

MEDLEMSMAGASIN · 2/2026 · 90. årgang

CYKLISTER



CYKLIST
FORBUNDET

Ti år med lovligt
højresving for rødt:

**REGLERNE ER FOR
STRAMME**

SIDE 8

Debat:

**HVEM LÆRER WOLT-
BUDENE AT CYKLE?**

SIDE 31

Test:

**CYKELCOMPUTERE OG
RUTEPLANLÆGGERE**

SIDE 34

Cykelrejse:

**HELE FAMILIEN
CYKLEDE TIL KROATIEN**

SIDE 38

TEMA: FØRST MED TOG, SÅ MED CYKEL

**Otte smukke ture
fra en station**



TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

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

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

Naturcykling – find vej til krop og sjæl

For få uger siden blev Langeland fejret som Danmarks første ø med komplet skiltning af et sammenhængende cykelnetværk. Et netværk, hvor man kan lade nysgerrigheden bestemme retningen og trygt finde vej mellem små landsbyer, kyster, skove og åbne landskaber. Det er værd at fejre. Ikke kun for Langeland, men fordi det peger på noget større: Naturcyklingen har fået medvind.

I dette nummer kan du læse om otte smukke ture med tog og cykel som udgangspunkt. Du kan også læse om digitale værktøjer, der hjælper med at finde vej ud i det blå.

For cykling handler ikke kun om transport, kilometer eller kondition. Når vi cykler i naturen, gør vi noget godt for både krop og sjæl. Naturcykling er motion uden præstationskrav. Her er målet ikke nødvendigvis høj gennemsnitshastighed eller flest mulige segmenter på Strava. Målet kan lige så vel være at opdage en ukendt grusvej, holde pause ved en fjord eller lade børnene vælge næste sving.

Der findes i dag flere veje ind i naturcyklingen end nogensinde før. Nogle følger klassiske, skilte ruter. Andre sammensætter egne ture via knudepunktsnetværk som på Langeland. Og stadig flere bruger digitale ruteplanlæggere til at finde småveje, markspor og skovstier, de ellers aldrig ville have opdaget.

Mange steder kan man endda forberede sig hjemmefra. På Google Street View er naturstier, grusveje og lokale ruter blevet synliggjort i områder som Langeland, Viborg, Randers, Ærø, Samsø, Læsø og Fur. Det gør det lettere at vælge ruter efter både mod, erfaring og cykeltype.

Samtidig sker der noget politisk. EU har netop anerkendt cykelturisme som en strategisk sektor. Det kan lyde teknokratisk, men rummer et klart signal: Cykling i naturen er ikke en niche. Det er sundhed, rekreation, lokal udvikling og bæredygtig turisme i én og samme bevægelse.

Cyklistforbundet er medlem af Friluftsrådet, som netop har lanceret en bæredygtighedserklæring for friluftslivet i Danmark. Her står naturcyklingen stærkt. For få ferieformer belaster så lidt og giver så meget tilbage.

Måske er det netop tid til at finde din egen vej ud i det blå. 🚲



JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET

MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter



Først med tog –
så med cykel

TEMA

VI GIVER DIG OTTE FANTASTISKE RUTER TIL EN SMUK TUR I SOMMERLANDET, HVOR DU LÆGGER UD FRA EN STATION.

TALCYKLING



9 KM

Gennemsnitlig afstand tilbagelagt dagligt på cykel i Danmark.



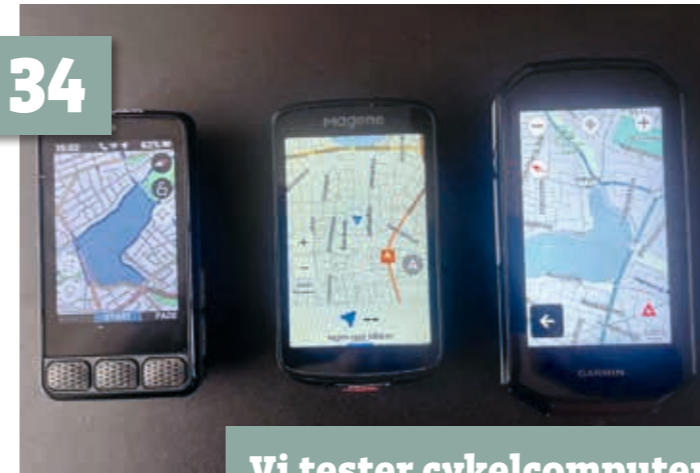
Rundkørsler

Der sker 200 cykelulykker i rundkørsler hvert år. I Haderslev har de bygget en, hvor det aldrig sker, fordi cykler og biler er helt adskilte.

Her må du må gerne cykle over for rødt

Efter ti år med lovlige højresving for rødt er det tydeligt, at reglerne for det bør lempes, mener Cyklistforbundet. Ny rapport viser, at mange kommuner får afslag, når de ønsker at indføre det i lyskryds.

Højresving
for rødt



Vi tester cykelcomputere

Hjælp til at finde vej

Med cykelcomputer og ruteplanlægger åbnes en verden til både etablerede og nye cykelstier. Vi tester og fortæller om cykelcomputere og ruteplanlæggere for begyndere.

INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 Nyt fra ind- og udland
- 8 Lovlige højresving for rødt
- 10 Lokalnyt: Herning, Aalborg og Aarhus

TEMA FØRST MED TOG, SÅ MED CYKEL

- 14 Søhøjlandet – Jyllands midte
- 15 Saltvand og vilde kaniner
- 16 Danmarks smukkeste fjord
- 17 I fodsporene fra 1864
- 18 Med Kattegat om styrbord
- 19 Østfyn er fin
- 20 Rundt om Guldborgsund
- 21 Familievenlig natursti på Sjælland
- 22 Cyklen vinder i DSB's nye transportguide
- 24 Sådan bygger man sikre rundkørsler
- 28 Her finder du os til Copenhagen Sprint
- 29 Kenneths klumme: Katastrofetal for unges cykling
- 30 Debat
- 32 Fra elitebilist til vanecyklist
- 34 GEAR OG GREJ: cykelcomputer og ruteplanlægger
- 38 Rejser: Fra Danmark til Kroatien
- 42 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 43 PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 44 Mød en medarbejder – og hans cykler

CYKLISTER

Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



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



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Emil Maj Christensen
Jane Kofod
Maria Amrani
Julie Vinther Hartz
Kasper Lundtoft Bentsen
Andreas Kondrup
Ingvardsen
Tine Malm

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

Hovedbestyrelse
Se kontaktinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 9.250 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
Stibo Complete

Annoncer
Redaktøren:
tlf. 27 52 43 25

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

Forsidefoto: Jens Hasse



Ladcykler og el-løbehjul er sjældne på travle cykelstier



FOTO: SØREN SVENDSEN

SELVOM ET VÆLD AF KØRETOJER er tilladt på cykelstierne, bliver cykelstier i de største byer næsten udelukkende benyttet af cyklister på helt almindelige cykler og elcykler, viser en nyere analyse fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Undersøgelsen er baseret på videoobservationer af mere end 28.000 køretøjer på fem udvalgte cykelstier i Aarhus og København og analyserer både køretøjstyper og hastighe-

der. Resultaterne viser, at 97-98 procent af trafikken på cykelstierne består af tohjulede cykler, herunder almindelige cykler og elcykler. Andre køretøjer som ladcykler, små el-køretøjer, knallerter og kabinescootere udgør tilsammen kun 2-3 procent af trafikken.

KILDE: DET NATIONALE VIDENCENTER FOR CYKELFREMME

Læs mere



Jylland mangler cykelstier

Længden af cykelstinet pr. kvadratkilometer bebygget areal

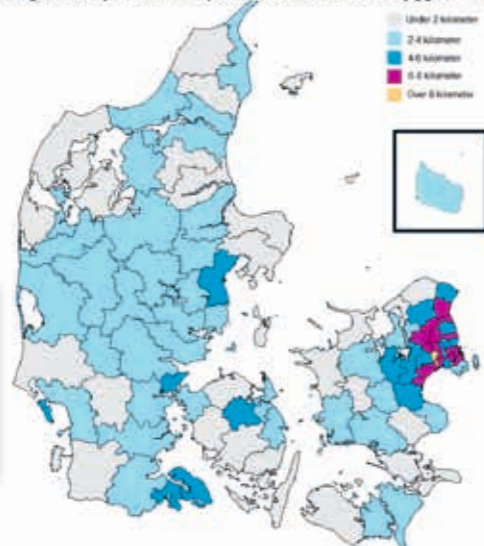


FOTO: DI

EN OPGØRELSE FRA DI (Dansk Industri) viser, at der er markant mindre cykelsti pr. bebygget areal i Jylland end på Sjælland. Cykelstierne ligger tættest i **hovedstadsområdet**, hvor befolkningstætheden er høj, og afstandene er korte. Københavns omegn har gennemsnitligt 6,3 km cykelsti pr. kvadratkilometer bebygget areal, mens landsgennemsnittet er 2,8 km. De nationale topscorere skal da også findes på den københavnske vestegn, hvor der i fx Vallensbæk Kommune

er 10,5 kilometer cykelsti pr. bebygget kvadratkilometer. Store jyske kommuner som Herning, Holstebro og Viborg ligger stort set lige med kun 2,5 kilometer sti pr. kvadratkilometer bebygget areal. Vest for Storebælt ligger cykelstierne tættest i Østjylland, som med lige under tre kilometer sti pr. bebygget kvadratkilometer sniger sig op over landsgennemsnittet.

Læs analysen fra DI



Fredericia Cykler

Fredericia Kommune lancerer nu *Fredericia Cykler*, en fireårig satsning (2026-2029), der skal få flere borgere til at vælge cyklen i hverdagen. Indsatsen bygger ifølge kommunen videre på mange års investeringer i cykelinfrastruktur og kombinerer fokus på sundhed, transport og et stærkt lokalt foreningsliv. Målet er at gøre cykling til et naturligt valg for børn, unge og voksne - til skole, arbejde og fritid. Som led i satsningen har kommunen også indgået et samarbejde med Danmarks Cykle Union, hvilket betyder, at PostNord Danmark Rundt lægger vejen forbi Fredericia flere gange i perioden.

