

CYKLISTER



REJSE

Optur
down under

SIDE 26

Coronaen
giver cyklen
et boost

SIDE 24

Hvorfor skal det
være så svært!
DSB og cyklerne

SIDE 8

Lovpligtig hjelm?
men brug den,
siger vi i CF.

NEJ

TEMA:
FOR/IMOD
TVUNGEN HJELM

UDFORSK NATUREN

10% MEDLEMSRABAT | KÆMPE UDVALG AF KVALITETSPRODUKTER TIL FRILUFTSLIV

ENDURA

Mens Hummvee Waterproof Jacket

Lækker cykeljakke i en 100 % vandtæt konstruktion.

879,-



Curated-serien

Tynde sokker i merinould med et minimalt antal syninger i tå-boksen og et kreativt og multifarvet printmønster. Fås i et hav af varianter til mænd & kvinder.

159,-



ENDURA

Mens Hummvee Waterproof Trousers

Lette og komfortable skalbukser specielt designet til cykling.

879,-



Tempest/Talon

Let og velventileret rygsæk der fås i størrelserne 9/11L, 20/22L, 30/33L og 40/44L

Fra 899,-



FRILUFTSLAND

Behøver det være så svært...

→ Af børn og fulde folk skal man høre sandheden, lyder et gammelt udtryk. I denne sommer har vi sammen med Kids Island lyttet til børn, der på en sommer-iværksættercamp blev inviteret til at komme med deres bud på, hvordan vi kan få flere til at cykle.

Regnvejrs – pyt. Det ser børnene bestemt ikke som noget, der burde afholde nogen fra at cykle. For så sætter man da bare en paraply på cyklen. I dette nummer af CYKLISTER kan du læse mere om børnenes syn på cykelsagen. Hvor er det befriende at møde den 'så gør vi da bare'-tilgang. For behøver det være så svært, når det nu giver så meget mening...

De mange måneder med COVID-19 og en hverdag, hvor afstand har været det altoverskyggende omdrejningspunkt, har gjort, at der verden over er sat nyt lys på cyklen og alt det, cyklen kan. Over hele verden er flere begyndt at cykle, og regeringer og bystyrelser har besluttet at bygge nye cykelstier, så de mange indbyggere kan komme sikkert rundt i en tid, hvor metro og busser kan være risikable transportmidler. Hvis ikke de mange sundheds- og klimafordele ved mere cykling i hverdagen er nok til at overbevise politiske beslutningstagere om cyklens nødvendighed i vores samfund, ja, så kan corona måske gøre det.

I den sammenhæng er det bemærkelsesværdigt, at et stigende antal borgere i EU ifølge en undersøgelse fra Transport & Environment i Bruxelles ønsker, at deres byer i fremtiden bliver meget mere cyklist- og fodgængervenlige. Vi har ganske enkelt at gøre med, at knap to ud tre europæere ikke ønsker at vende tilbage til en hverdag med så meget luftforurening forårsaget af biltrafik, som vi levede med før corona. Og vi har at gøre med, at lige knap tre ud af fire deltagere i undersøgelsen mener, at gang, cykling og offentlig transport bør få mere plads i vores byer.

Herhjemme fortæller 59% af brugerne i den kollektive transport (pre-Corona) ifølge en undersøgelse gennemført af Passagerpuls, at de kraftigt overvejer at cykle mere (post-Corona).

Der er ikke så meget andet at sige end: Lad os tage erfaringerne og indsigterne fra de sidste mange og meget usædvanlige måneder med os. Lad os bruge dem til at tage kloge beslutninger. Lad os bruge corona til at ommøblere vores hastigt voksende bysamfund og deres enorme udfordringer i forhold til luftforurening, klimaændringer, byliv og trivsel.

Nej, det behøver ikke være så svært, og derfor skal vi gribe chancen nu. Jeg er helt fortrøstningsfuld og overbevist om, at den nye landsformand sammen med hovedbestyrelsen og sekretariatet vil fortsætte med denne opgave. Tak for syv spændende år som landsformand. 



AF JETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND

Læs
—
afskeds-
interview
side 20

Jette Gotsche har været
landsformand i Cyklistforbundet
2013-2020, men genopstiller ikke til
efterårets landsmøde.

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



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Ansv. redaktør
Klaus Bondam

Redaktør:
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Trine Stig Mikkelsen
Morten Bracker

Cyklistforbundet

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

Hovedbestyrelse
Se kontaktfinfo på
cyklistforbundet.dk/hovedbestyrelse

Oplag 13.000 stk.

ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion
OTW A/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

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

Forsidefoto: Ritzau/Scanpix

INDHOLD

3 **LEDER**

4 **MEDLEMSRABATTER**

6-7 **NOTER** Nyt fra ind- og udland

8 Hvorfor skal det være så svært DSB?

10 Ingen store cykelløfter fra DSB

12 **TEMA**
LOVPLIGTIG CYKELHJELM ELLER EJ?

14 Dorthe og Casper vil have påbudt hjelm

16 Nej til lovpligtig hjelm

18 Den hjelm sidder forkert!

20 Syv år for Cyklistforbundet.
Vi skal have ny formand.

22 **NÅR** døden kommer kørende bagfra

24 Cykling er godt mod Corona,
og Corona er godt for cykling

26 **REJSE**
Optur Down Under

30 **GREJ, GEAR OG GUIDES**

32 Når Cyklen går til filmen

34 **NYT FRA CYKLISTFORBUNDET**

35 **#PEDALKRAFT**
Vi cykler også på nettet

36 **BAGSIDEN**
Mød firmamedlemmet GUBRA

DE BEDSTE
CYKELFILM
LÆS MERE
SIDE 32

**MEDLEMS-
RABATTER**

friliv.dk

FRILIV Få rabat og kvalitet på outdoor-tøj og udstyr. Beklædning, soveposer, telte og grej til fri-luftsture af alle længder og sværhedsgrader.



Få 10 % rabat på medlemskab hos **FORBRUGERRÅDET TÆNK** og hold dig opdateret på testresultater og alt om forbrug.

**SE ALLE DINE
RABATTER PÅ:**

[WWW.CYKLISTFORBUNDET/
MEDLEMSRABATTER](http://WWW.CYKLISTFORBUNDET/MEDLEMSRABATTER)



Hjelmpåbud får folk
til at stå af cyklen

LÆS MERE SIDE 16





LÆS MERE om Kids Island
og deres tilbud om iværksætteri for 10-13-årige her:
kidsisland.dk

Der blev både bygget prototyper, fundet på brandnavne, webadresser og slogans, da børnene på sommercampen øvede sig i iværksætteri.

Regn? Man bygger da bare en cykel med en paraply på

Hvordan får vi flere børn til at cykle? CF og Kids Island spurgte en flok tweens.

→ Hvad gør man, når det regner? Man har da en cykel med paraply på. Den lidt utraditionelle løsning kom til verden, da 26 halvstore børn deltog i en såkaldt sommercamp for iværksætteri. Campen var i samarbejde med Cyklistforbundet arrangeret af Kids Island, der udvikler iværksætterakademier og camps til børn, som fremmer deres lyst til at iværksætte og skabe nye løsninger på komplicerede udfordringer.

På denne camp skulle børnene finde løsninger på 'grøn omstilling på to hjul' og besvare spørgsmålet: Hvordan får vi flere børn til at cykle?

Nanna Hamilton, der er medstifter af Kids Island, fortæller, hvorfor de valgte cyklen som omdrejningspunkt.

– Hos Kids Island tager vi altid udgangspunkt i FN's verdensmål, og vi synes, at cyklesagen gav et godt greb i forhold til at arbejde med klima og iværksætteri. Cyklen er dejlig konkret og giver børnene mulighed for at handle på noget bagefter – ved eksempelvis at vælge at cykle oftere, fortæller Nanna Hamilton.

På campens første dag dykkede børnene ned i de problemer, der kan afholde børn fra at cykle, de skulle idégenere og teste nye løsninger. På dag to byggede børnene prototyper af deres løsninger. Det omfattede både en skærm, så man kan cykle i tørvejr, en smart cykelhjelm, som kan skifte design og app-spil som skal lokke flere børn op på cyklen og andre skægge ideer.

Jane Kofod, kommunikations- og engagementschef i Cyklistforbundet, siger om samarbejdet:

– At flere danskere cykler er om noget, der bidrager til grøn omstilling. Det er helt oplagt, at vi er med til at give børn mod på og erfaringer at finde løsninger, der hjælper et sundt og bæredygtigt Danmark på vej. 🚲

Se billedreportage fra campen på cyklistforbundet.dk/kidsisland



Nye gratis cykelkort i København

Københavns Kommunes turistkontor, Visitor Service, har udgivet nye gratis cykelkort. Kortene tilbyder trykke og oplevelsesrige cykelruter til glæde for københavnere, turister fra resten af Danmark og på sigt internationale turister, når kortene udgives på engelsk i 2021.

Kortene er tematiske, og du kan udforske Amager, Valby, Sydhavnen og snart også Carlsberg Byen på to hjul. Amagerkortet fax har tre tematiske ruter: Urban natur, familietur og en arkitektur-rute. Du kan også få et kort over Tour de France-ruten, som skal køres i København i 2022.

Kortene kan bl.a. hentes ved Copenhagen Visitor Services guidecykler og i hovedcentret på Vesterbrogade 4b, når der er åbent igen. Pt kan kortene hentes hos de centrale turistinformationer på følgende steder: Tivoli, SMK, Nationalmuseet, ENIG-MA, Nytorv 1F, ILLUM og Frederiksberg Centret.



Find kortene digitalt her:

<https://visitorservice.dk/paa-2-hjul/>

Trilledagpleje har fået medvind

En idé om, at dagplejeren henter børnene i hjemmet om morgenen på sin lacykel, har fået så meget medvind, at den nu har bredt sig fra et pilotprojekt med én cyklende dagplejer til snart syv i Odense. Trilledagpleje kan lade sig gøre, når både dagplejeren og alle tilknyttede forældrepar synes, at det er en god idé. Dagplejeren starter sin arbejdsdag på lacyklen og henter så »sine« børn en efter en på ruten, som slutter i dagplejernes hjem.

– På den måde får en del familier en mere rolig morgen, hvor de ikke skal stresses ud ad døren – måske kan mor eller far endda træffe det miljøvenlige valg at cykle på arbejde bagefter i stedet for at være nødt til at køre i bil for at aflevere junior, siger idémænden bag trilledagpleje, Svend Degn, der også er leder af den kommunale Dagpleje Vest i Odense.

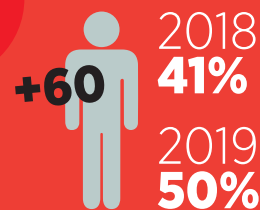
Odenses første trilledagplejer trådte i pedalerne for første gang i april 2019. Siden er fire mere kommet til, og i løbet af foråret hopper yderligere to Odense-dagplejere med på vognen. Idéen har vakt interesse rundt om i landet, bl.a. i Randers, der også har fået trilledagpleje.

Lisbeth Dam Rask har været trilledagplejer siden midten af januar 2020.



FOTO: ODENSE KOMMUNE

TEMA
cykelhjelme
side 12



Seniorerne spænder hjelmen

År for år er der stadig flere cyklister, der tager cykelhjelmen på, når de skal ud at cykle. Det viser den årlige cykelhjelmtælling, som Rådet for Sikker Trafik og kommunerne har gennemført i 2019. Det er især blandt cyklisterne over 60 år, at det er gået frem. I 2018 var der 41 % af cyklisterne over 60 år, som brugte cykelhjelme. Det tal steg i 2019 til 50 %, viser undersøgelsen.

Da Rådet for Sikker Trafik begyndte at opgøre brugen af cykelhjelme blandt cyklisterne i 2004, var der kun seks procent af alle cyklister i bytrafikken, der kørte med en cykelhjelme. Blandt cyklisterne over 60 år var der kun tre procent, der spændte hjelmen.



