle ladcykel.

Udfordringer og fremtidige muligheder

Selvom Alex er tilfreds med sit valg, ser han også plads til forbedringer. Han ønsker et større udvalg af longtailcykler på markedet og mener, at flere forhandlere bør turde satse på denne type cykel. "Folk stopper mig i lyskryds, fordi de synes, cyklen ser spændende ud. Men vi bliver nødt til at se flere af denne type cykler hos forhandlerne, som også skal turde at tro på longtailcyklen som fremtiden," b siger han. Han ser potentiale for, at longtailcykler kan blive mere udbredte, hvis flere bliver opmærksomme på deres fordele.

Fremtiden for longtailcyklen

Alex' erfaringer viser, at longtailcyklen kan være en praktisk og bæredygtig løsning for familier, der ønsker at kombinere transport af børn og daglige gøremål uden at være afhængige af en bil. Med et stigende fokus på bæredygtig transport i byerne, kan longtailcyklen meget vel blive en af fremtidens favoritter – især hvis forhandlere og producenter tør satse på et større udvalg og gøre cyklerne mere synlige i bybilledet. 🚲



Alex Buck Maurer købte en Moustache Lundi 20 cargo 5. Cyklen er et oplagt alternativ til bilen, mener han.

En sensommerdag på to hjul i Nordvest

Journalist Louise Taarnhøj testede en longtailcykel på gaderne i København med sin treårige søn bagpå.

Solen hænger lavt på himlen, og dens stråler varmer ansigtet, men mindre intenst end tidligere på sommeren. Det er en af de der perfekte sensommerdage i København, hvor luften er lun, og træernes

blade stadig er grønne, selvom de første små tegn på efteråret begynder at vise sig. Min treårige søn sidder spændt bag mig på vores longtail, et smil breder sig på hans ansigt, mens vi suser gennem Nordvests gader.

Vi starter vores tur ned ad Rente-mestervej. Det er utroligt, hvor nem cyklen er at navigere, selv med min søn bagpå og en ekstra oppakning i cykelkurven. Longtailen føles stabil og let at manøvrere, og selvom den er længere end en almindelig cykel, glider den uden problemer gennem trafikken.

Vi drejer til højre og fortsætter op ad Frederiksborgvej, hvor det smukke sollys filtrerer gennem trækroneerne og kaster dansende skygger på vejen. Cyklen føles let, selv med alt, hvad vi har med. Den rummelige bagagebærer gør det muligt at pakke både en taske med legetøj, en pose med dagligvarer og endda et ekstra tæppe til en eventuel pause på Bispebjerg Kirkegård senere. Alt har sin plads, og intet føles overfyldt.

Selvom vi cykler i tæt bytrafik, føles det overraskende sikkert. Longtailen reagerer hurtigt og præcist, når jeg skal undvige både cykler og biler, der skal dreje i lyskrydsene. Bilerne synes at respektere cyklisternes plads på vejene, og jeg føler mig tryk, selv med min lille passager bagpå. Når vi holder ved et lyskryds, kan jeg høre min søn nynne stille for sig selv, hans øjne undersøger nysgerigt omgivelserne. Han elsker at være med på disse ture, hvor han kan se byen fra en helt anden vinkel, tættere på end når vi tager bilen eller bussen.

Når vi når frem til Bispebjerg Kirkegård, tager vi en kort pause. Jeg parkerer cyklen let ved en græsplæne – endnu en fordel ved longtailen;

den fylder ikke mere end en almindelig cykel og kan nemt parkeres overalt. Min søn hopper ned og løber straks over mod en grøn plet, hvor vi kan sætte os på et tæppe. Jeg smiler og strækker mig i solen, der stadig giver en behagelig varme.