FOTO: FREDERICIA KOMMUNE



FOTO: SHUTTERSTOCK

Manglende vedligehold af Cykelstier er dyrt

Når kommuner nedprioriterer vedligehold af veje, cykelstier og fortove, kan det blive dyrt på flere fronter. Det viser en ny analyse, som COWI har udarbejdet for Dansk Industri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Dansk Vejforening og Asfaltindustrien. Ifølge analysen har manglende vejvedligehold ikke alene betydning for den tekniske tilstand og de kommunale anlægsbudgetter. Det påvirker også trafikikkerhed, fremkommelighed, miljø, sundhed og borgernes oplevede livskvalitet. Analysen peger på, at dårlige vejforhold kan føre til flere uheld og skader, men også til højere brugeromkostninger og længere rejsetid for både bilister og cyklister.



USA: Kamp om cykelsti skaber landsdækkende protester



FOTO: SHUTTERSTOCK

Budapest vil cykle

Det går fremad med cyklingen i Ungarn. Budapest er blevet medlem af Cities & Regions for Cyclists-netværket, som samler europæiske byer og regioner, der arbejder for at fremme cykling. Byen har næsten 1,7 millioner indbyggere og har oplevet en markant stigning i cyklisme, hvor cykling nu er en integreret del af bybilledet. Der har tidligere været forsøg på at undertrykke cykling, og det kræver vedholdenhed fra flere sider at ændre vaner og institutionelle strukturer. Kommunen har blandt andet et mål om ti % cykelandel i transport inden 2030, 40 % reduktion af CO₂-udledning og halvering af trafikdræbte inden 2030.

KILDE: ECF



FOTO: SHUTTERSTOCK

EU anerkender cykelturisme som strategisk sektor

Transport- og Turismeudvalget i Europa-Parlamentet har for første gang anerkendt cykelturisme som en "strategisk europæisk sektor" i en ny rapport om turisme. Rapporten blev vedtaget 18. marts. Anerkendelsen betyder, at cykelturisme nu indgår i EU's kommende strategi for bæredygtig turisme. Cykelturisme får nu større politisk opbakning og mulighed for flere investeringer i infrastruktur og markedsføring. Det kan betyde bedre cykelstier, flere cykelvenlige tog og flere lokale initiativer, der styrker cykling som ferieform.

KILDE: ECF

EN PLAN FRA TRUMP-REGERINGEN om at fjerne en del af den beskyttede cykelsti på 15th Street i Washington D.C. har udløst protester og solidaritetsrallyer blandt cyklister over hele USA. Sagen handler ikke kun om én cykelsti, men om et princip: Hvis en populær og sikker cykelsti kan fjernes, er ingen projekter sikre. Cykelstien har reduceret cykelulykker med 91 % og det samlede antal ulykker med 46 procent. Alligevel risikerer

den at blive fjernet af Trump-regeringen, der mener, den hindrer biltrafikken, hvilket har ført til retssag og protester landet over. Fx har Bicycle Colorado organiseret et solidaritetsrally. Situationen i D.C. ses som et varsel for andre byer: Infrastruktur, der har taget år at planlægge og bygge, kan stadig fjernes eller udfordres politisk. Washingtons borgmester er for cykelstien.

KILDE: MOMENTUM MAG



FOTO: SHUTTERSTOCK

Paris' cykelrevolution

BORGMESTER I PARIS Anne Hidalgo er stoppet efter 12 år ved magten. Under hende blev der anlagt flere hundrede kilometer cykelstier, plantet 155.000 træer, indført bilfri zoner langs Seinen og fodgængerzoner ved omkring 300 skoler. Parkeringspladser er erstattet af grønne områder og udeservering, og trafikken er reduceret markant. Omstillingen har både forbedret trafikikkerheden og luftkvaliteten, men har mødt

modstand fra bilister og politiske modstandere. Alligevel peger eksperter på Paris som et europæisk forbillede, der viser, at ambitiøs byomdannelse er mulig, hvis det politiske mod er til stede. Paris er ikke nødvendigvis unik - byen har snarere indhentet andre cykelbyer - men udviklingen viser, hvor hurtigt forandring kan ske, når der investeres konsekvent i tryk cykelinfrastruktur og byliv frem for biler.

KILDE: THE GUARDIAN

Stramme regler og politivurderinger bremser lovlige højresving for rødt

Reglerne for at tillade lovlige højresving for rødt bør lempes. Det mener Cyklistforbundet efter, at en ny rapport evaluerer næsten ti års erfaring med at lade cyklister svinge til højre for rødt lys i danske kryds.

Siden 2013, hvor Vejdirektoratet igangsatte de første forsøg, har danske cyklister i udvalgte kryds lovligt kunnet ignorere det røde lys, når turen gik til højre. Formålet var fra start at skabe bedre flow og reducere antallet af stop for de tohjulede. I 2016 blev ordningen gjort permanent, og i dag viser en omfattende erfaringsopsamling fra landets kommuner, at tiltaget generelt er en stor succes. Men der er stadig for mange steder, hvor kommunen ikke selv indfører det, eller ikke får tilladelse af politiet til at indføre det. Det mener direktør i Cyklistforbundet Kenneth Øhrberg Krag.

”Jeg mener, at der er behov for at lempe reglerne for at etablere lovligt højresving for rødt. Når reglerne medfører, at det kan indføres i de komplicerede kryds, men ikke i de mere simple, er der noget, der skal ændres.”

Selvom mange kommuner ønsker at udbrede ordningen til endnu flere kryds, støder de nemlig ofte på en kontant barriere: Lovkravene til vejens indretning. For at få lov til at opsætte det lille rød-hvide skilt, der viser, at cykler må køre til højre for rødt, kræves nemlig, at cykelstien er mindst 1,85 meter bred og opdelt i to separate baner, og at der er cykelsti både før og efter svinget. Rapporten viser, at der ligger et paradoks i, at kravene til krydssets geometri gør, at tiltaget kun kan etableres i de mest komplekse og mest trafikerede kryds. Disse geometriske krav betyder, at mange eksisterende kryds i de ældre, tætte bykerner slet ikke kan få tilladelse, selvom trafikken ellers ville tillade det. Flere kommuner foreslår derfor i rapporten, at reglerne bør blødes op, så man fx også kan



Reglerne for lovlige højresving bør lempes.

indføre ordningen i kryds med smalle cykelstier eller cykelbaner, så længe trafikikkerheden vurderes at være i orden.

Frederiksberg har fået nej

Det er politiet, der afgør i hvert enkelt kryds, om der må indføres højresving for rødt, og især politikredsen i København og Frederiksberg har været nærig med godkendelserne. Frederiksberg Kommune har fx ikke et eneste kryds med tilladt højresving for rødt, selv om kommunen faktisk ønsker det. Kommunen har fået afslag, blandt andet med henvisning til store fodgængerstrømme.

”Det kan ikke passe, at Frederiksberg Kommune skal have afslag til alle kryds, når kommunen selv har vurderet, at det er sikkert at indføre det,” siger Kenneth Øhrberg Krag og uddyber:

”Lovlige højresving for rødt findes med stor succes i en lang række europæiske lande, og nu er det heldigvis også blevet mere udbredt i Danmark, men slet ikke nok. Reglerne for lovlige højresving bør lempes, og så viser rapporten også, at de er der nogle kommuner, der halter efter og ikke rigtig har fået det indført.”

En af de største bekymringer ved introduktionen var trafikikkerheden. Kommunerne har dog generelt ikke oplevet, at krydsene er blevet mindre sikre, hvor højresving for rødt er tilladt. Faktisk viser erfaringen

gerne fra både Danmark og udlandet, at tiltaget ofte blot lovliggør en adfærd, som mange cyklister allerede praktiserede. Rapporten om højresving er udarbejdet af Artelia for Vejregelgruppen for Trafikkerikkerhed og kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside. 



Højresving for rødt i Danmark

For at cyklister lovligt må svinge til højre i et signalreguleret kryds, skal følgende være opfyldt:

Skiltning: Der skal være opsat en undertavle (U 7) med en sort cykel og pil under trafiksignalet.

Cykelstier: Der skal være separat cykelsti både før krydset og efter svinget.

Plads og striber: Cykelstien skal være mindst 1,85 meter bred og opdelt med en ubrudt linje i en ligeud- og en højresvingsbane.

Vigepligt: Selvom det er tilladt at svinge for rødt, skal cyklister altid holde tilbage for fodgængere (der har grønt) og tværgående cyklister.

Godkendelse: Det er den enkelte kommune, der skal søge politiet om tilladelse til at indføre tiltaget i et specifikt kryds.



Det er lang tid siden, rådhuset i Herning har lagt mødelokale til et møde i udvalget for trafikikkerhed

HERNING- AFDELINGEN EFTERLYSER UDVALG FOR TRAFIK- SIKKERHED

KAN ET KOMMUNALT UDVALG BLIVE PIST VÆK – og uden videre holde op med at eksistere? Nej, vil de fleste sikkert mene. Men det er ikke desto mindre, hvad der måske er sket med Herning Kommunes Trafikkerhedsudvalg.

Den mildt sagt mystiske historie om det forsvundne udvalg tog sin begyndelse, da Cyklistforbundets lokalformand, Klara Søndergaard, ringede til Herning Folkeblad.

”Jeg kan ikke forstå, at vi ikke bliver indkaldt til udvalget. På rådhuset får jeg det svar, at trafikikkerhedsudvalget er lukket ned. Det ærgrer mig, for vi vil så gerne inddrages i arbejdet,” sagde hun til avisen.

Herning Folkeblad kontaktede også Cyklistforbundets forperson, Jens Peter Hansen.

”Det ser jo ud, som om udvalget stille og roligt bare er forsvundet. Vores lokale folk i Herning vil gerne med til

møderne, men de har ikke fået indkaldelse i flere år,” sagde Jens Peter Hansen til avisen.

Nyt udvalgsmøde på vej

Forvaltningschef Jacob Philipsen bekræfter over for Herning Folkeblad, at der nok er gået for lang tid siden sidste møde.

”Det er rigtigt, at det er et stykke tid siden. Det er, fordi vi er gået over til at holde møderne ad hoc efter behov. Men vi har faktisk lige talt om, at vi skal have indkaldt til et nyt møde her i foråret,” lover Jacob Philipsen.

Han mener, at de seneste to møder er blevet holdt helt tilbage i 2022 på bagkant af coronaepidemien.