FOTO: DANSK CYKELTURISME

Nye infotavler nord og syd for 'æ græns'

Dansk Cykelturisme har været både syd for og nord for den dansk-tyske grænse og opsatte infotavler til cyklister. Ekspertene i cykelturisme vandt en opgave for Business Region Esbjerg, der er projektleder på et dansk-tysk turismeprojekt NaKuWa. Cykelinfotavlerne måler 1x2 meter og er inspireret af et skattekort. De skal inspirere folk til at gå på opdagelse i områderne og måske finde nogle skatte, som de ikke kendte i forvejen. Skattene kan være alt fra gode udsigtspunkter til sluser og pumpestationer.

Tavlerne, der er på dansk (og tysk/engelsk), står på 11 lokationer i Vadehavsområdet. Fra Garding (D) i syd til Marbæk i nord. Derudover står tavlerne i Husum, Sönke-Nissen-Koog, Dagebüll, Klanxbüll, Højer, Skærbæk, Rømø, Vester Vedsted og Ribe.



Europæerne kan lide el-cykler

En ny tværeuropæisk rapport med over 13.000 respondenter fra 11 lande udarbejdet af SHIMANO STEPS viser, at en fjerdedel af europæerne (24 %) allerede ejer eller er tilbøjelig til at købe eller benytte en el-cykel i år. I Danmark er dette tal en smule lavere (19%).

SHIMANO STEPS E-bike Index 2020 sammenligner indstilling til el-cykler på tværs af europæiske lande. Eksempelvis har Storbritanniens befolkning den mindste tendens til at benytte en el-cykel (7 %) mens næsten en tredjedel af italienerne er villige til at købe eller benytte en el-cykel.

KILDE: SHIMANO



FOTO: SHUTTERSTOCK

Cyklister udleder mindre CO₂- end ikke-ryklister

Mere end 20 forskere indsamlede data om rejseaktiviteter fra 3.836 deltagere over syv europæiske byer til en ny undersøgelse: "Klimaførebyggen- de effekter af aktiv rejse". De fandt ud af, at jo flere mennesker der cyklede eller gik, jo færre mobilitetsrelaterede CO₂-emissioner blev genereret.

Her er tre af undersøgelsens centrale fund:

- Bilture genererede 70 % af den daglige mobilitetsrelaterede CO₂-emission i livscyklus sammenlignet med 1 % genereret af cykling;
- At foretage en daglig biltur mindre og en cykeltur mere om dagen reducerede CO₂-emissionerne fra transport med 67 %
- Cyklister havde 84 % lavere daglige CO₂-emissioner fra rejser end deltagere, der ikke cyklede.

KILDE: ECF



FOTO: SHUTTERSTOCK

Tyske tog med opladere

Tyskland tænker grønt og bæredygtigt – i hvert fald i Brandenburg og Sachsen.

Her har Deutsche Bahn bestilt 18 tog med opladere til el-cykler.

Togene blive fremstillet i Sie-

mens-fabrikken i Krefeld i de kommende år. Leveringen af togene, der skal bygges på Siemens Mireo-plattformen, skal efter planen begynde i efteråret 2022.

Opladningsmulighederne for

el-cykler er sjældne, men bl.a. Lausitz i regionen er et populært udflyttsområde for cyklister. Så passagererne på toget vil fremover have mulighed for at genoplade batterierne på deres cykler.



Oslo er ved at vedtage en ny standard for sine veje, der betyder, at bl.a. cykler skal have mere plads. Forslaget til en ny gadestandard tager nemlig større hensyn til løsninger, der prioriterer fodgængere, cyklister og offentlig transport.

Gadestandarden opstiller krav og principper for design af gader og skal bruges af alle, der planlægger, bygger og vedligeholder en gade. I den nye standard står der:

"I dag er gaderne ikke længere bygget primært som transportårer til biler. I en moderne og grøn

by skal gaderne tage sig af behovene hos mange forskellige trafikanter og have vigtige funktioner ud over transport." Og videre står der:

"Vi vil udvikle byen på en måde, der reducerer bilafhængighed, sikrer offentlig transport og gør det sikrere og lettere for pendlere at rejse."

Alle kommunale gader og veje i Oslo kommune planlægges nu som gader. Undtagelsen er veje beliggende i landmråderne, for eksempel i Sørkedalen og Maridalen.

KILDE: OSLO KOMMUNE

Hvorfor skal det være så svært?

DSB gør det ikke spor nemt at kombinere tog og cykel. Det mener både Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme.

→ Kombinationen af cykel og tog er en god og bæredygtig løsning, der bidrager til den grønne omstilling. Men i Danmark er det urimeligt svært at tage cyklen med i toget. Og især Storebælt, hvor der ikke findes alternativer til DSB, bliver en stor barriere. Det mener både Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme, der i sommer skrev til transportminister Benny Engelbrecht.

– Vi påpegede bl.a. det urimelige i, at det er så svært at købe billet og pladsbillet til cykel, siger Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet.

– Pladsreservationen kan kun købes ved at ringe til DSB eller i et fysisk billetkontor. Og cykelbilletten kan kun købes i automater, på billetkontorer eller ved at ringe til DSB. Hverken pladsreservation eller cykelbillet kan købes via app eller hjemmeside – i modsætning til en personbillet og en dertilhørende pladsbillet. Det gør, at det er alt for besværligt at tage sin cykel med i toget, siger Klaus Bondam.

Jesper Pørksen, direktør i Dansk Cykelturisme, er enig.

– For over fire år siden lovede DSB, at de arbejdede på en løsning på køb af cykelbillet og pladsreservation i appen og på nettet, men vi venter stadig. Hvor svært kan det være? Særligt for udenlandske turister er det meget svært at gennemskue, hvordan man køber cykelbilletter, siger Jesper Pørksen.

De to direktører fokuserer i brevet til ministeren på, at især Storebælt på den måde bliver en stor barriere for cykelturister og andre cyklister. Det gælder fx cykelturister, som vil køre Østersøruten, der blev kåret som årets rute på den hollandske cykel- og vandrermsse i 2019.

– Når cykelbilletter sælges på den måde, betyder det konkret, at man ikke kan stige på



I Danmark er det urimeligt svært at tage cyklen med i toget, mener både Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme.



det første tog i Nyborg eller Korsør, medmindre man på forhånd har planlagt sin tur over Storebælt og bestilt de nødvendige billetter til afhentning på stationen, skriver de to direktører, som også mener, at der er plads til for få cykler i togene.

– Ifølge DSB er der mellem 6-12 pladser pr. afgang til deling mellem barnevogne, kørestole og cykler. Er man en gruppe eller en familie på bare fire, der cykler sammen, kan man derfor nemt risikere at skulle med forskellige afgang.

Også den tidligere socialdemokratiske rådmand i Aarhus, Torben Brandt, der er ivrig cyklist, har skrevet til DSB – og til Cyklistforbundet. Han mener bl.a., at det er urimeligt, at man ikke kan tage cykler med i togbusserne, og at det skaber en kæmpe hindring for cyklister, der har svært ved fx at tage cyklen med på ferie. 🚲



Svar fra DSB

Cyklistforbundet har forelagt DSB kritikken på mail og har fået svar fra informationschef Tony Bispeskov. Statsbanerne lover dog ikke revolutionære forbedringer for cykelmedtagning i togene, men der er dog små forbedringer på vej.

Læs svarene på næste side



Ingen store løfter fra DSB

Informationschef Tony Bispeskov fra DSB svarer på kritikken og lover ikke guld og grønne skove til cykelfolket.

Ingen cykelbilletter i app

Man kan ikke købe cykelbilletter i app eller på hjemmesiden. I skriver i et svar til transportministeren, at I vil arbejde på en teknisk løsning, så cykelbilletter i løbet af 2020 kan købes i automater.

Hvorfor forbedrer I ikke app og hjemmeside i stedet, som jo er det nemmeste sted at købe billetter?

– Vi anerkender, at det skal være nemmere at købe cykelbillet og pladsbillet til cyklen og arbejder derfor på at gøre billettypen tilgængelig i flere salgskanaler.

I dag kan billetten købes i vores billetautomater på stationen, i vores billetsalg, i 7-Eleven på stationerne eller ved at kontakte vores kundecenter på tlf. 7013 1415. Eller benytte sit rejsekort.

Mens pladsbilletten desværre kun udstedes i betjent salg eller via DSB's kundecenter på telefonnummer 70 13 14 15, hvor billetten efterfølgende kan hentes i en billetautomat på en valgfri DSB-station.

I første omgang prioriterer vi at finde en teknisk løsning på et samlet køb i DSB's billetautomater, som benyttes af mange turister. Pt. ventes en sådan løsning klar inden udgangen af 2020.

Sideløbende bliver der løbende arbejdet med at opdatere vores app og hjemmeside, så vi på sigt kan tilbyde et samlet billetkøb på DSB's app og hjemmeside for vores kunder, der ønsker at medbringe en cykel.

Direktøren for Dansk Cykelturisme mener, det er alt for besværligt for udenlandske turister at bestille cykelbillet, både pga. sprogbarriere og at de ikke kan få reservationsnummer pr. sms. Hvordan synes I, vilkårene er for udenlandske turister, der skal have cykel med toget?

– Cykelbilletter kan købes (på engelsk) i vores billetautomater, 7-Eleven butikker eller ved at ringe til vores kundecenter, så der er



DSB's informationschef,
Tony Bispeskov.



Vi anerkender, at det skal være nemmere at købe cykelbillet og pladsbillet til cyklen.

TONY BISPESKOV
DSB'S INFORMATIONSCHEF

mange muligheder for at få en billet til sin cykel, når man rejser i Danmark.

NB: Deutsche Bahn tillader ikke cykler i deres tog, der kører over grænsen. Svenske SJ tillader kun cykler, der kan foldes, i deres tog, der krydser grænsen.

Storebælt er en barriere

Storebælt er en stor barriere for cyklister. Når man kommer frem til Nyborg eller Korsør, kan man ikke tage toget, medmindre man på forhånd har planlagt sin tur over Storebælt og bestilt de nødvendige billetter til afhentning på stationen. Det er ikke fleksibelt for en cykelfamilie.

Mener I, at det er rimelige vilkår for cyklister, der jo ikke altid kan planlægge tiden nøjagtigt?

– DSB ønsker at udnytte vores kapacitet bedst muligt af flere hensyn bl.a. økonomi, miljøhensyn mv., så vi ikke kører rundt med for mange halvtomme vogne.

Derfor kan vi desværre ikke tilbyde, at der altid er ledige pladser til alle afgang.

For at udnytte den begrænsede kapacitet bedst muligt, skal man sikre sig en pladsbillet til sin cykel i perioden mellem den 1. maj og 31. august. Det har vi indført, fordi det er den periode, hvor der er flest, der ønsker at medbringe cykler (og barnevogne) med tog – og over Storebælt. Det giver også vores kunder den tryghed, at de ved, at der er plads til dem og deres cykler på den pågældende afgang.

DSB er nødt til at kunne planlægge for at kunne sikre kunderne plads i toget, det gør vi for at udnytte ressourcerne bedst muligt. Vi forstår godt, at det kan føre til frustrationer i nogle situationer. Det handler igen om kapaciteten i togene, der ikke er ubegrænset.

Det bedste er at planlægge sin rejse, så man på forhånd har en afgang, som man cykler efter at nå, så man har vished for, at alle kan være med på samme afgang. Man skal huske, at en togvogn jo er med på hele rej-

sen, toget tager gennem landet, og ikke kun på turen over Storebælt.

Der er begrænset cykelkapacitet på togene over Storebælt. Ifølge DSB er der mellem 6-12 pladser pr. afgang til deling mellem barnevogne, kørestole og cykler. Er man en gruppe eller en familie på bare fire, der cykler sammen, kan man derfor nemt risikere at skulle med forskellige afgang. Er det rimeligt?