Efter en kort legesession er det tid til at cykle videre. Jeg løfter min søn op på cyklen, spænder ham fast, og vi fortsætter vores tur gennem de hyggelige gader i Nordvest, glade for de små eventyr, vi kan opleve på to hjul. Skulle vi have taget ud af byen for at opleve større grønne områder, er det faktisk også muligt at tage longtailen med i S-toget. Den er lettere og fylder mindre end en trehjulet ladcykel, dog skal man være opmærksom på, at det stadig er en cykel, der vejer væsentligt mere end en almindelig cykel, så du skal formodentlig have lidt hjælp fra en medpassager til at få cyklen op i S-toget.

Det er en dag, der minder mig om glæden ved at vælge cyklen som transportmiddel i byen. Longtailen giver os friheden til at bevæge os let og hurtigt, uanset hvor vi skal hen – og vigtigst af alt, det giver os mulighed for at nyde disse skønne øjeblikke sammen. 🚲



Louise Taarnhøj afprøver Alex-Buck Maurers cykel med sin søn bagpå



Cyklen har påmonteret en barnestol. Det skal den efter de danske regler, hvis der skal sidde et barn.



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Læs mere: vcta.dk

Vi cykler vinteren i møde

I uge 48 er det igen tid til at finde den indre viking frem, når vi for fjerde år i træk sadler op til VI CYKLER TIL ARBEJDE-vintercyklingsugen. Vi cykler hele ugen 25. november - 1. december.

Det er gratis at være med, og du kan vinde præmier!



FOTO: CF

HVEM FORTJENER ALLE BØRN CYKLER PRISEN 2024?

Kender du en cykelglad lærer, der fortjener et skulderklap, fordi læreren forstår at bære cykelglæden videre til sine elever? Cyklistforbundet inviterer hvert år skoler, kolleger og forældre til at nominere lærere til Alle Børn Cykler Prisen for at hylde de mange lærere, der får deres elever op på cyklen. Det kan fx være ved kontinuerligt at opfordre sin elever til at cykle til skole og i fritiden, være en rollemodel

og selv cykle meget, bruge cyklen meget aktivt i undervisningen, have hjulpet bestemte elever i gang med at cykle, have skubbet til sine kolleger, så de er kommet i gang med at bruge cyklen mere på skolen etc. Sidste år, var det Lonni Pia Tyrrell fra Lærkeskolen i Stenløse, der fik prisen.

Du kan nominere her: alleboerncykler.dk/til-laerere/alle-born-cykler-prisen



FOTO: GAD

FÅ RABAT PÅ NY BØRNE-CYKELBOG

I forbindelse med lancering af den nye børnebog, Racercyklen Tommy, vil Gads Forlag gerne tilbyde en særlig rabatkode til Cyklistforbundets medlemmer. Rabatten er 20 procent og skal bruges inden 20. oktober.

Koden til rabatten er TOMMY2024

Gads Forlag har desuden valgt at sponsorere ALLE BØRN CYKLER-kampagnen med en Racercyklen Tommy-bog til hver elev i en vinderklasse.

Find bogen: gad.dk/racercyklen-tommy

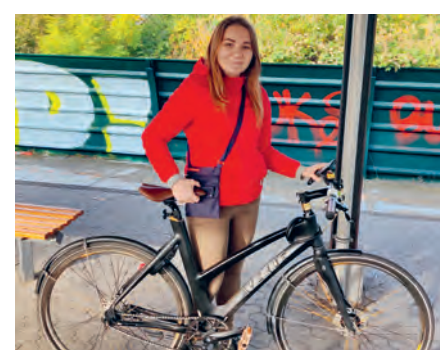


FOTO: CF

Giv en cykel søger frivillige

Over 3000 cykler er blevet givet videre til ukrainske børn og voksne, i projektet Giv en cykel, og nu er det lykket at finde midler til, at uddelingen kan fortsætte. Projektet var ellers ved at lukke, men i sidste øjeblik sprang Honoré Fonden til og bevilgede penge. Det betyder, at Giv en cykel mangler nye frivillige, der vil hjælpe til med at indsamle cykler til de ukrainske flygtninge i Danmark.