KILDE: HERNING FOLKEBLAD

Hver tredje borger i Aalborg vil cykle mere for klimaet

Debatindlæg af Mike Hedlund-White, formand, Cyklistforbundet Aalborg og Nicolai Kammersgaard, lokalbestyrelsesmedlem, Cyklistforbundet Aalborg.

EN NY KLIMAUNDERSØGELSE bestilt af Aalborg Kommune viser, at 32 procent af de adspurgte vil cykle mere som en af hverdagens klimahandlinger for at imødegå klimaforandringer. Til sammenligning svarer 22 procent,

at de vil bruge mere kollektiv transport, mens 38 procent vil skifte benzin- eller dieselbilen ud med en elbil. Det er gode nyheder, at så mange ser cykling som en attraktiv klimahandling i hverdagen.

For 68 procent af danskerne ejer allerede en cykel. Den skal blot ud af skuret. Den danske vejtransport stod i 2023 for 25 procent af Danmarks samlede CO₂-udledninger.

Aarhus afdeling: Endelig forsvinder 'sort plet'

I 2019 MELDTE FLERE borgere i Aarhus i en undersøgelse, som Cyklistforbundet foretog, at det som cyklist var med ”livet som indsats”, hvis man valgte at køre på vejen mod Tranbjerg. Nu, syv år senere, er byggeriet af en 3,6 kilometer lang cykelsti mellem Solbjerg og Tranbjerg endelig gået i gang.

”Jeg er virkelig glad for, at vi nu endelig kan give cyklisterne i den sydlige del af vores kommune den cykelsti, de fortjener og har ventet længe på. Jeg har jo også godt hørt om forældre, der ikke tør lade deres børn cykle selv, fordi det føles utrygt. Jeg håber, at den nye cykelsti vil få flere til at vælge cyklen til – også på børnenes vegne – for vi ved, hvor meget godt der kommer ud af at cykle, og vi ved, at de gode cykelvaner allerede starter i barndommen,” siger rådmand for Teknik og Miljø Nicolaj Bang (C).

Den nye cykelsti bliver bygget langs Gammel Horsensvej og Tingskoven. Der er tale om en dobbeltrettet cykelsti. Stien bliver forbundet med eksisterende cykelstier i begge ender, og dermed bliver det fremover muligt at cykle alle cirka fem kilometer mellem Solbjerg og Tranbjerg på cykelsti.

Godt sort plet forsvinder

Formand for Cyklistforbundets Aarhus-afdeling Kristian Beedholm siger til CYKLISTER, at han glæder sig over, at den vigtige cykelsti bliver etableret.

”Det var en ’sort plet’ i kommunen, hvor det var farligt at køre, så det er godt, den bliver bygget. Farlige vejstrækninger kan jo være en stopklods for et helt område af kommunen, fordi folk ikke tør at cykle der,” siger formanden, der dog også lægger en dæmper på begejstringen.

”Jeg er generelt ikke så imponeret. Aarhus Kommune



Denne farlige strækning syd for Aarhus får nu cykelsti

sætter alt for få penge af til cykelstier, og det er paradoksalt, fordi de i deres grønne mobilitetsplan har et mål om 50 procent flere cykelture. Det når de altså ikke med de få penge, de sætter af til cyklisme. Derimod budgeteres der med rigtig mange penge på at få flere over i den kollektive trafik, fx letbanen.”

KILDE: DIN AVIS / CYKLISTER

Hverdagscykling er en effektiv måde at nedbringe udledningerne på. For eksempel udleder vi 92 procent mindre CO₂ per tur, når vi vælger cyklen i stedet for bilen på ture op til 7,5 kilometer. For en pendler kan det betyde omkring 1 ton mindre CO₂-udledning om året. Derfor er cyklen en af de mest effektive klimahandlinger i hverdagen.

Samtidig er cyklen en relativt billig og miljøvenlig klimainvestering. Elbiler og kollektiv transport kræver store investeringer og betydelige driftsomkostninger. Modsat kræver det først og fremmest trygge, sikre og attraktive forhold for cyklister for at få flere til at cykle.

KILDE: NORDJYSKE STIFTSTIDENDE (FORKORTET AF CYKLISTERS RED)



Cyklisterne i Aalborg vil gerne cykle for klimaet



MERIDA



e-powered by



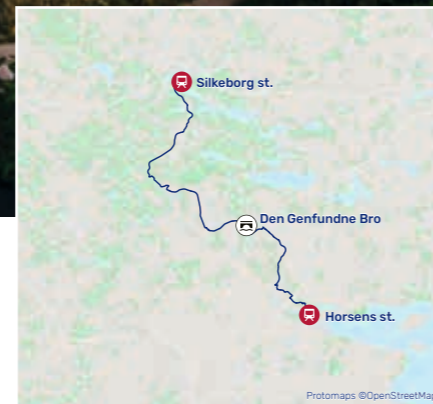
**TEMA: FØRST PÅ SKINNER
– SÅ PÅ CYKELSTI**

8 SMUKKE TURE FRA EN STATION

En smuk, gul kornmark. Blåt vand. Duften af vilde syrener, vind i håret og sunde kilometer i benene. Cykellandet Danmark har 16.000 kilometer cykelsti og er fyldt med ruter, hvor du fra cykelsadlen kan opleve vores grønne land og få oplevelser for både krop og sind. Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme har samlet otte ruter, hvor du med udgangspunkt fra en station cykler en en- eller todagstur på en skiltet rute.

Ni siders tema om Danmark set fra en cykelsaddel.





SØHØJLANDET – JYLLANDS MIDTE

Horsens-Silkeborg (følger Bryrupbanestien, Rute 31): 63 km

Danmarks smukkeste jernbane blev bane-strækningen kaldt, indtil den blev nedlagt i 1968. I dag er det den regionale cykelrute Bryrupbanestien. Fra Horsens Station cykler du hen til Georg Rasmussens Vej, som er starten på ruten, der fører dig både igennem skove, hedeområder og herregårdslandskaber. På turen kommer du blandt andet hen over Den Genfundne Bro – en imponerende 50 meter lang stålgi-tterbro. Fra broen og videre nordpå venter

der smukke, gamle bøgeskove, og du kommer også til Vrads Sande, et helt særligt klitlandskab med hede og enebærbuske. Senere kommer du forbi den enestående, rene Almind Sø. Her kan du også bade. Du kan slutte med lidt kultur ved Kunstcentret Silkeborg Bad, inden du ruller ind til bane-gården i Silkeborg. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



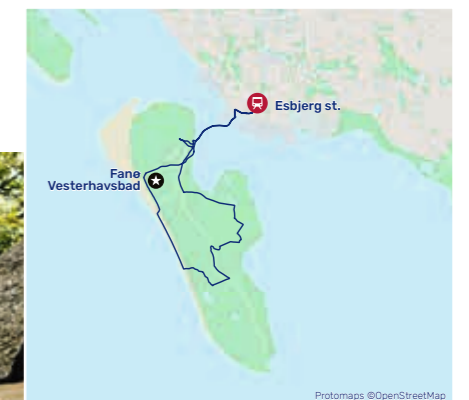
SALTVAND OG VILDE KANINER

Esbjerg-Fanø (følger Panoramarute 404): 31 km (uden færgeturen)

Du kører fra Esbjerg Station til færgen, der sejler den korte vej til Fanø. Fra Nordby kører du ad en kringlet, men smuk panoramarute tværs over øen mod Vesterhavet. Her kan du bade, og der er også mulighed for stop ved Fanø Bryghus, hvis du trænger til at læse ganen, inden du kører sydpå på selve stranden: 15 km på dejligt hårdt sand langs med Vesterhavet. Tilbage mod Esbjerg igennem klitplantagen. På Fanø er der garanti for frisk luft med duft af saltvand, vilde kaniner, masser af vadehavs-fugle og fajancehunde i vinduerne –

måske spotter du også en sælhund. Og du kan stifte bekendtskab med The Big Five, øens fem højeste klit-toppe. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



DANMARKS MÅSKE SMUKKESTE FJORD

Mariager Fjord Ruten (følger rute 32): 69 km

Måske landets smukkeste cykelrute. Fra Hobro Station og hele vejen rundt om Mariager Fjord. Ruten er cirka 65 km lang og snor sig ad mark- og grusveje, landeveje og cykelstier. Oplev blandt andet Hobro Østerskov med de majestætiske træer, hvis rødder næsten når helt ned til fjorden, eller hvil benene i Mariagers brostensbelagte gader. Undervejs kan du nyde udsigten, vandre, spise eller købe forfriskninger flere steder – fx i den selv-

betjente Ishytte mellem Stinesminde og Hølet. Godt sted at holde hvil og sætte dig til rette i solen, mens du nyder en kølig forfriskning. Du slutter tilbage i Hobro, hvor der er både restauranter, shopping og hoteller. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