Når man ser på salget af pladsbilletter i forhold til kapaciteten, er der rigeligt med plads til cykler i togene over Storebælt – fx hovedstrækning København-Odense. Hvis vi ser på antallet af udbudte cykelpladser og antallet af cykelreservationer er der plads til flere, hvis man ser på efterspørgslen totalt – også i sommermånederne.

Der blev solgt 13.635 cykelreservationer sidste sommer ud af en kapacitet på over 120.000 cykelpladser. Det ville med andre ord have været muligt i 83% af togene at reservere til yderligere en gruppe på fire cykelpladser.

Nogle kunder vil opleve, at de ikke kan få plads på lige netop den afgang, de ønskede, men der vil være mange afgang, hvor der er pladser nok.

Ikke plads til cykelanhænger

Har man en cykelanhænger med, kan denne kun medtages, hvis den kan klappes sammen og ikke overstiger det maksimale mål for bagage (30x60x100 cm). Ladcykler medtages ikke. Tandemcykler medtages kun i IC4-togsæt (det er dog umuligt at se, hvilke afgang, der kører som IC4). Hvad vil I gøre for, at det bliver muligt at tage alle slags cykler med toget?

Den plads, som vi har til rådighed, er fælles for kørestole, barnevogne, større bagage og cykler og følger den normale efterspørgsel året rundt og er placeret under hensyn til indretningen af brandsikkerhed, evakuering og flugtveje.

Skal vi gøre plads til større cykler som lad- og tandemcykler, sker det på bekostning af andre kunder – eksempelvis kørestolsbrugere og småbørnsforældre – og det mener vi ikke er hensigtsmæssigt.

Ikke plads i togbusser

Det er ikke muligt at tage cykler med i togbusser. Hvorfor sørger I ikke for, at der enten er plads til cykler i busserne, eller at de kan transporteres parallelt med fx en varevogn – det kunne være på faste afgang, hvor cykler kunne komme med?

For de fleste af vores kunder er rejsetid en væsentlig parameter. Derfor bestræber vi os på at holde rejsetiden nede, når vi erstatter tog med togbusser. Det gør vi bl.a. ved at indsatte direkte togbusser, der dermed også kan få bedre tilslutningsmuligheder, når togbussen kommer frem til den station, hvor der igen kører tog fra. Vi har tidligere forsøgsvis haft cykler med på nogle togbusser, men servicen stod ikke mål med de konsekvenser, det havde for de øvrige passagerer i form af længere rejsetid. Desuden er der begrænset plads i togbussens bagagerum, som derfor prioriteres til kørestole, barnevogne og større bagage.

Vi har tidligere forsøgt os med cykeltraile, sådan som du foreslår, men det gav flere problemer:

Det medførte en forøget rejsetid. Vi skulle lægge længere ophold ind til på- og aflæsning af cykler undervejs, samtidig med togbussen i henhold til køreplanen skulle være fremme ved næste station på et bestemt tidspunkt. Samtidig fik vi mange reklamationer over skader på cykler.

Det er de væsentligste grunde til, at vi ikke tilbyder at tage cykler med i togbusser.

Skulle vi køre en varevogn, der kører parallelt med togbusserne på udvalgte afgang, ville det forøge omkostningerne markant, og det er der næppe mange kunder til. 🚲

LOVPLIGTIG CYKELHJELM

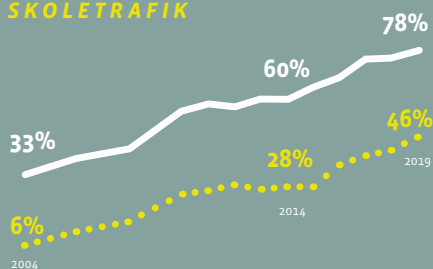
"JEG MELDER MIG IND IGEN, NÅR I STØTTER LOVGIVNING OM BRUG AF CYKELHJELM". SÅDAN SKREV EN KVINDE TIL CYKLISTFORBUNDET. HUN MENER, AT HJELMEN SKAL TVINGES NED OVER HOVEDERNE PÅ CYKLISTER. DET MENER CYKLISTFORBUNDET IKKE. VI GÅR IND FOR, AT DET SKAL VÆRE FRIVILLIGT AT BRUGE HJELM.

DELER CYKLISTERNE

MEN EN DEL MENNESKER ER MEGET UENIGE MED OS, SOM DU KAN LÆSE I DETTE TEMA, HVOR CYKLISTER TALER MED BÅDE TILHÆNGERE OG MODSTANDERE AF LOVPLIGTIG BRUG AF CYKELHJELM.



HJELMBRUG FOR CYKLISTER I BYTRAFIK OG SKOLETRAFIK



Mange bruger allerede hjelm

Rådet for Sikker Trafik startede med at tælle brugen af cykelhjelm i 2004. På daværende tidspunkt brugte 33 % af de observerede børn i skoletrafikken cykelhjelm, og 6 % af de observerede cyklister i bytrafikken brugte hjelm på hverdage. Siden da er der sket meget med brugen af cykelhjelm. I 2014 var hjelmbrogen steget til 60 % blandt skolebørn og 28 % blandt cyklister i bytrafikken. I 2019 var hjelmbrogen atter steget til henholdsvis 78 % blandt børn i skoletrafikken og 46 % blandt cyklister i bytrafikken. Det er den højest registrerede hjelmbrug hidtil i Danmark.

PÅBUDT CYKELHJELM?

DORTHE SIGER

JÅ



MARIANNE SIGER

NEJ



LÆS HER HVORFOR



DORTHE OG KASPER VIL HAVE PÅBUDT HJELM

PÅ EN VARM SOMMERDAG DROPPED
DORTHE KJELLERUP JØRGENSEN
HJELMEN FOR AT KØLE AF. PÅ VEJ
NED AD EN BAKKE MISTEDE HUN
BEVIDSTHEDEN OG FALDT OM. DET
ÆNDREDE HENDES LIV.

J A

Dorthe Kjellerup Jørgensen styrtede uden hjelm og kan i dag kun passe et deltidsjob.



TEMA Lovpligtig hjelm?

→ Alene ansigtet fortæller, at det er en god idé at bruge cykelhjelm. Efter en ulykke på cykel hænger det ene øje, og når hun smiler, sidder munden skævt. Men Dorthe Kjellerup Jørgensen sætter også gerne ord på, hvorfor det er vigtigt at huske cykelhelmen.

– Jeg gør, hvad jeg kan for at sprede budskabet. Mit ansigt er delvist lammet i venstre side og viser, hvor galt det kan gå. Også selv om man ikke bliver kørt ned af en lastbil. Hvis jeg med min historie kan få bare én mere til at tage hjelm på, er min mission fuldført, siger hun.

Under en cykelferie med fuld oppakning i 2013 kørte både Dorthe Kjellerup Jørgensen og hendes kæreste Jesper med cykelhjelm. Men der var hedebløge, så efter en drikkepause på en bivej i landlige omgivelser besluttede hun sig for at køre ned ad en bakke uden hjelm for at få luft i håret og køle af.

– Jesper sagde, at jeg skulle passe på, og jeg svarede, at der jo ikke var biler på den lille vej. Men jeg fik et black out, væltede på cyklen og tog fra med hovedet. Jesper troede, jeg lavede sjov, men da han kom op til mig, lå jeg i en blodpøl, som blev større og større, fortæller 44-årige Dorthe Kjellerup Jørgensen.

Ulykken kostede et brækket kraveben, brud på kraniet og 16 hjerneblødninger og har ført til livsvarige mén. Hun bliver hurtigt udtrættet, fordi hjernen tager alle lyde og synsindtryk ind. Også organerne er påvirket.

– Hjertet vil det hele, men hjernen ikke kan følge med, så den nye Dorthe skal oftere lades op ved hjælp af hvil. Det må jeg leve med, men jeg ville hellere have været foruden.

Hvorfor sidder din mund skævt?

Dorthe Kjellerup Jørgensen læste til lærer, da ulykken skete. Hun har siden gjort uddannelsen færdig og har arbejdet som lærervikar. For nylig fik hun bevilget fleksjob på 8,75 timer om ugen. Mere kan hun ikke klare at arbejde.

– Jeg tør slet ikke tænke på, hvad jeg har kostet i indlæggelser på sygehuse og i behandling hos ergoterapeuter og fysioterapeuter, fordi det var varmt, og jeg var dum i et kort øjeblik, siger hun.

Især i de yngste klasser har Dorthe Kjellerup Jørgensen let ved at få sit budskab frem.

– De mindste elever er umiddelbare, så de spørger, hvorfor mit øje hænger, og min mund er skæv. Så får de historien om min ulykke i en børneversion, og når jeg spørger, hvor mange der kører med hjelm, ryger en skov af fingre i vejret. Når jeg så spørger, om deres forældre bruger hjelm, ryger fingrene ned igen. Dagen efter kan jeg møde elever, som siger ”Dorthe, Dorthe, jeg har sagt til min mor, at hun skal bruge cykelhjelm.” Men jeg har ingen fornemmelse af, om forældrene hører efter.

Danskerne skal være modne til et lovkrav

Det bør være lovpligtigt at køre med cykelhjelm, mener Dorthe Kjellerup Jørgensen. Men først skal danskerne være klar til kravet.

– Jeg kan huske, hvordan vi som børn lå bag i bilen med dyner og madrasser. I dag er det utænkeligt, at børn ikke er spændt fast. Det samme med alkohol. I dag er det ikke ok at køre bil, når man har drukket. Her er der sket en holdningsændring, og det skal der også til med cykelhelmen, for jeg tror hverken på tvang eller løftede pegefingre. Når nogle siger skal, gør vi hellere det modsatte, siger hun.

Det er bedre at oplyse, informere og give eksempler, som folk bliver rørt over.

– Der skal sås et frø, så folk ikke synes, det er latterligt at bruge hjelm. De skal kunne se fornuften i det. Det vil være godt, hvis smarte influencere taler for det, siger Dorthe Kjellerup Jørgensen.

Borgerforslag om lovpligtig hjelm

Også Kasper Cetti Svenningsen fra Amager ønsker at cykelhelmen skal være obligatorisk. Han er en af flere borgere, der har stillet borgerforslag om, at det skal være et krav for cyklister at køre med hjelm. Hvis man kan redde blot ét menneskeliv ved at gøre det lovpligtigt at køre med cykelhjelm, skal man gøre det, mener Kasper.

– Cykelulykker kan medføre handicap og

hjerneskader resten af livet. Det er slemt for dem, det går ud over, og det koster samfundet enorme summer. Jeg kan slet ikke forstå, at det ikke er et lovkrav, at man skal cykle med hjelm, siger den 38-årige forslagsstiller.

Kasper Cetti Svenningsen kørte cykelløb som ung. Nu træner han 400-500 kilometer om ugen på sin racer, og når han skal rundt i København, foregår det på cykel.

– Jeg har altid hjelm på. Det har jeg haft siden mine unge dage. Jeg var også en af de første til at køre med skihjelm. I dag har stort set alle, også voksne, skihjelm på, men den udvikling er ikke fulgt med cykelhelmen. Det er som om, folk tænker, at de kan komme til skade med hovedet på ski, men ikke på cykel. Men der skal bare være én, som ikke ser sig for i trafikken – så går det galt, siger Kasper Cetti Svenningsen.

Ikke en klovnænase

Kasper Cetti Svenningsen har fået både positive og negative kommentarer til sit forslag. De sidste kommer fra folk, som ikke vil have presset en hjelm ned over hovedet.

– De har en holdning om, at børn skal cykle med hjelm, og når de er blevet gode cyklister, behøver de ikke længere have hjelm på. Jeg har ikke hørt en eneste god grund til at køre uden hjelm. Det er ikke en klovnænase, de skal have på, men de tænker mere på deres udseende end på den sikkerhed, jeg synes, bør vægte højest.