Du kan skrive til givencykel@cyklistforbundet.dk, hvis du er interesseret. Læs mere: givencykel.dk

Top & Flop

Top
At regeringen med finansloven vil ændre, så kommunerne får enekompetencen til at regulere hastigheden i byerne.

Flop
Den hårde retorik på sociale medier om cykler. Uden cykler ville vi sande til i trængsel.



INSTAGRAM

Cyklistforbundet var sammen med Novo Nordisk Danmark til stede ved alle målbyerne i cykelløbet PostNord Danmark Rundt. Her fik børnene lov til at teste sig selv, og vi fortalte om Alle Børn Cykler-kampagnen.

SET PÅ NETTET



Cyklister på motorvejen

En cykelsti i Sydkorea på knap ni kilometer midt på en otte-sporet motorvej toppet med et solpanel, der lyser op i gaderne nedenfor



Guld til Danmark

Til lykke til Emma Lund, der vinder linjeløbet ved Paralympiske Lege



CYKLISTFORBUNDET PÅ X

Cyklistforbundet kalder det sammen med DI ærgerligt, at regeringen ikke har prioriteret en bruttolønsordning for cykler. De to organisationer efterlyser cykelvenlige skatteregler, der er en nem og billig løftestang for styrket folkesundhed og reducerer trængsel på vejene.



CYKLISTFORBUNDET PÅ in

Der cykles meget mindre på landet end i byerne! Der er brug for flere cykelstier og en mere cykelvenlig skattelovgivning, som en del af løsningen. Der skal afsættes 70 millioner kroner årligt fra næste år og indføres en »Fri cykel-ordning«, ligesom det i dag er muligt for medarbejdere at få stillet en bil til rådighed af arbejdspladsen via en firmabil-ordning.

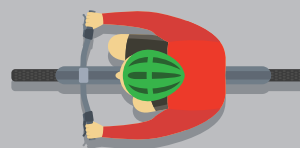
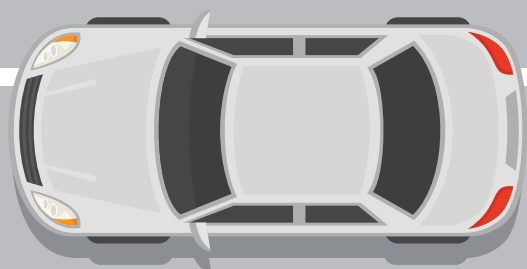
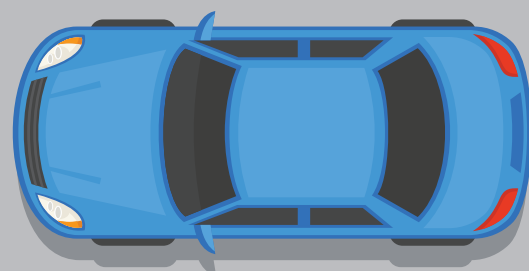


Sonja Eriksen på Facebook:

”Som inkarneret cyklist er jeg helt med på at hastighedsgrænserne også gælder cykler. 45 km/t hører ikke hjemme på cykelstien. Selv kører jeg ofte på ruter dels mellem cykler og fodgængere. Her ser jeg få problemer netop fordi farten er behersket. Og 30 i timen for biler ville måske også begrænse antallet af biler som suser over kryds lidt for sent.”

FARLIG PARKERING PÅ CYKELSTIEN

Flere af vores medlemmer oplever, at biler parkerer på cykelstien, hvilket er både ulovligt og farligt. Oplever du også, at biler parkerer på cykelstien? Så kan du nu printe denne seddel ud og lægge i bilens forrude.



Kære bilist

Du holder på cykelstien, hvor vi og mange andre skal cykle. Måske er det en dag din nabos børn, der skal cykle den farlige vej uden om din bil? Vi vil blive så glade, hvis du ikke bruger cykelstien som p-plads.

*Venlig hilsen
Cyklistforbundet*

DOWNLOAD SEDLEN HER:
[cyklistforbundet.dk/
parkeringforbudt](http://cyklistforbundet.dk/parkeringforbudt)