Sådan tager du cyklen med i DSB-toget

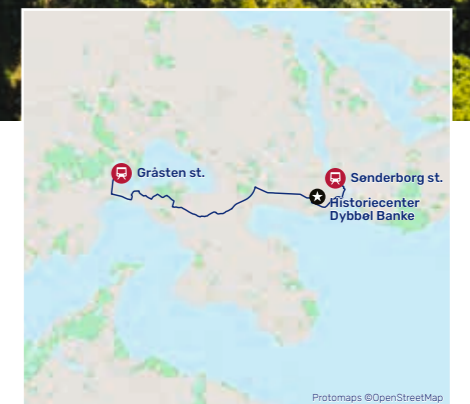
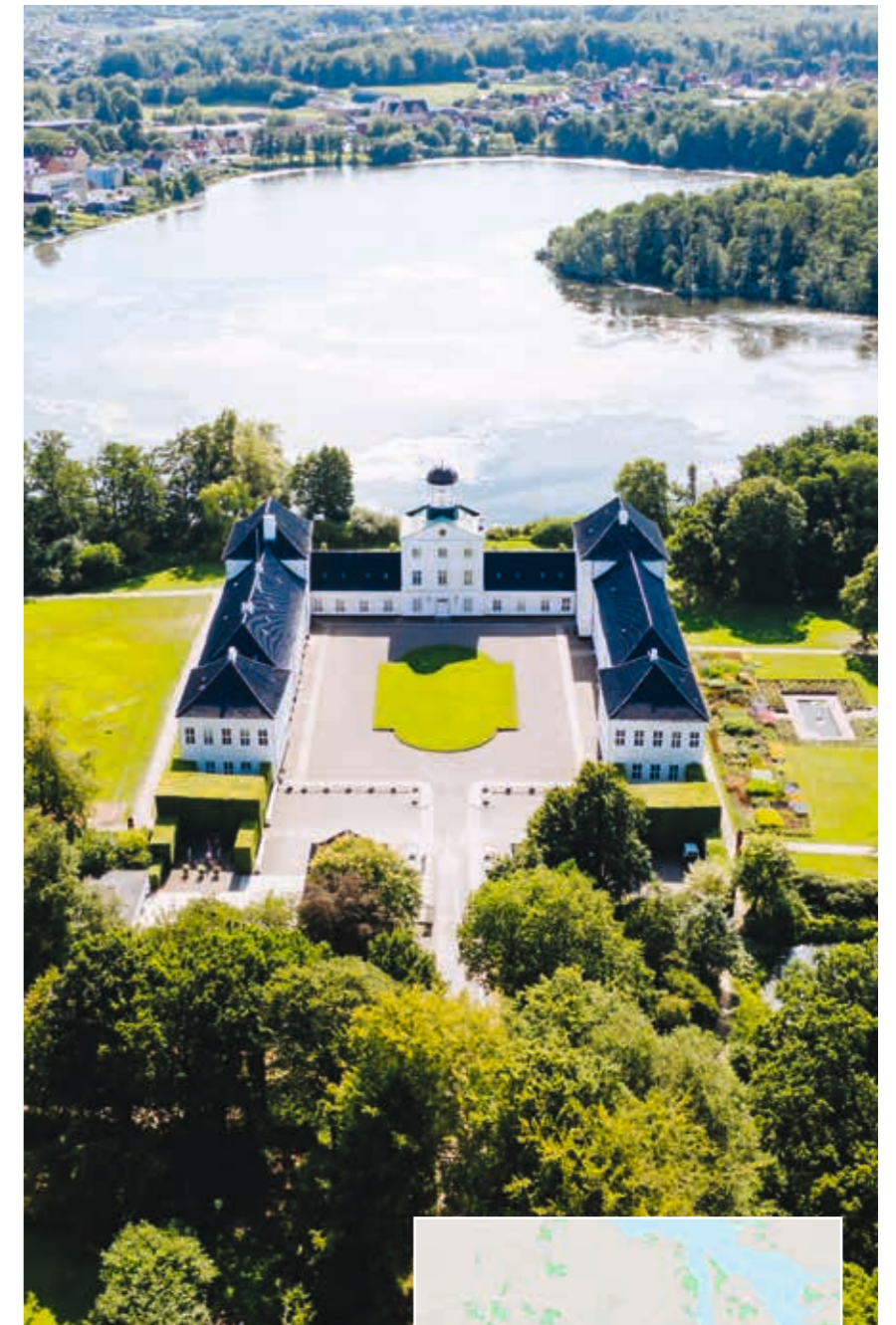
- I regionaltoget kan du medbringe din cykel gratis på hverdage mellem 9 og 15 og 18 og 06 samt hele lørdag og søndag.
- Har du din cykel med i toget på andre tidspunkter, skal du stadig have en cykelpladsbillet.
- På rejser i Intercitytog skal du have en cykelpladsbillet til 20 kr.

I FOD-SPORENE FRA 1864

Sønderborg-Gråsten (følger National Cykelrute 8): 17 km

En dejlig, kort rute. Du kører fra stationen i Sønderborg eller Gråsten. Flot, historisk tur gennem den sønderjyske natur, som byder på både skov, marker, fjord og søer. Ruten fører dig forbi Dybbøl, hvor du kan besøge Historiecenter Dybbøl, der formidler slaget ved Dybbøl Banke i 1864. Du kører nord om Nybøl Nor, der er et EU-fuglebeskyttelsesområde. Vil du tæt på Gråsten Slot, som er sommerresidens for kongefamilien, kan du vælge at køre nord om slotssøen i Gråsten. Trænger du til flere kilometer i benene, kan du desuden køre ud i Gråstenskovene, hvor der er mange gode skovveje, som er velegnede til cykling. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden





MED KATTEGAT OM STYRBORD – ELLER BAGBORD

Helsingør-Hundested Havn (følger Nordkyststien, Cykelrute 47): 65 km

Fra stationen i Helsingør til Hundested går turen langs Sjællands nordkyst med Kattegat om styrbord. Turen går gennem naturområder med fantastiske udsigter, charmerende kystbyer, fine badestrande og masser af seværdigheder. Langs ruten finder du mange charmerende stop som Gilleleje, Tisvildeleje og Liseleje, hvor caféer, restauranter og gårdbutikker skaber hyggelige oaser på din tur. Du kan tage turen på én dag eller finde et sted at overnatte. Ønsker du kultur, kan du blandt andet besøge kunstmuseet Rudolph Tegn timer Museum ved Dronningmølle. Naturen omkring ruten er enestående – fra de lyngklædte bakker ved Heather Hill til den dramatiske udsigt ved Gil-

bjerg Hoved. Du slutter ved stationen i Hundested Havn, hvorfra du kan tage cyklen gratis med toget. Kan også køres fra Hundested Havn mod Helsingør. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



Om Dansk Cykelturisme

Dansk Cykelturisme er en forening af offentlige og private aktører, som arbejder for at fremme cykelturisme og rekreativ cykling i Danmark.

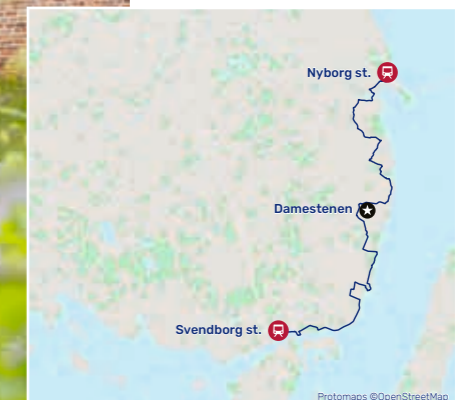
ØSTFYN ER FIN

Nyborg-Svendborg (følger National Cykelrute 8): 56 km



Ruten starter på Nyborg Station i byen, hvor du kan opleve middelalderlige bygninger og Holckenhavn Fjord med et rigt fugleliv. Turen går videre til Holckenhavn Slot og slotsparken med mulighed for et hvil ved Kongshøj Mølle. Herfra cykler du mod Damestenen, Danmarks største sten: et imponerende istidsmonument med udsigt. Ruten fortsætter forbi Hesselagergaard og Lundeborg og Knarreborg Mølle. Ved Elsehoved Strand og Tiselholt får du udsigt til Langeland og nyder frugtplantagerne langs kysten mod Svendborg. Afslutningsvis når du Svendborg, der ligger smukt ved Svendborgsund og byder på både strand, skov og byliv. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



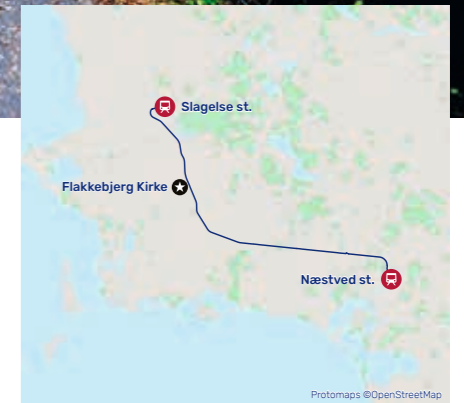
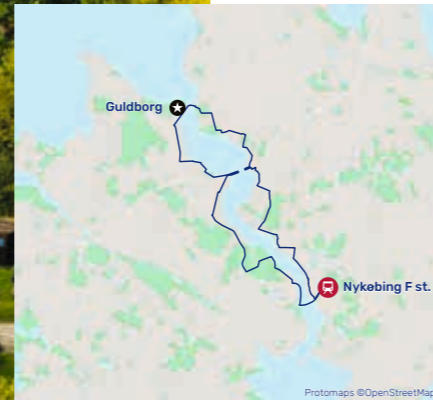
RUNDT OM GULDBORGSUND

Nykøbing Falster (Sundruten): 45 km

Nykøbing Falster er ideel som udgangspunkt for cykelture. Beliggenheden ved Guldborgsund, omgivet af skove og flade, men afvekslende landskaber, hvor der er cykelstier langs de mest befærdede veje og gode biveje med kun lidt trafik, giver optimale betingelser. Fra stationen cykler du ind på ruten, nordpå forbi Ny Kirstineberg Gods, de åbne marker og levende hegn. Midtvejs - i Guldborg - kan du overnatte, handle, spise, bade eller besøge fortidsminder og shelterplads. På Lolland-siden passerer du Majbølle Mølle og

Majbølle Nor ved tunnelen under Guldborgsund. Turen går gennem Hamborgskoven med ro og dyreliv, udsigt til sundet og øerne Løgnor, der er kendt for mange sjældne svampe og insektarter. Egnens største turistattraktion, Middelaldercentret, passerer også, inden du er tilbage i Nykøbing. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



FAMILIEVENLIG NATURSTI PÅ SJÆLLAND

Næstved-Slagelse (på nedlagt banestrækning, "Fodsporet"): 40 km

Fodsporet er en smuk natursti anlagt på den nedlagte jernbanestrækning mellem Slagelse og Næstved. Du kører fra Slagelse Station eller Næstved Station. Der er skilt til Fodsporet fra stationerne. Cykelruten er meget familievenlig, bilfri, der er god asfalt, og stien er to en halv meter bred. Langs ruten finder du sheltere, toilet, drikkevand og bålhytter. Landskabet langs Fodsporet er et typisk dansk kulturlandskab

med småbyer, marker, herregårde og kirker, blandt andet Flakkebjerg Kirke med kalkmalerier. På vejen kan du også se de gamle stationsbygninger og perronerne, som nu er blevet indtaget af naturen. Du kommer forbi Antvorskov Ruin og krydser Sjællands længste å, Suså. 🚲

Link til detaljeret rute i QR-koden



Digitalt kort med alle ruterne

Otte smukke cykelture fra stationer i Danmark



Cyklen er vinderen i DSB's nye transportguide

DSB's nye transportguide sætter fokus på grøn omstilling, trængsel og sundhed. Cyklen scorer højest.