Kasper Cetti Svenningens forslag fik kun 309 støtter, så der er meget langt op til de 50.000, der skal til for at få det behandlet i Folketinget. I alt har tre forskellige borgerforslag om lovpligtig cykelhjelm fået i alt godt 1000 støtter.

– Jeg tager det sandsynligvis op igen senere, men så allierer jeg mig med nogle, som kan være med til at lave en kampagne for det. Selv om folk synes, at et påbud er en god idé, skal der et benarbejde til at få dem til at give forslaget deres støtte, siger Kasper Cetti Svenningsen. 🚲



**BÅDE CYKLISTFORBUNDET OG RÅDET FOR
SIKKER TRAFIK ØNSKER AT FORTSÆTTE AD
FRIVILLIGHEDENS VEJ.**

NEJ TIL HJELMPÅBUD

→ Direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam, forstår godt, at nogle kan have stærke følelser for, at det skal være lovpligtigt at bruge cykelhjelme, men Cyklistforbundets holdning er stadig den samme. Cyklistforbundet anbefaler brug af hjelm, men ønsker ikke, at den skal være lovpligtig at bruge.

– Det er klart, at du måske ønsker tvungen hjelm hvis du selv, eller en du kender, er kommet slemt til skade ved et styrt. Vi synes også, folk skal bruge hjelm, men det må stadig være en frivillig sag. Cyklistforbundet er imod at tvinge hjelmen ned over hovedet ved lov. Eksempler fra udlandet viser, at et hjelmpåbud kan få folk til at stå af cyklen. Derfor skal vi passe på ikke at opsætte regler, som er ødelæggende for den danske cykelkultur, hvor flere og flere jo bruger hjelm, siger direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam og fortsætter:

– Tvungen hjelm har den effekt, at folk opfatter det som farligt at cykle. Folk begynder simpelthen at associere cykling med noget farligt, når hjelm bliver påbudt ved lov, siger Klaus Bondam.

Også Rådet for Sikker Trafik vil fortsætte ad frivillighedens vej. Det siger chefkonsulent Pernille Sølund Ehlers.

– Vi synes ikke, der skal være en lov for det. Det går så godt med den frivillige brug. Det er gået så meget opad, og der er virkelig gode vibes omkring cykelhelme i Danmark. Selv dem, der kører uden hjelm, synes det er fornuftigt, at dem, der kører med hjelm, gør det.

Hvis det bliver lovpligtigt risikerer man at skabe en meget negativ debat om det. Der er

jo nogle, der virkelig hader cykelhelme, siger Pernille Ehlers.

Hun henviser desuden til en tre år gammel undersøgelse.

– Den viser, at ca. hver 10. ville stoppe med at cykle eller cykle meget mindre, hvis hjelm blev tvungen. Og det vil jo være rigtig dårligt, siger Pernille Sølund Ehlers.

Cykler ikke med hjelm

Selv om 46 % af de voksne danskere bruger hjelm i bytrafikken, så er der 54 %, der vælger at cykle uden hjelm. En af dem er Marianne Weinreich, der er formand for Cykelambassadens bestyrelse og markedschef i Rambøll. Hun henviser også til erfaringer fra andre lande.

– Erfaringer fra både Australien, New Zealand og Canada viser, at når man gør det lovpligtigt, så holder nogle folk op med at cykle, siger hun. Marianne Weinreich bruger ikke selv hjelm.

– Det gør jeg ikke, fordi jeg ikke opfatter cykling i Danmark som så farligt, at jeg har behov for den. Jeg cykler aldrig særligt hurtigt på cykel, cykler ikke meget lange distancer, og jeg cykler siddende ret op og ned. Hun har desuden en principiel grund til ikke at tage hjelm på.

– Det er vigtigt at understrege, at trafikssikkerhed bør handle om design af sikker infrastruktur, ikke hjelmbrug. Hjelme er en fordel, hvis du falder ned og rammer med hovedet i asfalten. Men hvis du bliver ramt af en bil eller en lastbil, så gør det ikke nødvendigvis nogen forskel, om du har hjelm på. Så for mig er trafikssikkerhed noget, vi skal designe og

ikke noget, brugeren nødvendigvis skal tage på sig, siger hun.

– Jeg er ikke imod helme – på ingen måde. Det synes jeg i den grad, skal være op til folk selv. Men jeg synes ikke, at en hjelmlov er nogen god idé. Faktisk ser det ud til at gøre mere skade end gavn. Der er så store sundhedsfordele ved cykling, at den risiko, der er for, at mange holder op med at cykle, er et meget større sundhedsmæssigt problem end risikoen for hovedskade uden hjelm.

I de fleste andre europæiske lande er tvungen hjelm slet ikke på dagsordenen.





Marianne Weinreich bruger ikke cykelhjelme

– Blandt de europæiske cyklistorganisationer er det kun i Italien og Danmark, at man overhovedet anbefaler hjelme til voksne, siger Klaus Bondam. Også Cyklistforbundets europæiske paraplyorganisation ECF er imod et påbud om brug af cykelhjelme

Heller ikke børn skal tvinges

Hvad så med børn og unge? Nogle mener, det skal være lovligtigt med hjelme for børn under 15 år, som det er i Sverige. Men også det er Rådet for Sikker Trafik imod.

– Vi kan se, at vores hjelmebrug for børn er

højere end Sveriges. Så hvorfor skal vi begynde at kriminalisere det, når det faktisk går bedre ad frivillighedens vej i Danmark, end det gør i Sverige? Men man kunne overveje, om det skulle være lovligtigt på alle typer elcykler og ikke kun på speed pedelec's, som det er i dag, siger Pernille Ehlers, der henviser til, at ulykker med elcykler ofte er mere alvorlige end ulykker med cykler med udelukkende rugbrødsmotor. 🚲



DET MENER CYKLISTFORBUNDET

Cyklistforbundet anbefaler, at både børn og voksne kører med cykelhjelme. Vi er imod at indføre lovligtigt brug af cykelhjelme.



DEBAT

DEN HJELM SIDDER FORKERT!

**OGSÅ I BLADET CYKLISTER ER DET
FRIVILLIGT AT CYKLE MED HJELM**

→ I magasinet CYKLISTER er der masser af fotos af cyklister på vejene. Som regel med hjelm på, men nogle gange har cyklisten ikke hjelm på, eller hjelmen sidder ikke korrekt. Det bringer sindene i kog hos nogle læsere. Fx skrev en læser dette til os:

"Jeg har lige modtaget medlemsmagasin 2/2020 om børn og cykling. Jeg er skuffet over valg af forsidefoto og foto til indledning af artiklen Cykling Skal Ind Med Modermælken. Et glad barn, som elsker at cykle, går lige ind, men det gør også den helt forkert placerede cykelhjemløse?"

En anden læser skrev:

"Jeg har som ny-indmeldt medlem med stor fornøjelse læst Cyklister 1/2020. Der er en række gode artikler med billeder, som skal anbefale mere cyklisme frem for bilisme. Men – hvorfor vælger I at illustrere med billeder af cykelhjemløse?"

Og en tredje skriver:

"Jeg har igen med interesse læst bladet Cyklister – men der er noget, der denne gang falder mig i øjnene! Hele 8 gange er der i bladet fotos af cyklister, der IKKE bruger cykelhjemløse! Det er lidt beskæmmende, at der vises så mange billeder med aktive cyklister uden hjelm, når Forbundet mange gange har opfordret til at bruge hjelmen."

Og hvorfor er det så, at CYKLISTER bringer billeder, hvor cyklister ikke har hjelm på, eller hjelmen måske sidder forkert? Svaret er, at bladet er et journalistisk magasin. Det betyder, at bladet afspejler virkeligheden, hvor hjelm ikke er lovpligtig, hvor nogle vælger at cykle uden hjelm, eller at hjelmen nogle gange sidder forkert. På den anden side har bladet også i en del tilfælde fotos af en opstillet situation – fx ved portrætter med en person og en cykel. Nogle gange cyklende, andre gange stående med cyklen. Den portrætterede har i de tilfælde nogle gange ikke hjelm på, så vi bedre kan se ansigtet. Det betyder ikke, at personen ikke ville have hjelm på i en virkelig kørsituation.

I redaktionen kræver vi ikke af de medvirkende, at de skal have hjelm på, hvis de ikke ønsker det. Vi siger dog til vores fotografer, at vi tilstræber, at hjelmene sidder korrekt, hvis de er på – men vi kasserer ikke et godt billede, fordi en hjelm ikke sidder helt korrekt. 🚲

FAKTA

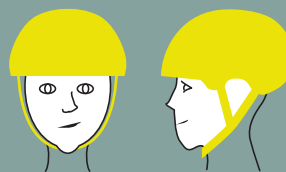
FORSKNINGEN VISER,
AT CYKELHJELMEN REDUCERER
RISIKOEN FOR
HOVEDSKADER MED

ca. **50%**

OG FOR ALVORLIGE HOVEDSKADER
MED

ca. **70%**

KILDE: RÅDET FOR SIKKER TRAFIK



SÅDAN SÆTTER DU HJELMEN

- Hjelmen skal dække baghovedet, tindingerne og panden. Det gør den, når den sidder vandret set fra siden, og der kun er to-tre centimeter mellem øjenbrynene og hjelmens forkant
- Hjelmen skal indstilles og strammes, så den ikke kan rutsje rundt på hovedet. Der skal kun være plads til to fingre mellem rem og hage. Spænderne skal jævnligt strammes efter, så de ikke bliver for løse
- Tjek regelmæssigt, om dit barns hjelm stadig passer i størrelsen. Børn har det med at vokse.

SE DEN FULDE GUIDE HER:
[CYKLISTFORBUNDET.DK/CYKELHJELM](https://cyklistforbundet.dk/cykelhjeml)



VIND en uges cykelferie på Samsø

Måske bliver det dig og din familie, der vinder en skøn cykelferie for hele familien på den skønne ø midt i Kattegat. Hvert år cykler over 100.000 skoleelever med i Cyklistforbundets børnemotionskampagne 'Alle Børn Cykler' og dyster over to uger i september om flest dage på cyklen. I år vil vi have forældrene med. Derfor sætter vi særlig fokus på familiecycling og trækker lod om en dejlig cykelferie for hele familien på Samsø til en samlet værdi af ca. 10.000 kroner.

Sådan deltager du

- Tilmeld dig Cyklistforbundets nyhedsbrev 'Børn Cykler'. Nyhedsbrevet udkommer 3-4 gange om året med inspiration til dig, der som forælder, bedsteforælder eller fagperson vil hjælpe børn til cykeloplevelser og et godt og trafik sikkert cykelliv.
- Tilmeld dig senest den 20. september.
- Vinderen får direkte besked den 30. september og findes ved lodtrækning.

Tilmeld dig nyhedsbrevet her:
www.cyklistforbundet.dk/abcfamiliekonkurrencen

Indkaldelse til

landsmøde 2020



Vil du have indflydelse på Cyklistforbundets politiske arbejde?

På det årlige landsmøde mødes medlemmer fra hele landet for at debattere cykelpolitik, udstikke retning for indsatserne i 2021 og vælge Cyklistforbundets hovedbestyrelse.

Dagsorden

1. Valg af dirigenter
2. Valg af referenter og stemmetællere
3. Hovedbestyrelsens beretning og debat herom
4. Regnskab og kommende års budget
5. Fremlæggelse og behandling af hovedbestyrelsens forslag til arbejdsprogram
6. Behandling af indkomne forslag
7. Valg af hovedbestyrelse og suppleanter
8. Valg af landsformand
9. Valg af revisorer og revisorsuppleanter
10. Eventuelt
11. Evaluering af landsmødet

HVOR OG HVORNÅR

Cyklistforbundets årlige landsmøde afholdes 31. oktober 2020 i Odense.

TILMELDINGSFRIST 9. OKTOBER

Alle – også delegerede og kandidater til hovedbestyrelsen – skal tilmelde sig landsmødet senest 9. oktober 2020

SE PROGRAM OG TILMELD DIG PÅ
cyklistforbundet.dk



Syv år for Cyklistforbundet

Cyklistforbundet skal have ny formand. Efter syv år som formand genopstiller **Jette Gotsche** ikke. CYKLISTER har talt med hende om hendes formandsperiode.

→ Jette Gotsche er nærmest vred. Indigneret i hvert fald. Hun taler om den manglende vilje hos politikere. En manglende vilje til for alvor at styrke cyklismen, binde cykler og kollektiv trafik sammen og få færre biler.

– Alle ved, at cykling er godt for både sundhed, klima og trængsel, men der er ikke nogen, der gør noget seriøst ved det. Det bliver ikke prioriteret. Og det er næsten det værste. Der har været forskellige transportministre undervejs. Nogle siger 'det må I selv finde ud af'. Andre siger de rigtige ting, men der sker bare ikke noget. Det er utroligt frustrerende, siger Jette Gotsche.

– Jeg er nærmest chokeret over, at der er politikere, der er fuldstændig ligeglade med cyklister, fx med hastigheder på landeveje og mange steder, hvor det er farligt. Man tager ikke de hensyn, der skal til, hvis man vil have flere cyklister, siger hun.

Jette Gotsche har valgt ikke at genopstille, og det betyder både, at Cyklistforbundet skal vælge en ny formand på landsmødet, og at hun kan se tilbage på sine syv år som formand. Hun er kritisk over for trafikudviklingen i samfundet, men taler positivt om de ændringer, der er sket internt i forbundet.

– Jeg synes, vi har opnået meget internt i organisationen. Jeg har haft meget fokus på det interne med mere dialog og mere kommunikation mellem afdelingerne. Det er blevet en tradition efterhånden, at vi holder et forårsmøde med et eller andet tema fx generationsskifte. Vi har en Facebook-gruppe, hvor vi kan udveksle erfaringer, debattere osv. Landsmødet er blevet delt op i én dag med landsmøde og én dag med et tema. Det har gjort det mere fokuseret, og man kan komme lidt mere i dybden med nogle ting. Så jeg oplever, at vi er kommet tættere på hin-

anden, selv om vi bor i hele landet, siger Jette Gotsche.

Da hun selv tog over for syv år siden, sagde den afgående formand, at Cyklistforbundet stadig havde de samme ting at kæmpe for, som da han begyndte. Det samme siger Jette Gotsche i dag – men med en væsentlig tilføjelse. Hun mener ikke, at udgangspunktet er det samme. De nye elektrificerede transportmidler som løbehjul og speed pedelecs gør en negativ forskel. Og nogle steder i byerne er der rigtig mange cykler, flere end før, men ude på landet kniber det.

– Det er blevet sværere at få unge på landet til at køre på cykel. Og i denne periode er det også blevet lovligt at få kørekort som 17-årig, og hastighedsgrænserne er sat op ude på landevejene. Desuden er der kommet lavere afgifter for de mindre biler. Så folk er blevet lokket over i bilerne, og det er faktisk no-



FAKTA:

- Jette Gotsche bor på Frederiksberg på 15. år
- Personaleadministrator i Øresundsbron
- 59 år og fylder 60 ugen efter landsmødet, den 6. november

Landsformanden vælges blandt Hovedbestyrelsens medlemmer af de delegerede på Landsmødet.

get, der har gjort det sværere at fastholde dem eller lokke dem over på cyklen. Og den kollektive trafik er heller ikke blevet bedre i den periode. Så nogle vilkår er værre, end for syv år siden, siger Jette Gotsche.

– Der er behov for en meget større prioritering af cyklisme og kollektiv transport – altså den kombination, der gør, at man kan få en logistik til at hænge sammen og flere supercykelstier. Coronaen har jo vist, at når der ikke er så mange biler, så ændrer det på forureningen med det samme. Jeg håber, man griber fat i det og gør noget, siger den afgangende formand.

Også medvind på cykelstien

Heldigvis er der også noget medvind på cykelstien. Jette Gotsche nævner blandt andet, at der er bygget mange nye cykelstier rundt i landet, herunder supercykelstier.

– Selvfølgelig er der mange positive ting, men Cyklistforbundet har mindst lige så stor berettigelse, som da jeg startede. Vi er jo heldigvis lige kommet på finansloven for at drive et rådgivningscenter for virksomheder, og det synes jeg, er en cadeau til Cyklistforbundet for det arbejde, vi har lavet. At det har en betydning. Det er et udtryk for, at man tager vores arbejde seriøst, og lytter til, hvad vi siger. Det er ligesom os, der som organisation samler trådene omkring cyklismen, og det skal vi helt sikkert fortsætte med, slutter den afgangende formand. 🚲

I 2019 mistede 31 cyklister livet, og 888 kom til skade i trafikken. Over de seneste 12 år er andelen af dræbte og tilskadekomne bilister blevet mindre, mens cyklister og fodgængere udgør en større andel end tidligere.

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



Sådan

kan ulykkerne undgås

Hvis cyklisten har et tilstrækkeligt bredt, separat areal at færdes på, kan en del af ulykkerne på grund af påkørsel bagfra undgås. Separat areal for cyklister i landzone kan være:

- Brede kantbaner.
- Cykelsti, dobbeltrettet eller ensrettet, alternativt som fællessti.
- På landeveje med begrænset trafik kan "to minus en veje" være en løsning. Her har vejen kun ét kørespor, brede kantbaner afmærket med punkterede, brede kantlinjer og en hastighedsgrænse på max 60 km/t.

KILDE: VEJDIREKTORATETS RAPPORT "ULYKKER MED CYKLISTER PÅKØRT BAGFRA".

TEKST HENRIK STANEK

Når døden kommer kørende bagfra

I 2019 var det påkørsel bagfra, der dræbte 8 ud af 31 trafikdræbte cyklister. Det var syv flere end året før.

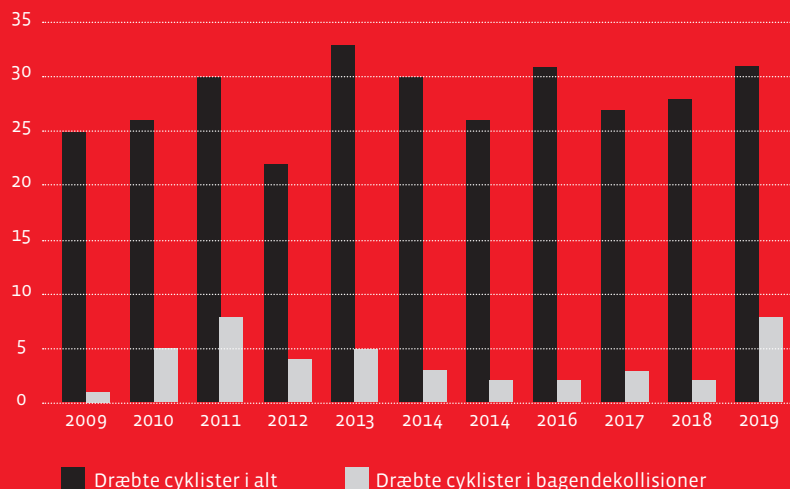
→ Det kan både være bilistens og cyklists skyld, når cyklister bliver påkørt bagfra og dræbt. Nogle ulykker sker, fordi bilisten er uopmærksom, og i andre tilfælde kører cyklisten uden om en parkeret bil eller svinger pludseligt ud på vejbanen uden at se sig for. Det viser en analyse, Vejdirektoratet har lavet af 25 påkørsler bagfra med dødelig udgang fra 2010 til 2015. Der er altså tale om ulykker, hvor bilist og cyklist kører i samme retning.

Det er karakteristisk for ulykkerne, at bili-

sten næsten altid er en mand, og to ud af tre cyklister er også af hankøn. Det er dog ikke nødvendigvis udtryk for, at mænd er mere uopmærksomme i trafikken end kvinder. Ulykkerne sker oftest på lige strækninger uden bebyggelse, og her cykler mænd i højere grad end kvinder – ofte på racercykel.

– Det kan være mere utrygt at cykle på landevej, men mændene gør det alligevel, og man skal også kunne cykle der, siger Marianne Steffensen, som er Vejdirektoratets talsperson inden for trafikikkerhed.

Dræbte cyklister



KILDE: XXX

Kampagnen 'VI DELER VEJEN' er iværksat af Transportminister Benny Engelbrecht sammen med bl.a. Cyklistforbundet og sætter fokus på cyklister på landevejen.



15 af de 25 dræbte i analysen er over 62 år. Det kan hænge sammen med, at ældre har sværere ved at orientere sig i trafikken og lettere afgår ved døden, hvis de bliver kørt ned.

– De trækker måske for langt ud på vejbanen, fordi de er bange for at komme for tæt på en høj kant ud til rabatten, men det er sværere at dreje hovedet og holde balancen, når man bliver ældre, så de ser sig ikke over skulderen, siger Marianne Steffensen og påpeger, at de ældre ikke altid selv er skyld i ulykkerne.

Bilister skal ikke ræse forbi

Der er oftest ingen eller kun smalle kantbaner markeret af hvide striber på de strækninger, hvor påkørslerne sker. Belgierne kalder de smalle kantbaner for en mordstribes, fordi et spor på 10 til 80 centimeter i siden af vejen ikke efterlader megen sikkerhed til cyklister.

– Det allerbedste er at etablere cykelstier, men det er ikke altid økonomisk muligt. Alternativt kan vejmyndigheden lave brede kantbaner og sikre, at de er ryddet for ukrudt, og at huller og vandskader bliver udbedret, anbefaler Marianne Steffensen.

I dødsulykker ved påkørsel bagfra er bilisten næsten aldrig påvirket af spiritus og kører kun i få tilfælde over hastighedsgrænsen. Alligevel har bilister god grund til at være opmærksom på farten, betoner Marianne Steffensen.

– Ulykkerne er ikke kun bilisternes skyld, men de skal ikke ræse forbi cyklerne. Selv om de må køre 80 km/t, er de ikke forpligtede til at passere cyklisterne med den hastighed. Man kan godt sænke farten og vise hensyn, for det har store konsekvenser at blive ramt med selv 80 km/t. Samtidig foringer fart bilistens evne til at svinge uden om en cyklist, som pludselig kommer for langt ud på kørebanen.

Biler og cykler må deles om vejen

Hvert år siden 2009 har to-tre cyklister mistet livet på grund af en påkørsel bagfra. I 2019 steg det pludselig til otte dødsulykker. På den baggrund kører Transport- og Boligministeriet, Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet, Danmarks Cykle Union og FDM i øjeblikket kampagnen "Vi deler vejen" på strækninger i Sønderjylland og på Sjælland og Møn.

– Det skal være muligt at cykle på landeveje uden at blive ramt, og derfor ønsker vi en dialog mellem bilister og cyklister. Ikke ude på vejene, men på vej derud. Derfor henvender kampagnen sig til begge parter. Mange bilister bliver frustrerede over, at der kører cykler på landevejen, men cyklister skal ikke springe for livet. De har lov til at være der, og derfor skal bilisterne sætte farten ned, når de passerer dem, og hvis der kommer en modkørende, skal de vente med at køre uden om, siger Marianne Steffensen.

Hun afviser, at Vi deler vejen-kampagnen til dels lægger ansvaret over på den svage part, nemlig cyklisten.

– Kampagnen siger i høj grad, at cyklister har lov til at være på vejen. Derfor er vi glade for, at FDM er med i kampagnen. Hvis kun cykelblade skrev om den, kunne læserne hurtigt blive enige om, at det alene er bilisternes ansvar at passe på cyklisterne, men det skal de være fælles om.

Otte dræbte cyklister i 2019

Stigningen til otte dræbte cyklister ved påkørsel bagfra i 2019 skete, uden at det samlede antal dødsulykker ændrede sig væsentligt.