Når du på vej til Aarhus fra København i toget indimellem kaster et blik på din trofaste cykel, der holder parkeret på cykelarealet, kan du glæde dig over andet end det smukke landskab, du kan nyde gennem vinduet. Når du vælger at cykle til stationen og tage toget videre, er du nemlig en klar vinder i DSB's nye transportguide. Du sparer ikke bare CO₂ - men bidrager samtidig til mindre trængsel og får bevægelse ind i hverdagen.

Det viser DSB's faktabaserede *Transportguiden*, som de har udviklet sammen med COWI. Den gør det nemt at sammenligne forskellige transportformer på tre vigtige parametre: klima, trængsel og sundhed. Guiden tager både tog, bus, bil, cykel, fly og færge under lup, så du kan se, hvordan dine valg påvirker både dig selv og samfundet.

Konklusionen er klar: Cyklen scorer bedst på alle tre områder. Toget slår typisk

både bil, bus og fly - og når du kombinerer cykel og tog, bliver effekten endnu større. DSB's bæredygtighedschef, Aske Mastrup Wieth-Knudsen, understreger, at målet er at øge opmærksomheden på fordele og ulemper ved de forskellige transportformer.

"Vi vil gerne bringe fakta til bordet om, hvordan transportformer påvirker os og samfundet. Her er det væsentligt at se på netop klima, trængsel og sundhed," siger han og peger på, at trængsel er et voksende problem i landets større byer. "Her spiller transport en afgørende rolle, og vi vil gerne sætte fokus på, at cykler og tog er en vigtig del af løsningen," tilføjer han.

Budskabet fra transportguiden er derfor tydeligt: Vælg det bedste for både dig og samfundet - sigt mod toppen, når du kan. 



Klima
Cykling og gang udleder mindst CO₂



Sundhed
Cykling og gang er de sundeste transportformer



Trængsel
Cyklen bidrager meget til at mindske trængsel på vejene

Sigt mod toppen

Et stærkt alternativ til bilen

Cyklistforbundet bakker op om DSB's budskab.

"Det er rigtig godt, at DSB som en stor aktør går ud med det her budskab, og vi er glade for - og forventede jo også - at vores transportmiddel, cyklen, ligger øverst," siger Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag. Han håber, at transportguiden kan blive en rettesnor for både den enkelte dansker og for politikerne, når fremtidens infrastruktur skal planlægges.

Tag cyklen gratis med

Man kan gratis medtage sin cykel uden for myldretiden i alle **regionaltog**. Følgende betingelser er gældende:

- Du må medbringe din cykel m.v. gratis på hverdage mellem 9-15 og 18-06 samt hele lørdag og søndag.
- Har du din cykel med i toget på andre tidspunkter, skal du stadig have en cykelpladsbillet.
- Tilbuddet omfatter almindelige cykler, elcykler, løbehjul eller el-løbehjul.

IS-tog er det også fortsat gratis at medbringe din cykel. På rejser i Intercity-tog skal du have en cykelpladsbillet til 20 kr. Der er undtagelser på visse linjer, se hvilke her:



Lås cyklen inde

DSB tilbyder aflåste cykelskure på en række stationer, som åbnes via DSB appen under punktet "Aflåst cykel-parkering". Tjenesten kræver medlemskab af DSB Plus, hvorefter du kan låse skuret op direkte fra mobilen, og døren låser automatisk igen.

Du skal ikke føle dig alt for tryk i en rundkørsel



Sikker rundkørsel i Haderslev. Her bringer tunnelsystemer cyklister og gående sikkert under de trafikerede veje, der mødes i de to rundkørsler.

Hvert år registrerer politiet 200 ulykker med cyklister i rundkørsler. På fem år har tre af ulykkerne kostet en cyklist livet. Den ultimative løsning er at adskille bilister og cyklister fuldstændigt. Det gør man med succes to steder i Haderslev. Men segregerede rundkørsler er dyrere og skal have geografien med sig.

Rundkørsler får bilister til at sænke farten, så de har god tid til at orientere sig. Det reducerer risikoen for kollisioner. Men skæve vinkler gør det svært for bilister at få øje på cyklister i spejlet, og når de ser sig over skulderen, inden de svinger ud af rundkørslen. I værste fald har mødet mellem cyklist og bilist dødelig udgang. Det skete for tre cyklister i perioden 2020 til 2024.

I alt er 200 cyklister hvert år involveret i ulykker i rundkørsler med person- og materielskade. Det viser et udtræk fra Vejdirektoratets statistik over politiregistrerede cykelulykker. Dertil kommer et ukendt antal sammenstød, som ikke bliver anmeldt til politiet.

Jo flere biler, der kører gennem en rundkørsel, desto større er risikoen for cykelulykker. Det fremgår af undersøgelsen "Udformning af rundkørsler i byer og sikkerhed for cyklister", som Vejdirektoratet lavede i 2020. Det virker logisk. Men det fremgår også, at mere cykeltrafik reducerer risikoen for den enkelte cyklist.

"Det hænger sammen med begrebet *safety by numbers*. Bilisterne lægger ganske enkelt mere mærke til cyklister, når der er mange af dem, og derfor passer de bedre på," uddyber Marianne Steffensen, chef for Trafiksikkerhed og cykling i Vejdirektoratet.

Rundkørsler med farvede cykelbaner eller cykelstier langs bilernes cirkulationsareal skaber derimod den

dårligste sikkerhed for cyklister.

"Cyklister er ikke så synlige i rundkørsler som i almindelige vejkryds, så man skulle tro, at cykelbaner er en god ide. Men cyklister orienterer sig ikke så grundigt i rundkørsler med cykelbaner, fordi afmærkningen får dem til at føle sig trygge. Det betyder bare ikke, at det er et trygt sted at cykle. Både bilister og cyklister orienterer sig bedre i rundkørsler, hvor der ikke er blå cykelbaner," siger Marianne Steffensen.

Indretningen bør dog afhænge af, hvem der bruger rundkørslen, understreger hun.

"Hvis det næsten kun er skolebørn, vil det være en god ide med en kombination af cykelbane og lav hastighed for biler."

Til gode at se cyklister på vejen

Den bedste løsning er helt at adskille hårde og bløde trafikanter. Enten ved at trække cykelstien 10-15 meter væk fra rundkørslen og give cyklisterne vigepligt, inden de krydser vejbanen. Eller man kan bygge rundkørslen i to niveauer.

Den sidste løsning har man i både den nordlige og sydlige ende af Omkørselsvejen i Haderslev. Her bringer tunnelsystemer cyklister og gående sikkert under de trafikerede veje, der mødes i de to rundkørsler.

"Politikerne havde et ønske om en byport med rundkørsel i begge ender af byen. Vi så på vejssystemet, og så opstod ideen om at føre cyklisterne



Cyklisterne har taget tunnelsystemet til sig, selv om de skal cykle lidt ned og så op igen. De føler sig sikre, og det gør, at de vælger den lille omvej

under rundkørslen, så de ikke skal dele den med bilerne,” fortæller projektchef Jens-Kristian Mikkelsen.

Han var konsulent på den sydlige rundkørsel, som stod færdig i 2011. Siden har han ført tilsyn med rundkørslen. Han har både gået rundt i den og kører igennem den dagligt.

”Jeg har endnu til gode at se en cyklist oppe på vejbanen. Cyklisterne har taget tunnelsystemet til sig, selvom de skal cykle lidt ned og så op igen. De føler sig sikre, og det gør, at de vælger den lille omvej,” siger Jens-Kristian Mikkelsen.

Det er med til at øge trygheden, at hele midten af rundkørslen er gravet ud, så bilisterne kører rundt om et stort hul. Udgravningen gør, at der er lyst og åbent for cyklister.

”De skal ikke igennem en mørk tunnel og tænke, om der mon gemmer sig nogen, som vil én noget ondt. Hele rundkørslen er lys og rummelig, og man kan se igennem tunnelerne i siderne,” fremhæver projektchefen.

Haderslev Kommune har ikke målt på, hvor meget rundkørslen bliver brugt af cyklister, men der ligger et stort boligområde på denne ene side, så der kommer mange børn igennem på vej til og fra skole.

”Forældrene kan være trygge ved at sende deres børn ud på cykel, for de kan køre igennem rundkørslen uden at være i kontakt med biltrafikken,” siger Jens-Kristian Mikkelsen.

Segregerede rundkørsler kræver plads

Det kostede omkring 11 millioner kroner at bygge den sydlige rundkørsel i Haderslev i 2011. Heraf gik 8,5 millioner til jordarbejde og cirka tre millioner til tunneler.

”De tre millioner til tunneler og noget af jordarbejdet ville vi have sparet, hvis vi havde bygget en traditionel rundkørsel. Så rundkørslen har måske været 30-40 procent dyrere. Til gengæld kan den holde i 100 år,” siger Jens-Kristian Mikkelsen og tilføjer, at sammenligningen nok ikke er helt retvisende, da der er tale om en fembenet forholdsvis stor rundkørsel.

Rundkørslen fylder i det hele taget en del med de forholdsvis lange til- og frakørselsramper til cyklister.

”Jo stejlere ramper, desto mindre tilbøjelige vil cyklister være til at bruge dem. Derfor kræver rundkørslen plads. Det er en supergod løsning, men man kan ikke bygge sådanne

rundkørsler alle steder,” siger projektchefen fra Haderslev Kommune.

Trafikrådgiver Pablo Celis fra Celis Consult i Aarhus peger på, at den type rundkørsel skal etableres i første hug, for det er dyrt at adskille bilister og cyklister, når først en rundkørsel er bygget. En anden pro-

GODE RÅD

- ✓ Sænk farten, når du nærmer dig en rundkørsel, og vær forberedt på at stoppe.
- ✓ Brug ekstra tid på at orientere dig, før du kører ind i rundkørslen.
- ✓ Vær særligt opmærksom på bilister, som svinger til højre, og dem, der kommer ind forfra.
- ✓ Følg vejmarkeringerne for at undgå farlige situationer.
- ✓ Husk at give tegn, når du skal ud af rundkørslen.
- ✓ I flersporede rundkørsler kan det være bedst at vente på et passende tidspunkt, før du kører.