– En stigning kan skyldes bedre sommervej, eller at det bliver smart at køre på landevejscykel eller tage på cykelferie. Selv om tallene er små, skal vi være opmærksomme på bagendekollisioner, for ellers redder vi ikke nogle fra at blive påkørt bagfra, siger Marianne Steffensen. 🚲

6

karakteristika for dødsulykker med cyklister på kørt bagfra

- Bilisten er næsten altid en mand. Cyklisten er i to ud af tre tilfælde en mand.
- Bilisten er næsten aldrig spirituspåvirket og kører kun i få tilfælde over hastighedsgrænsen.
- De fleste ulykker sker om sommeren, om morgenen eller om eftermiddagen og i dagslys.
- Ulykkerne sker oftest på lige strækninger uden randbebyggelse i landzone.
- Der er oftest ingen eller kun smalle kantbaner på strækningen og ingen cykelfaciliteter.
- Manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed er den hyppigste ulykkesfaktor knyttet til bilisten.

KILDE: VEJDIREKTORATETS RAPPORT "ULYKKER MED CYKLISTER PÅKØRT BAGFRA"

Cykling er godt mod Corona, og Corona er godt for cykling

Virussen får lande og storbyer over hele verden til at give mere plads til cyklen.

→ Byer som Toronto, Rom og Bogotá ser ikke helt ud, som de gjorde før COVID-19 holdt sit indtog. Over hele verden er flere begyndt at cykle, og regeringer og bystyrelser har besluttet at bygge nye cykelstier, så de mange indbyggere kan komme sikkert

rundt i en tid, hvor metro og busser kan være risikable transportmidler. Og et stigende antal borgere i EU ønsker ifølge en undersøgelse fra Transport & Environment i Bruxelles, at deres byer i fremtiden bliver meget mere cyklist- og fodgængervenlige.

CYKLISTER

—
har udvalgt
en række
eksempler



Colombia

→ I marts oprettede Bogotá et 84 kilometer nødcyklenetværk for at hjælpe arbejdstagere med at komme rundt i de tidlige dage af COVID-19-krisen. Men for borgmester Claudia López, en ivrig cyklist selv,

var det bare en begyndelse. Hun regner med en enorm udvidelse af byens cykelruter som den bedste måde for bogotáerne at bevæge sig ind i fremtiden. I februar meddelte López, at byens udviklings-

plan for de næste fire år ville tilføje i alt 280 ekstra kilometer cykelstier til det eksisterende 550 kilometer lange netværk. I øjeblikket er næsten 7 % af de samlede ture i Bogotá på cykler, mere end i nogen an-

den by i Latinamerika. Men byen sigter meget højere: Det langsigtede mål er at have 50 % af de samlede ture på cykler eller andre mikromobilitetsalternativer som fx scootere.

Italien

→ Rom er en af de byer i Europa, hvor færrest cykler. Men også her skubbe Coronaen til udviklingen. I Rom byggede bystyret fra maj måned 150 km permanente og midlertidige cykelstier.

Et initiativ, som glæder Enzina Fasano, der står i front for et forbund, der kæmper for bedre italienske cykelforhold.

– Vi er meget glade. Vi har bedt om de her cykelstier i årevis. Mange af os, ikke kun mig, har kæmpet for at få dem, siger hun. Og Milano er i gang med at omdanne 35 km veje, så bilspor bliver til cykelspor, bedre plads til gående og 30 km/t hastighedsbegrænsning. Milano er en lille, tæt by, 15 km fra ende til ende med 1,4 mio. indbyggere, hvoraf 55 % bruger offentlig transport for at komme på arbejde. Den gennemsnitlige pendlertur er mindre end fire km, hvilket gør cyklen til en oplagt løsning.

Italien tilbyder desuden alle beboere i de større byer 60 % tilskud – op til 500 euro (3730 kr.) – ved køb af en ny cykel eller et elløbehjul resten af året.

Regionen Lombardiet har sat 856 mio. kr. af til at stimulere cykling over det næste år.



Frankrig

→ I Paris bliver 50 km vej gjort til cykelsti, og 30 gader konverteret til gågader. Den franske regering har desuden besluttet at bruge 150 mio. kr. på at få flere til at cykle, blandt andet ved at give alle borgere omkring 370 kr. i tilskud til cykelreparationer. Desuden har bystyret i Paris planer om at etablere cykelstier ud mod forstæderne langs de nuværende metrolinjer.

Paris lukkede under nedlukningen desuden for bilerne i en række gader og etablerede 'pop-up-cykelstier'. Blandt andet er det ene spor på den berømte gade Rue de Rivoli blevet reserveret til cyklister. Efter Corona-nedlukningen gik cyklingen 44 % op i Frankrig.

Storbritannien

→ I Storbritannien er salget af cykler øget betydeligt. Nogle forretninger oplyser ifølge BBC, at de sælger omkring dobbelt så mange cykler, som de plejer. Leicester er en af mindst 40 byer over hele landet, der har foretaget ændringer på vejene under nedlukningen, såsom at lukke gader for biler og indføre 'pop-up-cykelstier'. Storbritannien opretter desuden en ny regeringsorganisation, der udelukkende er rettet mod at fremme cykling og gåture. Med et budget på 2 mia. pund (ca. 16,5 mia. kr.) i løbet af de næste fem år vil Storbritannien lancere Active Travel England til at finansiere forbedret cykel- og fodgængerinfrastruktur i hele landet.

USA

→ New Yorks borgmester, Bill de Blasio, lovede allerede sidste år at bygge godt 400 km nye cykelstier, men på grund af Coronaen har byen nu etableret en række midlertidige 'beskyttede' cykelstier – som en del af det såkaldte 'Open Streets' program. Det skyldes blandt andet, at Coronaen har betydet, at flere og flere cykler i metropolens Open Streets indebærer, at cyklister og fodgængere på i alt cirka 160 km vej overtager kørebanelen mellem klokken 8 og 20. Målet er at begrænse smitten.

Canada

→ Torontos bystyre har godkendt et lynbyggeri af 40 km cykelstier på gader over hele byen for at gøre det lettere for pendlere at komme til og fra arbejde under COVID-19. Cykelba-neudvidelsen udgør den største enkeltudvidelse af cykelinfrastruktur i Torontos historie – med cykelruter, der både følger Torontos metrolinjer og spredt ud over byen. Det vil omfatte kontroversielle cykelruter, blandt andet en øst-vest-korridor, som cykeltilhængere har kæmpet for i årevis, men som der tidligere har været flertal imod i bystyret. Cykelstierne er for en del midlertidige og bliver genovervejet om et års tid.





Jeg boede et par dage i byen Mount Maunganui på Nordøen, og jeg skulle da en tur op på det bjerg, som byen er opkaldt efter.

Optur



Down Under

Journalist Frank Jensen kørte 10.000 km solo gennem New Zealand og Australien. Turen var både en rejse gennem landskabet og hans eget sind. Han har nu selv udgivet en bog om turen, Optur Down Under hedder den.

→ Kapitel ni i bogen.

Frank cykler i New Zealand:

Men jeg har mere end ekstra kædeled at glæde mig over. Jeg mangler nu nemlig bare cirka 100 kilometer, inden jeg når landets nordligste punkt, Cape Reinga på toppen af Nordøen, og det lader til at blive en herlig og nem dag på cyklen.

Et par dage tidligere taler jeg nemlig tilfældigt med en bilist, der kender turen op til Cape Reinga ad Far North Road, og han gør mig rigtig glad, da han fortæller, at de sidste 100 kilometer er helt og aldeles flade.

Det undrer mig godt nok, at der pludselig skulle være helt fladt. Men hvorfor skulle den gode mand dog lyve om det? Det ser jeg ingen grund



Bogen kan købes på frankdownunder.dk for 229 kr. af medlemmer af Cyklistforbundet mod normalpris 279 kr.



Mødte et ægtepar på en campingplads, og de inviterede mig til at kigge forbi, når jeg kom på deres kanter. Jeg kiggede ind, og så kunne jeg nyde denne fantastiske udsigt.

til. Så med den store og nyfundne tiltro til mine medmennesker kaster jeg mig glad i sadlen, og jeg bliver endnu gladere, da jeg konstaterer, at der er fladt, i hvert fald efter New Zealand-standard. Der kommer ganske vist en lille bakke hist og her, men intet at skrive hjem om. De sidste 50 kilometer kalder derimod på både papir, kuvert og frimærke, for de bakker, jeg møder der, er værd at skrive hjem om. Hold nu op!

Det er som om, at jeg er kommet til en anden planet, for landskabet ændrer sig fuldstændigt. Bakkerne står i kø, og de bliver både flere og stejlere, og jeg har det virkelig hårdt. For mig er cykling ikke kun fysisk, det er også en mental øvelse. Når jeg har indstillet mig på en flad dag, slår de mange bakker bare hårdere, end hvis jeg fra første tråd ved, at de kommer. Og det bliver værre endnu!

Av for den da!

Efter 80 kilometer kommer jeg til en tankstation med en kiosk, den nordligst beliggende butik i New Zealand. De sidste 20 kilometer af Nordøen er helt øde, så det er med at be-

nytte sig af muligheden for at handle lidt, når den er der.

Jeg synes nu også, at jeg har fortjent en is efter dagens hårde arbejde, og så kan jeg jo spørge til, hvordan de sidste 20 kilometer er? Jeg får den is, som jeg bestiller, og så får jeg i tilgift noget, jeg absolut ikke har bestilt. Nemlig en mel-ding, der er som en syngende lussing, en knyt-næve i maven og et knæ i skridtet. På én gang.

"I'm sorry, mate, but it's gonna be one long climb!"

Ham kan man desværre stole på. Nøj, de sidste 20 kilometer er stygge, for det er nærmest én stor stigning og de hidtil hårdeste kilometer på min tur. Her gælder det virkelig om at bide tænderne sammen, for det er slet ikke sjovt.

Men det er en god måde at teste min motivation på. For jeg er presset, og det gør ondt. Så handler det altså for alvor om at huske mig selv på, at jeg gør det her frivilligt, og at det er ok, at det er endda meget hårdt en gang imellem, og det er det nu. Jeg har dog kræfter og overskud til at sende ikke udpræget venlige tanker til den mand, der lovede mig 100 kilometer flade veje.

Min GPS viser, at jeg på min såkaldt flade dag har kørt 1143 højdemeter, og stort set alle sammen på de sidste 50 kilometer. 1143 højdemeter svarer til, at man kører godt 11 kilometer op ad en stigning, der stiger 10 procent.

Det harmonerer ikke prangende godt med min definition af flade veje. Så hermed et løfte til mig selv:

En anden gang vil jeg ikke lytte til bilister, der mener, at en vej er flad. For bilister kan man ikke stole på!

Fridag, fyrtårn, fotos og forrygende flinke folk

Man kan til gengæld stole på, at jeg er totalt udmattet og dødtæt, da jeg når ned til naturcampingpladsen, som bliver mit hjem de næste to nætter. Hurtigt bliver teltet sat op, og så kan jeg nyde den havudsigt, der mageligt opvejer, at der stort set ikke er nogen faciliteter på campingpladsen.

Jeg får også talt lidt med en anden cyklist, Veit, en ung tysker, som vil bruge godt fem måneder i New Zealand. Han er nok 15 år yngre end mig og tydeligvis i markant bedre





Færgen fra Nordøen sejler til den lille idylliske by Picton på Sydøen.



Min trofaste Cannondale cykel svigtede mig aldrig.



Min tur gav mig en større tro på verden og det gode i mennesker, og det har Anne her en stor del af æren for. Den tillid og imødekommenhed, som hun viste mig, var aldeles overvældende og imponerende.

form. Men jeg kan glæde mig over, at vi har brugt cirka den samme tid på at køre fra Auckland og herop.

Han kalkulerer også med cirka 15 kilometer i timen som gennemsnitsfart, ganske som jeg. For efter kæden sprang, har jeg glemt alt om gennemsnitshastigheder som i Danmark. Så det er fint at høre, at jeg ikke er superlangsom, men faktisk gør det fint.

Jeg er også fin til at falde i søvn, for hold op, hvor er jeg træt. Jeg går tidligt i seng og falder i søvn med den behagelige tanke om, at jeg kan sove lige så længe, som jeg vil og kan, og at jeg for én gangs skyld ikke skal pakke alt mit grej ned. I morgen er nemlig

fridag!

Næste morgen nyder jeg bare ikke at have travlt. Sidde med en kop kaffe og bare stirre ud over havet.

Men det kan jeg trods alt ikke gøre hele dagen. Så jeg går en tur ud til det fyrtårn, som står på Cape Reinga.

Solen skinner, jeg har god tid, kig til havet og lækre strande. Frank likes!

Tid til en pause. At sidde med fødderne ude over en klippekant, snuse luften af det salte hav ind og ellers bare nyde de mange smukke syn, som kyststrækningen byder på, er ren balsam for sjælen, og en tiltrængt forandring fra tilværelsen hjemme, hvor jeg længe har været presset i bund og manglet det mentale overskud.

Nu føler jeg den ultimative frihed – jeg kan gøre, som jeg vil. Der er ikke én eneste i hele verden, der kan gøre krav på min tilstedeværelse før om godt otte måneder, når min orlov udløber.

Godt nok får jeg ingen løn i perioden, men mon ikke det går alligevel? Jeg mangler jo ikke noget materielt, og hvis manglende løn i en periode er prisen for at føle mig fri og lykkelig, er det en pris, som jeg med største glæde betaler. Penge er ikke alt.

At gå ud til fyrtårnet er en gratis glæde. Men det føles bare ikke rigtigt at være der. For jeg har jo ikke min cykel med, og det holder altså ikke, når jeg nu er på cykelekspedition.

Også med cyklen!

Næste dag cykler jeg derfor derud igen, inden jeg atter skal sydpå. Det er ekstra arbejde på cyklen først at skulle ud til fyrtårnet, men hold op, hvor er jeg glad for, at jeg gør det. For det er en god oplevelse at stå ved fyrtårnet med min trofaste cykel. Dét føles rigtigt.

Her kan jeg på et skilt se, at der er 1452 kilometer til byen Bluff, som er den sydligst beliggende by på Sydøen. Der skal jeg ned, og de 1452 kilometer er vel at mærke i fugleflugtslinje, så jeg ved, at der ligger masser af hårdt arbejde forude for at komme derned.

Men det gør bestemt ikke noget – jeg nyder jo at være afsted, og jeg suger ivrigt til mig af de mange oplevelser og de mange møder med fantastiske mennesker. For mens min tilværelse hjemme længe har drænet mig for livsglæde og energi, kan jeg tydeligt mærke, at friheden til at gøre, hvad jeg vil og ikke have nogen forpligtigelser, fylder mig med energi og livsglæde.

Humørbarometeret er for opadgående, og jeg kan så småt begynde at tænke over, hvad der dog er sket de seneste år, hvor jeg har været så presset? Længe har det bare handlet

Optur



Down rævn



Hver og en af dem, jeg møder, bidrager til min udvikling – de fleste af dem positivt, heldigvis – og denne bog handler ikke 'bare om en cykeltur, men i lige så høj grad om, hvad det at gøre en drøm til virkelighed kan betyde for et menneske.

FRANK JENSEN

om at stå det igennem, at overleve det uheldige arbejdsmiljø. Men nu er jeg kommet på afstand af det, og det giver mig mulighed for så småt at begynde at reflektere over, hvad der dog er sket? Og hvorfor?

Svarene kommer jeg ikke lige sådan frem til. Tankeprocessen bliver nemlig heldigvis flittigt forstyrret. For dagen byder på masser af møder med mennesker. Det vækker i dén grad opsigt, at jeg ankommer til fyrtårnet på cykel. Her er normalt kun folk i bil, så mange kommer hen for at høre, hvad jeg dog har gang i, hvor jeg har cyklet fra – og hvor jeg skal hen? Der bliver ivrigt og flittigt taget billeder af mig og min cykel, så jeg er med garanti at finde i mangel et fotoalbum rundt omkring i verden.

Et britisk ægtepar er endda bekymret for, om jeg dog har nok at spise til dagens etape? Det har jeg såmænd. Men de insisterer på at give mig lidt mad, så snart efter guffer jeg lystigt en croissant i mig. De har også en banan til mig. Den gemmer jeg til senere. For jeg skal nok få brug for energien fra den – for nu går turen tilbage mod Auckland. 🚲



Når det kommer til smuk natur, er New Zealand leveringsdygtig i alt, også 20 meter høje vandfald.





Jesper Nygaard



Drømmen om de høje bjerge

NY BOG OM IKONISKE CYKELBJERGE

Bjergtagende cykling

Jesper Nygaard

Udgivet på Muusmann Forlag juli 2020

Fælles for en meget stor del af de danske cykelmotionister er en drøm om at cykle op ad Col du Galibier, og andre af de bjerge, mange af os kender fra Tour de France. En drøm om at være 'grimpeur' – en tohjulet bjergklatrer.

Bjergtagende Cykling – De Franske Alper er et væsentligt tråd på vejen mod tinderne. De omkring 300 sider er fyldt med fortællinger om 24 af de smukkeste, bedste og største franske cykelbjerge. Her er kendte bjerge som Col de la Croix de Fer og Col du Glandon. Men her er også blevet plads til mere ukendte stigninger som Col de Sarenne og Col de la Forclaz de Montmin. Alle bjerge er beskrevet med stigningsprocenter, længde, højde, grafik og særlige udfordringer.

Du kan også læse om overnatningsmuligheder i nærheden samt visuelt få overblikket over forskellige rutemuligheder op ad de enkelte bjerge. Og så er bogen fyldt med fotos fra hver enkelt bjergside.

Du får også alt det løse i form af et 26-ugers træningsprogram, grafikker af bjergene, tips til grej og gearing, matematiske forklaringer af stigningsprocenter og Newtons lov(e) om inert, drømmene, længslen.

SE HELE UNDERSØGELSEN HOS FORBRUGERÅDET TÆNKS MÆRKEBANK (KRÆVER MEDLEMSKAB)

Forbrugerrådet Tænks Mærkebank har sammen med Cyklistforbundet og Rådet for Sikker Trafik spurgt over 1.000 cyklister om deres erfaringer med deres hjelme.

Og hvilke hjelme er brugerne så mest glade for? Topscoreren er airbag halskraven Hövding. Hele 96 % af cykelhjelmens ejere vil anbefale den. Til gengæld er ejerne knap så begejstret for, hvor behagelig Hövding-hjelmene er i forhold til de andre mærker.

Giro og Specialized er i undersøgelsen mærkerne, du skal gå efter,

hvis du vil have en normal skal-hjelm. 94 % af ejerne af en Giro-hjelm vil anbefale mærket. 89 %, der kører med Specialized, vil anbefale det mærke.

Hvilket mærke cykelhjelm foretrækker vi?



OLDEFAR OG OLDEBARN FORENES I POETISK HYLDEST TIL CYKLEN

NY BOG:

TAG MED PÅ CYKELTUR GENNEM NITTEN VISER OG DIGTE FRA 1904 OG 2019.

CYKELDIGTE 1904 – 2019

Peter Alsted

I 1904 skrev forfatter Peter Alsted »Cykleviser« som en hyldest til jernhesten. 115 år senere cyklede hans oldebarn Peter Alsted fra Danmark til Grækenland for gennem langsomheden at tage temperaturen på medmenneskelighed i Europa. En tur på 3.746 km, hvor han overnattede hos fremmede eller i det fri.

Oplevelserne er sammen med en genudgivelse af oldefarens »Cykleviser« blevet til denne digtsamling, som kan læses fra begge ender. Man kan enten begynde i 1904 eller i 2019. Bogen fik hele 5 hjerter i Politikens anmeldelse.

Den foranderlige natur, mødet med fremmede, skybrud og hundeangreb folder sig ud over siderne, hvor oldefar og oldebarn med 115 års mellemrum er på hver sin tohjulede rejse.

Peter Junker Alsted (f. 1977) er forfatter, filminstruktør og eventyrer. Han debuterede i 2007 med romanen »Sorte scener« og har sideløbende med andre udgivelser instrueret og produceret dokumentarfilm.

. Deler sin tid mellem København og Klitmøller.

Bogen kan købes på Saxo og hos udvalgte cykelhandlere.

Se mere på www.peteralsted.dk

FREMMEDE I (ÅBNER)
Og så en lukket dør en aften
du hører rumsteren derinde
efter en hel dags susen
på den store klinge
tørstig og træt
tung, til tælling
du ved det godt du stinker
en svedig og sur ost
mellemkødet brænder
dit beskidte skræv
men musikken spiller i stuen
jordbærte og hjemmebryg
vandbakkelse vodka shots
bløde senge varme dyner
hul i maven
fyld det ud
fyld dig op

du har ikke sprog
du har ikke ord
du har ikke arme
særligt syg af misundelse
strømmen går
festen er slut
døren er på klem
er han et menneske
som du er et menneske
alle de forestillinger
om hinanden
rystende hoved
rystende hænder
kommunikerer med krusninger
og denne forvandling
da det fremmede ansigt
åbner

Fra CYKELDIGTE 1904 – 2019



EL-CYKEL TIL LEJE

El-cyklen Power 7 tilbydes for første gang i Danmark på abonnement. Swapfiets udvider sortimentet af cykler på månedligt abonnement, og tilbyder nu, ifølge dem selv, en state-of-the-art designcykel med gear, håndbremse og det ikoniske blå fordæk – i første omgang i hele København.

Cyklen er ifølge Swapfiets ideel til længere strækninger, og til travle cyklistere som ønsker at komme hurtigt og elegant fra A til B uden for meget sved på panden.

Cyklen har en tophastighed på 25 km/t og har håndbremse og 7

gear, samt digital display. Den er udstyret med den nyeste Shimano elmotor, og et batteri som nemt kan tages ud og oplades – og så kan den køre op til 145 km på én opladning.

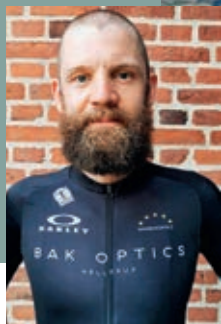
Siden lanceringen i 2018 er hollandske Swapfiets vokset til knap 13.000 danske medlemmer, som kører rundt på cyklerne med det velkendte blå forhjul i København, Aarhus, Odense og Aalborg.

Swapfiets har desuden annonceret, at virksomheden åbner i henholdsvis London, Milano og Paris i løbet af 2020.

El-cykel på månedligt
abonnement med Swapfiets

Når cyklen går til filmen

Cyklen spiller både hovedroller og biroller i filmens verden. CYKLISTER har udvalgt nogle af de bedste cykelfilm – både spillefilm og dokumentarer.



Moon Rider

En nyere dokumentar fra 2012 er Daniel Denciks **Moon Rider** om cykelrytteren Rasmus Quaade.

Moon Rider er en fortælling om den unge Rasmus og hans kamp for at blive professionel cykelrytter. Det er en dannelsesrejse, der fører tilskueren med ned i helvede og tilbage. Med personlige Super8-optagelser og rå hjelmkamera-billeder fortælles historien om et ekstraordinært talent, der befinder sig på et afgørende tidspunkt i sit liv. Rasmus har en krop skabt til cykling, men et sind, der er skabt til at tænke. Hans fængende overvejelser om liv og død bliver hans største modstander i kampen om at udleve sin drøm.

Rasmus Quaade kan du desuden følge på Facebook, hvor han i år meget personligt og flot har fortalt sine følelser om sin cykeltur til Nordkap og hjem igen. Profilen er åben for alle.