GODE RÅD



- ✓ Sænk farten, når du nærmer dig en rundkørsel, og hold ekstra godt udkig.
- ✓ Når du kører i rundkørslen, skal du altid holde ekstra øje med cyklister, da de kan være svære at få øje på.
- ✓ Giv cyklister forrang, og undlad at overhale dem i rundkørslen.
- ✓ Vær opmærksom på, at cyklister kan have svært ved at manøvrere i rundkørsler, så giv dem plads.
- ✓ Kør forsigtigt og undgå pludselige manøvrer, så alle trafikanter kan færdes sikkert.

KILDE: CYKELBY.DK

blematik er, at der ikke er plads til sådanne anlæg i byerne, hvor mange cykler.

”En typisk kommune kan måske indrette 1-2 procent af sine rundkørsler i etager, for de skal have geografien med sig,” siger han.

Til gengæld gavner rundkørslen ikke kun cyklisternes sikkerhed. Den skaber også god fremkommelighed for bilisterne.

”Det betyder meget for bilister, at de ikke behøver at holde øje med cykler. Det giver dem god mulighed for at komme hurtigt ud af rundkørslen,” siger Pablo Celis.

I Vejdirektoratet er budskabet til kommunerne, at det er en god ide med segregerede rundkørsler.

”Så må de se, om de har plads, og om der er cyklister nok til, at det giver mening at adskille den tunge og den lette trafik. Hvis der ikke er så mange cyklister, skal man vurdere, om en segregeret rundkørsel kan få flere til at tage cyklen,” siger Marianne Steffensen fra Vejdirektoratet og tilføjer, at det også handler om kommunernes økonomi. 🚲

Kommune måtte droppe alternativ løsning

I byerne er mange rundkørsler bygget til, at bilerne kan komme hurtigt igennem. Det kan skabe farlige situationer for cyklister.

”Her er løsningen, at bilerne skal over et bump på vej ind og ud af rundkørslen. Det koster ikke en formue, men man skal gå på kompromis med bilernes fremkommelighed,” siger trafikrådgiver Pablo Celis fra Celis Consult i Aarhus.

Netop den udfordring står Aarhus Kommune med i forstaden Tilst, hvor en rundkørsel med fem grene får besøg af op mod 15.000 biler i døgnet. I 2021 døde en 77-årig cyklist, da hun blev ramt af en bil i rundkørslen.

”Vi har en del nærved-ulykker i rundkørslen, og vi har også haft ulykker gennem årene. Vi får mange henvendelser fra cyklister, som føler sig utrygge, fordi bilerne kører stærkt igennem rundkørslen,” fortæller projektleder Lasse Elkjær Vestergaard fra Aarhus Kommune.

Kommunen har overvejet at hæve cykelstien for at få bilisterne til at sænke farten, men den løsning er ikke gangbar i en så trafikeret rundkørsel. Det fik kommunen til at pusle med en helt ny løsning, som ville adskille cykelarealet fra bilernes cirkulationsbane med en cirka en meter bred skakternet markering.

Den ide er kommunen dog gået bort fra.

”Vi ville gerne have haft den løsning, men ifølge bekendtgørelsen om afmærkning er skaktern forbedt vejbump. Så vi vurderede, at det giver den bedste løsning at holde os til autoriseret afmærkning, som bilisterne kender,” siger Lasse Elkjær Vestergaard.

I stedet vil kommunen udvide cykelbanen fra omtrent 180 til 235 cm og samtidig adskille cyklister og bilister med et 80 cm bredt bælte med afmærkning og heller. Den løsning bliver sat i værk til foråret, men den bliver midlertidig. På sigt er planen at skifte rundkørslen ud med et lysreguleret kryds.

Vejdirektoratets rapport om udformning af rundkørsler siger ikke noget om, hvorvidt rundkørsler er mere eller mindre sikre end andre krydstyper. Men Marianne Steffensen peger på, at rundkørsler i højere grad får bilister til at sætte farten ned.

”Det sikrer, at der ikke sker så mange og så alvorlige ulykker som i almindelige kryds,” siger chefen for Trafiksikkerhed og cykling.

FOLKECYKELLØB, BØRNECYKEL-BYTTEBØRS OG CYKLING FOR ALLE

Her møder du Cyklistforbundet under Copenhagen Sprint

Cyklistforbundet spiller ligesom sidste år en stor rolle under World Tour-løbet Copenhagen Sprint den 13.-14. juni. Vi sætter fokus på hverdagscyklingen i Danmark, både for børn, voksne og mennesker med særlige behov. I år har vi fire arrangementer, som du kan deltage i.



FOLKECYKELLØB: Sølvgade v/ Statens Museum for Kunst, 13. juni

Sammen med Københavns Kommune glæder vi os til endnu en gang at invitere til folkecykelløb. Vi inviterer dig med, når vi indtager den biltomme rundstrækning i indre København. Vi lover god stemning, musik, fællesskab og cykelglæde.

Folkecykelløbet bliver sat i gang med en fælles start kl. 13 lige ved målstregen på Sølvgade ved Statens Museum for Kunst. Fra kl. 13 til 15 er rundstrækningen åben, hvor du kan vælge at cykle 1 km eller hele ruten på 10 km. Der er otte steder, hvor du kan hoppe af og på.

Sammen gør vi folkecykelløbet til en inkluderende oplevelse, hvor alle er velkomne, uanset hvilken cykel, de kører på. **Kom og vær med – vi glæder os til at se dig!**

BØRNECYKEL-BYTTEBØRS: Jagtvej, 13. juni

Er dit barn vokset fra sin cykel? Så kom forbi, og byt, donér, eller find en ny cykel i den rigtige størrelse. Til byttebørsen kan du aflevere en børncykel og tage en anden med hjem. Der vil være hjælp på stedet til småreparationer, så cyklerne er klar til brug.

Cykler, der ikke finder en ny ejer på dagen, bliver doneret til Center Sandholm og Røde Kors. Arrangementet gør det nemt at give cykler nyt liv – og hjælper flere børn godt afsted på to hjul. Det finder sted ved Metrostationen på Jagtvej.

CYKELLEGE: Østre Anlæg, 13. og 14. juni

Kom og vær med til sjove cykellege på legepladsen i Østre Anlæg.

Et hold af cykellegeinstruktører fra DGI og Cyklistforbundet står klar med lege og øvelser, der styrker børns balance, motorik og cykelglæde.

Gennem leg på cyklen får børnene mere selvtillid og bliver bedre rustet til at færdes sikkert i trafikken – alt sammen på en sjov og tryk måde.

Tag cyklen og hjelmen med hjemmefra – vi sørger for resten. **Kom forbi, og leg med!**

CYKLING FOR ALLE: ISRAELS PLADS, 13. juni

Prøv en cykel til dine behov

Drømmer du om at komme ud at cykle – men har svært ved at finde den rette cykel for dig?

Så kom forbi, og få vejledning, og prøv alt fra specialcykler til ladcykler og elcykler. Vi hjælper dig med at finde din vej til mere cykelglæde. Eventet er for dig, der har brug for ekstra stabilitet og tryghed på cyklen – og for dig, der arbejder med mennesker, der har.



Katastrofetal for unges cykling

En helt ny undersøgelse fra SDU viser desværre, at det går den helt forkerte vej med cyklingen i Danmark. Befolkningsundersøgelsen Danmark i Bevægelse viser, at særligt blandt unge er der væsentligt færre, der tager cyklen, når de skal afsted til uddannelsen eller jobbet, end i 2020. Blandt de 15-19-årige er der et fald på 16 procent, og hos de 20-29-årige er der 11 procent færre, der cykler. Og blandt alle er det især i oplands- og landkommuner, at der er færre, der cykler til job eller uddannelse; henholdsvis 16 pct. og 15 pct. færre end i 2020.

Det er faktisk på flere måder en virkelig nedslående undersøgelse. At det går tilbage med cykling især blandt yngre, er bestemt ikke en udvikling, vi som samfund kan være tilfredse med. Det er virkelig ærgerligt – ikke mindst når vi tænker på unges sundhed. Det er altså betydeligt sundere at køre på cykel end at sidde bag rattet i en bil.

Tallene er alvorlige, og det understreger behovet for en ny national cykelstrategi. Den afgående transportminister nåede ikke at få vedtaget den, som der var blevet arbejdet på i lang tid, så vi mangler stadig en national plan for at få flere til at cykle. Vel at mærke en plan, hvor der følger nye penge med. Vi kan jo se, at fx et land som



Tallene er alvorlige, og det understreger behovet for en ny national cykelstrategi

Holland bruger mange flere penge pr. indbygger på at fremme cykling, end vi gør.

Hvis vi skal vende udviklingen, er vi nødt til at investere meget mere i at gøre det attraktivt at cykle: Vi skal bygge mange flere cykelstier på landet, så det er sikkert at cykle; bygge god cykelparkering ved stationerne, så flere kombinerer cykel og tog; ændre på skattereglerne, så de fremmer cykling; sørge for sikre skoleveje, så børn cykler til skole. Og vi skal undersøge nøje, hvad det er, der gør, at folk vælger cyklen fra, så vi kan sætte ind med de rigtige tiltag. 🚲

Aflæs QR-koden og se tallene for bevægelse i din kommune:



KENNETH KLUMME



Jeg tør kun køre på cykelstien på min speed pedelec

En speed pedelec er en speciel elcykel, der er typegodkendt til at køre 45 km/t.

Af Bettina Collin

Jeg bor på Als, og her er cykelstierne også ret smalle og i dårlig stand. Jeg kan godt forstå, at der kan være udfordringer med alle de forskellige cykler, løbehjul m.m., der findes på cykelstierne. Jeg cykler selv til og fra mit job i Sønderborg på min speed pedelec, og det er en strækning på 24 km hver vej. Hvis jeg ikke må cykle på cykelstien, så betyder det, at jeg skal cykle på den to-sporede vej, og det vil jeg være meget ked af. Det vil faktisk være livsfarligt, her er jo ingen gadebelysning. Det vil også betyde, at jeg ikke længere kan tage cyklen på arbejde. Jeg støtter derfor ikke/er ikke enig med jer, hvis I arbejder for at få speed pedelecs væk fra cykelstierne og ud på vejene? Jeg håber dog, at det kun gælder i København. En løsning kunne være nedsat hastighed, også for cyklisterne, for at tage hensyn til alle.