Butch Cassidy and the Sundance Kid – handler ikke om cykling

Paul Newman og Katharine Ross cykler sammen, mens 'Raindrops keep falling on my head' fylder lydsporet. Og så er der lige Robert Redford også. En cykelfilm er det egentlig ikke, da den handler om to 'out-laws' i det halvville vesten. Og i virkelighedens verden var Newman mere interesseret i racerbiler og motorcykler. Men god er den, og scenen er uforglemmelig.



EN FORÅRS DAG I HELVEDE

Man kan sige meget om Jørgen Leth, men han skabte i 1970-erne nogle fine og specielle dokumentarer om cykelsporten. Fx Jørgen Leths personlige film om det klassiske cykelløb Paris-Roubaix. Ruten er en af de hårdeste, der kan tænkes, og løbet afvikles på kun én dag. I denne film har løbet sine egne helte og skurke, sin egen dramatik og barske poesi. Filmen fokuserer på to af datidens største cykelnavne, belgieren Eddy Merckx og danskeren Ole Ritter. De ophøjes til helte igennem Leths poetisk-ekvilibristiske kommentarspor, som vi senere kender fra Tour de France.

Se også Leths to andre cykelfilm, Stjernerne og Vandbærerne og Den Umulige Time.



BREAKING AWAY – drømmen om de store ryttere

Breaking Away fra 1979 regnes af mange for den bedste spillefilm om cykelsport. Den blev sågar nomineret til to Oscar-statuetter. Kultinstruktøren Peter Yates, der lavede Steve McQueen-klassikeren Bullitt fra 1968, stod bag den inspirerende coming-of-age-historie om en ung mand fra Indiana, der drømmer om at køre mod de store italienske ryttere.

TRILLINGERNE FRA BELLEVILLE – fransk, animeret spillefilm fra 2003, instrueret af Sylvain Chomet

Da hendes barnebarn bliver kidnappet under Tour de France, går Madame Souza og hendes elskede vovse Bruno sammen med Belleville Sisters, en aldrende sang- og dansegruppe fra Fred Astaire-tiden, for at redde ham.

Flot, flot animeret film med jazzmusik. Meget fransk, meget sjov og meget langt fra Disney.

CYKELTYVEN – Italiensk spillefilm fra 1948, instrueret af Vittorio De Sica.

Måske den mest berømte spillefilm med cykel i titlen og af mange bedømt som et mesterværk fra tiden. Ricci, en arbejdsløs mand i den dårlige økonomi efter 2. verdenskrig i Italien, får omsider et godt job som plakatopsætter. Til det har han behov for en cykel. Men desværre bliver den stjålet. Han vandrer derfor rundt i Roms gader med sin søn og leder desperat efter cyklen. Ricci formår endelig at finde tyven, men uden bevis må han opgive sin sag. Uden en cykel vil han ikke være i stand til at beholde sit job.

the end



VELKOMMEN TIL CYKELVÆKSTHUSET

Som man kan se på fotoet fra Oslo, kan man sagtens transportere meget gods på en ladcykel. Det er på dagsordenen i Cykelvæksthuset, der bliver det daglige navn på et nyt rådgivningscenter i Cyklistforbundet, som forbundet skal drive de næste fire år for penge fra finansloven. Cykelvæksthuset skal rådgive virksomheder om, hvordan de i højere grad kan bruge cykel til transport af både gods og medarbejdere.

Det er håbet, at Cykelvæksthuset vil bidrage til styrket folkesundhed, reduceret trængsel i og omkring de store byer og ikke mindst bidrage til at indfri de miljø- og klimapolitiske ambitioner om en grøn omstilling. Det var en af Cyklistforbundets medarbejdere, Christina Britz, der fandt på navnet, der klinger mere mundret end 'rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder', som er det officielle navn.

Cyklistforbundet rykker sammen

I starten af august lukkede Cyklistbutikken 1905 og cykelværkstedet som en følge af Hovedbestyrelsens beslutning. Derfor har forbundet opsagt det ene af to lejemål på Israels Plads, så cyklistforbundet fremover kun vil være at finde i de gamle butikslokaler i nr. 5 og ikke længere også i nr. 7.

5



Broen til fremtiden
Alliance for en grøn og retfærdig omstilling

CYKELLEG OG TRAFIKSIKKER I VIBORG

Cyklistforbundet i Viborg har fået 20.000 kr. af GF Fonden til at tilbyde kommunens institutioner og skoler at de kommer på besøg med "Cykelleg og Trafikikker". Tilbuddet handler om, at Cyklistforbundets frivillige vil undervise børn og det pædagogiske personale i institutionen i forskellige cykellege, som alle har til formål at gøre børnene trafikksikre på cykel. Pengene går blandt andet til en af Cyklistforbundets instruktører, der underviser i 'cykelleg'.

Cyklistforbundet bliver en del af Broen til Fremtiden

– Hvis vi skal lykkes med grøn omstilling af Danmark, skal vi arbejde i brede og stærke alliancer på tværs af gamle skel. Sådan lyder det fra Cyklistforbundets Klaus Bondam, efter at Cyklistforbundet har sluttet sig til Broen til Fremtiden – en alliance af faglige organisationer og grønne bevægelser, der vil påvirke dansk klimapolitik.

I Broen for Fremtiden skal Cyklistforbundet især bidrage med et cykelperspektiv til grøn omstilling på transportområdet:

– Cyklen er et afgørende element i grøn omstilling af Danmark og i at få stoppet disse års skræmmende udvikling, hvor vores byer er ved at sande til i biler. Det kan nok så grønne el-biler ikke afhjælpe. Vi er i transportdebatten nødt til at side stille cyklen med bilen og prioritere den lige så højt, siger direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam.

Alliancens arbejde skal munde ud i konkrete og løsningsorienterede politikpapirer, som præsenteres for landets politikere.

Top

At bystyrrer og regeringer over hele verden pga Corona-pandemien investerer i nye cykelveje.

Flop

Hvis samme bystyrrer og regeringer 'glemmer' cyklen igen, når der forhåbentlig findes en vaccine mod virussen.



”Mine arme er for korte til at cykle”

En af Cyklistforbundets 10 'gode' undskyldninger for ikke at cykle

CYKLISTFORBUNDET
PÅ INSTAGRAM (ILLU: MARIA TRAN)

Falske kryds

”Vi har falske Hollænder Kryds i hele dk. Man har vendt deres funktion på hovedet så cyklerne alle steder skal holde for bilerne. Det er næsten perverst. Vi har brug for at ændre vores syn på trafik så det er cykler og fodgængere der er i fokus og ikke bilerne.”



ANDERS LUKYANOV RASMUSSEN
PÅ FACEBOOK



”Styrk nu sammenhængen mellem at være cyklist og at køre i tog. Få nu lavet nogle cykelløsninger, der er i tråd med tiden. Gør det nu muligt at bestille plads til sig selv og sin cykel i Øresundstoget og Pågatåget.”

CYKLISTFORBUNDET
PÅ TWITTER

PRESSEMEDDELELSE: Vi kan ikke tale om en grøn omstilling af erhvervstransporten uden at adressere det kæmpe potentiale, som transport med ladcykel og el-ladcykel udgør. Vi har med el-ladcyklen store og uudnyttede muligheder for at mindske trængslen og CO₂-udledningen, give en renere luft og mere sikker trafik i byerne.

KLAUS BONDAM
DIREKTØR I CYKLISTFORBUNDET



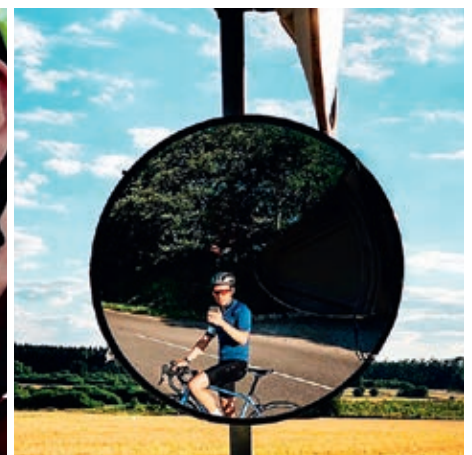
Du kan også få dit cykelfoto i CYKLISTER. Læg billedet på Instagram og tag det med: **#pedalkraft**



Yellowwhatphoto_Klitmøller



Outdoorbeat_A man has got to eat



Mr_babdellahn_out of office

Serie:

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

Mød grundlæggerne af biotekvirksomheden Gubra, Niels Vrang og Jacob Jelsing. Gubra er virksomhedsmedlem og hovedsponsor af dette og næste års udgave af VI CYKLER TIL ARBEJDE.

PERSONLIGT MEDLEMSKAB

FIRMAMEDLEMSKAB

HUSSTANDSMEDLEMSKAB

DIGITALT UNGDOMSMEDLEMSKAB

SENIORMEDLEMSKAB

BLIV MEDLEM PÅ
CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEM

Læs mere:
cyklistforbundet.
dk/firmamedlem

**"VI CYKLER TIL
ARBEJDE flugter
godt med vores syn
på samfundsansvar."**



CYKLIST
FORBUNDET
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

TEKST JØRGEN SCHLOSSER
FOTO METTE FRANDSEN

Hvem er Gubra?

Gubra er en privatejet biotekvirksomhed. Vi laver forskning og rådgivning i ny medicin indenfor især stofskiftesygdomme som fedme, sukkersyge og fedtlever. Vores kunder og samarbejdspartnere er primært medicinalsekskaber og akademiske institutioner. Vi grundlagde virksomheden sammen i 2008. Vi holder til i det grønne område i Hørsholm.

Hvorfor har I valgt at blive firmamedlem?

Vi er to 'klima- og cykeltosser', som gerne vil gøre noget godt for samværet på vores arbejdsplads, for vores fælles sundhed og for klimaet. Vi synes, at Cyklistforbundet rammer alle dele lige godt. Gubra har været ivrige deltagere i VI CYKLER TIL ARBEJDE så langt tilbage, vi kan huske. Vi vil gerne være en cykelvenlig arbejdsplads, og Cyklistforbundet hjælper os med gode råd og inspiration.

Hvad betyder cyklen/cyklisme for jeres virksomhed?

Cyklen er både mål og middel til en sundere og mere holdbar livsstil. Det er kerneværdier for os i Gubra, hvor vi hellere springer i sadlen og engagerer os aktivt – også i debatten – frem for bare at vente og se tiden an. Cyklen kan ikke redde verden, men den er én blandt mange løsninger på de mindst 17, ifølge FN, store globale problemer, vi står med. I dagligdagen i Gubra er den et forfriskende pusterum for dem, som vælger at tage cyklen på arbejde. Der går også tit sport i den blandt nogle af de seriøse ryttere, og det kan til tider blive ret skægt.

I er hovedsponsor for Cyklistforbundets VI CYKLER TIL ARBEJDE. Hvorfor mener I, det er vigtigt at støtte?

VI CYKLER TIL ARBEJDE flugter godt med vores syn på samfundsansvar. Vi forsker jo i udviklingen af nye lægemidler, særligt inden for fedmerelaterede sygdomme – men ved godt, at forebyggende sundhedsinitiativer er en langt bedre løsning. Forskning viser, at der er betydelige sundhedsgevinster at hente, hvis man som medarbejder vælger cyklen frem for mere inaktive transportformer som bil og bus.

Hvad mener I, man bør gøre for at styrke cyklismen i Danmark?

Vi er selv meget begejstrede for de nye el-cykler, som vi nu tilbyder vores medarbejdere i Gubra, at de kan lease over lønnen. Vi ser gerne at danske arbejdspladser bliver tilskyndet til at stille den slags købe- eller låneløsninger af el-cykler til rådighed uden, at medarbejderen skal beskattes af det. Fordelene for vores sundhed og for klimaet er simpelthen for åbenlyse.