Svar:

Kære Bettina, det er en vigtig og vanskelig problemstilling, du tager op. Det er supergodt for både dig og samfundet, at du kan transportere dig på arbejde på en miljøvenlig og sund speed

pedelec. Og jeg forstår godt, det er utrygt at køre på landevejen. Det mener vi heller ikke i Cyklistforbundet, at du skal. Vi mener, at speed pedelecs uden for byerne skal køre på cykelstierne og ikke tvinges ud på landevejen. I byerne er det en anden sag. Det kan være problematisk med en 25 kilo tung el-cykel, der kører helt op til 45 km/t på en tætpakket cykelsti, så i nogle tilfælde hører speed pedelecs til på vejen. Vi forventer, at sagen bliver taget op politisk. Speed pedelecs kører efter en forsøgsordning, der blev indført i 2018! Det er altså en forsøgsordning, der nu er otte år gammel. Det er på tide, at der sker et politisk eftersyn af reglerne for speed pedelecs, elektriske løbehjul og de andre elektriske køretøjer, der befolker cykelstien – et regeleftersyn, som Cyklistforbundet regner med at blive inddraget i.

MVH

Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet

Ingen lærer Wolt-bude at cykle

Af Maj Ingemann-Molden – langvarigt medlem og livslang cyklist

Er der ingen, der lærer Wolt-budene at cykle? Det er ikke min moral eller forargelse, der er ramt – jeg har faktisk temmelig ondt af dem – det handler simpelthen om sikkerhed! Vi er en cykelfamilie på fem uden bil, og særligt ungerne er dagligt ved at blive kørt ned – ikke mindst af de mange Wolt-knallerter. Derudover cykler de på gågader osv., og jeg tror simpelthen, de fleste (inklusive politiet) har opgivet at prøve at oplyse dem – de stopper ikke og forstår meget dårligt dansk.

Er det snart på tide, vi tager en snak om vores convenience-kultur? Og/eller om knallerter skal være på cykelstier? Der er ikke plads til begge dele, hvis der skal være den mængde knallerter, vi for tiden oplever i Aalborg. Jeg ser kun madbude på knallert – ellers ingen. Cyklister gør miljøet og samfundet en tjeneste –

også økonomisk – modsat knallerterne. Min sidste bekymring er, at den dårlige cykelopførelse skubber på det generelle hate mod cyklister – også børn på cykel og rage driving. Måske det kun er et lokalt Aalborg-problem?



Wolt-bude mangler undervisning

DELTA I DEBATTEN!

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

Hvor blev magnetlygterne af?

Af Morten Terp

Tak for endnu et medlemsblad. Jeg undrer mig dog over "Den store lygtetest", der "guider dig til at vælge den rigtige type". Ikke et eneste ord om magnetlygter. Det er, som om de ikke findes. Magnetlygter er formentlig det største sik-

kerhedsmæssige fremskridt for cyklister siden cykelhjelm. Slut med flade batterier. Lygter, der glemmes i usb c-opladeren. De virker bare – og hvis ikke, skal de som regel bare justeres en smule, og det kan alle. Fair nok, hvis I ikke kan lide magnetlygter, men underligt ikke at nævne dem overhovedet. For alle os millioner, der bor i byen, hvor man ikke behøver en lyskaster, så er en magnetlygte det lovlige og praktiske valg. Det kan I altså gøre bedre.

Svar:

Kære Morten, tak for dit meget relevante indlæg. Vi elsker magnetlygter, men havde desværre ikke plads til også at teste dem. Desværre glemte vi at deklare dette i testen. Du har fuldstændig ret; de er ofte en god og praktisk løsning.

MVH

Jørgen Schlosser, redaktør



Derfor er det så svært at gøre elitebilister til vanecyklister

Det er ikke dovenskab eller manglende vilje, der afholder bilister fra at vælge cyklen. Det er hverdagens udfordringer.

Selvom mange bilister godt ved, at cyklen kan være et sundere og mere klimavenligt valg, er det langt fra alle, der oplever den som et reelt alternativ i hverdagen. Ny viden fra projektet *Fra Elitebilist til Vanecyklist* peger på, at bilisternes modstand mod at skifte transportmiddel ikke primært handler om dovenskab eller manglende vilje – men om oplevede barrierer, der er

tæt forbundet til hverdagens behov for kontrol, ro og sammenhæng. I projektet interviewede vi 44 bilister for at blive klogere på, hvad der afholder dem fra at vælge cyklen.

Bilen som frirum

For mange bilister er bilen mere end blot et transportmiddel. Den fungerer som et privat og trygt rum, hvor man oplever kontrol over tid, gøre

mål og egne behov. Køreglæde handler her ikke kun om fart eller teknik, men om komfort, forudsigelighed og mental ro. Musikken er valgt på forhånd, kabinen er tempereret, og bilen giver mulighed for uforstyrrede telefonsamtaler og pauser mellem dagens opgaver.

Bilen bliver samtidig et aktivt styringsredskab i hverdagen. Den gør det muligt at håndtere indkøb, afhentning af børn og ændringer i en i forvejen travl hverdag. For mange opleves bilen som et sted, hvor man kan koble af inden dagens næste opgave – snarere end som en kilde til stress.

Denne oplevelse af kontrol i hverdagen er svær for mange bilister at forestille sig overført direkte til cyklen – særligt fordi køreglæden i høj grad er knyttet til bilens fysiske rammer og oplevelsen af at være afskærmet fra omgivelserne.

Manglen på ro, sikkerhed og privatliv

Når bilister fravælger cyklen, peger de ofte på manglen på privat rum, større utryghed i trafikken og risikoen for at blive påvirket af vejr og vind. Hvor bilen opleves som et beskyttende rum, forbindes cyklen med udsathed og afbrydelser. For



Selvom bilen forbindes med frihed og tidsbesparelse, oplever mange bilister udfordringer, der i praksis underminerer netop disse fordele.



Hvad er det, der afholder bilister fra at blive cyklister? Det har Nanna Lybæk Knudsen fra COWI undersøgt.

nogle skaber det stress frem for overskud – særligt på dage med mange praktiske gøremål.

Samtidig oplever mange, at cykling ikke giver samme praktiske sammenhæng i hverdagen. Det kan være sværere at kombinere transporten med indkøb, børn, arbejde og fritidsaktiviteter, og bilisterne føler at cyklen kræver mere planlægning. I disse situationer fremstår bilen som det mest fleksible og mindst risikofyldte valg.

Bilens paradoks

Bilister oplevede fleksibilitet, kontrol samt de praktiske fordele i en travl hverdag rummer flere indbyggede paradokser. Selvom bilen forbindes med frihed og tidsbesparelse, oplever mange bilister udfordringer, der i praksis underminerer netop disse fordele. Det gælder fx problemer med at finde parkering, uforudsigelig transporttid på grund af trængsel samt den kendsgerning, at bilkørsel ofte tager længere tid end cykling på korte afstande. Derudover kan bilisterne hverdag let påvirkes af trafikale hændelser som køer eller ulykker – forhold, der står i kontrast til den oplevede kontrol, som bilen ellers forbindes med.

Dette paradoks mellem forventet

og faktisk mobilitet er centralt for at forstå, hvorfor omstilling til cykling kan være vanskelig, selv for bilister, der grundlæggende er positive over for cykling.

Kan en elcykel være en drivkraft?

For flere bilister fremstår elcyklen som det mest realistiske alternativ. Elcyklen deler nogle af bilens kvaliteter: Man kommer hurtigt frem, bruger mindre fysisk energi og er i mindre grad påvirket af terræn og distance. For mange er økonomien dog en barriere, og for enkelte – særligt elbilister – opleves forskellen mellem bil og elcykel stadig som for stor.

Sundhed og klima er ikke en motivationsfaktor

Hvor sundhed og klima er kendte motivationsfaktorer for nuværende cyklister, har disse argumenter begrænset effekt på bilister. For dem vejer mental sundhed, ro og fleksibilitet tungere end fysisk aktivitet og CO₂-reduktion. Mange er bevidste om bilens klimabelastning, men vælger at kompensere gennem andre bæredygtige valg i hverdagen eller ved at køre i elbil. Det ses samtidig, at nogle bilister fravælger cyklen for at have fysisk overskud til en anden slags træning i fritiden.

Skal flere bilister begynde at cykle, peger erfaringerne derfor på, at det ikke er nok at tale om sundhed og klima. Det er især oplevelsen af frihed, kontrol og sammenhæng i hverdagen, der skal adresseres, hvis cyklen for alvor skal opleves som et attraktivt alternativ til bilen. 🚲

Fakta

Projektet fra Elitebilist til Vanecyklist er et antropologisk studie, med interview af 44 bilister.

Vejle Kommune, Randers Kommune og Region Midtjylland står bag projektet, som har haft til formål at undersøge elitebilisters drivkræfter og barrierer for at blive vanecyklister. Cyklistforbundets vicedirektør, Jane Kofod, har siddet i projektets styregruppe.



Bilen opleves som et beskyttende rum

FIND VEJ UD I DET BLÅ

Med cykelcomputer og ruteplanlægger åbnes en verden af både etablerede cykelstier, ukendte veje og hemmelige stier.

Jeg cykler på grusstien langs Køge Å. Kører ind i landet. Årets første sommerfugle flakser langs brinken. Små træbroer tager mig på kryds og tværs over vandløbet. Inden længe krydser jeg jernbanen ved Borup. Cykelcomputeren på mit styr blander sig med fuglenes kvinden: "Drej til højre om 200 meter." Jeg følger anvisningen og forsvinder ind i Bidstrupskovenes stille ro.

Hjemme fra har jeg på forhånd lagt en rute med hjælp fra motionsplatformen Stravas ruteværktøj. Det er lykkedes mig at finde 100 km næsten kun på skovstier og ad små markveje. Det meste af ruten er bilfri. Om den så også er 100 procent velegnet til cykling, må dagen vise ...

Turen langs Køge Å er bare ét eksempel på, hvordan du kan bruge cykelcomputer og ruteplanlægger til at finde vej ud i det blå. CYKLISTER tester i dette nummer tre cykelcomputere i forskellige prisklasser. Testen forholder sig primært til computerens funktionalitet som vejvisere på turen og i mindre grad til deres brugbarhed som motionsredskaber. Ud over testen finder du også en lille guide til de mest populære ruteværktøjer. God tur! 🚲



Om Rasmus Horskjær

Rasmus Horskjær er journalist, manuskriptforfatter og cykelnørd. Han har blandt andet udviklet og skrevet komedie- og satire-serierne Guru, Rockerklubben Svinene og Banjos Likørstue. Rasmus elsker gravelcykling, og er Cyklistforbundets faste tester af gear og grej til cykler.



Ruteplanlægning er sjovt

Ruteplanlægning er en disciplin i sig selv – særligt hvis man er lidt nysgerrig og tør køre ad ukendte veje. Det er helt grundlæggende sjovt at sidde med computer eller mobiltelefon og forbinde det ene punkt med det næste: "Hvad mon der sker, hvis man prøver at dreje til venstre i stedet for at køre lige ud her?" På den måde kan en grå leverpostejstur fra København til Roskilde forvandles til et lille eventyr – og nærmest blive dobbelt så lang.

Redskabet til at designe turen er en digital ruteplanlægger. Platforme som Komoot, Ride with GPS, Strava, Naviki og Bikemap er blandt de største. Garmin og flere andre producenter af cykelcomputere tilbyder også ruteværktøj som en del af deres softwarepakke.

Helt overordnet minder ruteplanlæggerne en del om hinanden. Nogle har måske fokus på sport og motion, mens andre prioriterer navigation højere. Men gældende for de fleste er, at de er community-baserede. I praksis betyder det, at alle ruter og bevægelser på kortet gøres tilgængelige for fællesskabet. Således kan du så let som ingenting downloade din kollegas fætters tur rundt om Bornholm. Og du kan lave den om, så I også får besøgt den der rundkirke i Østerlars. Det skal man jo.

Vær opmærksom på, at de fleste platforme kører med en gratis og en betalt version. Og at det hurtigt ender med, at man betaler, fordi gratisversionen alligevel ikke rækker. Smart.

“TRYK PÅ KNAPPEN, KURT” / WAHOO ELMNT ROAM 3

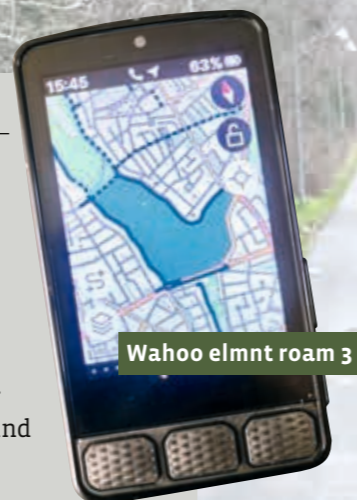
Skærm: 2,8”. Batteri: 25 timer / ?. Tilslutning af sensorer: Ja. Ringeklokke-funktion: Ja. Dansk menu og audioassistent: Nej. Pris: kr. 2.819 (set hos pulsurre.dk)
Testens mindste cykelcomputer ser måske lidt gammeldags ud. Men den har nogle smarte tricks gemt oppe i ærmet. Wahoo Roam er moderne og retro på samme tid.

Plus 👍

Knapperne. Ud over en ok touchscreen har Wahoo i alt seks knapper. Derfor ingen mislykkede swipes for at bladere mellem diverse skærbilleder. Det gælder også for navigationsvinduet. Skærmen er ikke stor, men til gengæld kan man zoome ud og ind med et par hurtige tryk. Den funktion gælder for alle skærbilleder. Smart!

Minus 🙄

Skærmen er ikke fantastisk. Fungerer bedst med displayet skruet op på max lysstyrke. Den slags koster på batteriet. Ingen dansk tekst og tale i menu og navigation. Batterilevetid: Producenten opgiver ikke et minimumstal.
Wahoo ELMT er til dig: Som er motionist og kan lide at skifte mellem datafelter i en vis fart.



Wahoo elmnt roam 3

“FLAGSKIBET” / GARMIN EDGE 1050

Skærm: 3,5” LCD. Batteri: 20 / 60 timer (sparetilstand). Tilslutning af sensorer: Ja. Ringeklokke-funktion: Ja. Dansk menu og audioassistent: Ja. Pris: kr. 4.498 (set hos pulsurre.dk)
Garmin Edge 1050 er cykelcomputerens svar på den nyeste iPhone. Prisen er høj, og skærmen er kæmpestor. Alting er touch, og du kan endda bruge den som betalingskort.

Plus 👍

Skærmen! Den er fantastisk. Man kan faktisk se selv de mindste detaljer på rutekortet. Touch, zoom og scroll kører som en leg, også med handsker på. Computeren kommer desuden med et hav af smarte funktioner, som fx Garmin Pay samt drikke- og spisepåmindelser undervejs på turen.

Minus 🙄

Fedt nok, at alting er touch. Men ... de få knapper, der stadig er tilbage (til start og stop), sidder dårligt placeret i hjørnerne og er svære at betjene i farten. Batterilevetiden er OK, men ikke imponerende. Prisen: 4.500 kr. er mange penge for en cykelcomputer.
Garmin Edge er til dig: Som elsker gadgets og bare vil have det bedste uanset pris.



GARMIN EDGE 1050

“PRISBASKEREN” / MAGENE C 706

Skærm: 3,3”. Batteri: 17 / 25 timer (sparetilstand). Tilslutning af sensorer: Ja. Ringeklokke-funktion: Ja. Dansk menu og audioassistent: Ja. Pris: kr. 1.899 (set hos pulsurre.dk)
Magenes nye computer leverer en flot farveskærm og masser af funktioner til omtrent den halve pris. Den er god, men mangler stadig det sidste for at kunne spise kirsebær med de store.

Plus 👍

Billigt alternativ. Menu og navigation med dansk tekst og tale. Den store skærm er nem at aflæse – også i solskin. Opleves diskret, når den sidder monteret på cyklen. Mange funktioner til prisen.

Minus 🙄

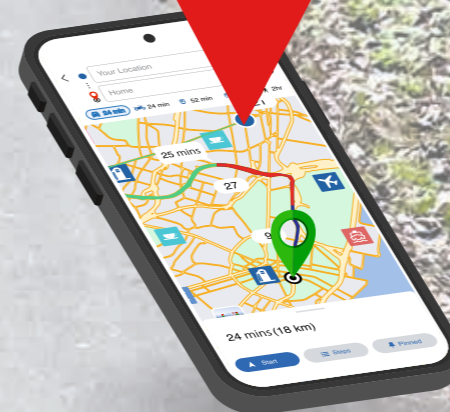
Det tog alt for lang tid at sætte enheden op. Vi sad fast undervejs og måtte kontakte kundesupport, som aldrig svarede. Navigationsvinduet mangler en scroll- og panoreringsfunktion for bedre overblik på turen. Magene C er til dig: Som gerne vil have det hele – men kun betale det halve.



MAGENE C 706

Brug mobilen som cykelcomputer

Du kan også vælge at bruge din mobiltelefon som cykelcomputer. Den store skærm er let at aflæse, og på korte distancer fungerer mobilen faktisk rigtig fint. På længere ture kan strømforbruget dog hurtigt blive et problem, fordi skærmen er tændt hele tiden – pludselig er batteriet tomt, og din mobil er død langt væk fra alting. Desuden skal du være bevidst om, at mobilen er en distraherende faktor. Notifikationer og beskeder flytter hurtigt din opmærksomhed væk fra vejen og ned på skærmen. Hvis du vælger at bruge din telefon som cykelcomputer, findes der både stødsikre covers og særlige beslag til styret, fx fra producenten Quad Lock.



Ruteværktøjer

Ride with GPS

Cyklist-specialiseret platform, der (næsten) gør din telefon til en cykelcomputer. Fungerer både som ruteplanlægningsværktøj hjemme ved computeren og som navigation, når du er på farten. Funktionerne i gratisversionen er dog relativt begrænsede. For 529 kr. om året får du adgang til realtidsnavigation i appen samt globale heatmaps både ude og hjemme.

Komoot

Community-baseret outdoor-plattform. Målgruppen er vandrere, turcyklister og alle andre, der elsker frisk luft. Her findes masser af overkommelige cykelture med finurlige titler som “Kunst og kæmper”. Ruterne ledsages af brugernes egne fotos og beskrivelser / eventuelle advarsler; der er trapper på ruten, her skal du bære din cykel. Komoot er i udgangspunktet gratis, men det koster at låse ekstra funktioner og nye områder på kortet op. Prisen for Nordsjælland er 59 kr. Hele verden kan købes for 199 kr.

Strava

Er verdens største online motionsfællesskab med 180 mio. brugere. Platformen er ikke specielt designet til cykling, men dens store popularitet skaber en enorm mængde metadata, der også kommer cykel-folket til gavn. Anvendes bedst sammen med en cykelcomputer, da Strava ikke tilbyder navigation i selve appen. Premiumversionen koster 499 kr. om året og giver adgang til rutedesign og heatmaps.

Ordbog

GPS betyder Global Positioning System. Det er en teknologi, der bruger satellitterne på himlen til at bestemme din præcise position. Moderne cykelcomputere anvender ofte dual-band eller multiband GPS. Det betyder, at enheden modtager signaler fra flere satellitsystemer samtidig.

SENSOR er betegnelsen for en enhed, der kan parres med din cykelcomputer eller telefon via Bluetooth. En sensor kan eksempelvis være en puls- eller wattmåler, der giver data om din indsats undervejs. Det kan også være udstyr som elektro-

nisk gearskifte eller en lygte. Der findes blandt andet “intelligente” baglygter med indbygget radar, som registrerer bagfra-kommende biler og viser dem på skærmen på din computer. Sensorer gør det muligt at samle flere dele af cyklen i ét system, der arbejder sammen i realtid.

HEATMAP er en korttype baseret på data fra andre cyklisteres færden. Jo kraftigere farve på kortet, desto flere har allerede kørt på strækningen. Det giver mulighed for at opdage nye ruter, man ellers ikke ville have fundet af sig selv. Heatmaps

bruges blandt andet i digitale ruteværktøjer som Strava, Komoot og Ride with GPS.

GPX-fil er en universel filtype med positionspunkter, som bruges til at gemme og dele ruter. Uanset hvilken ruteplanlægger eller cykelcomputer du bruger, kan ruter som regel eksporteres og importeres i GPX-format. Filen kan downloades til din computer eller gemmes i en app og deles med andre. Mange enheder og tjenester er i dag integreret med hinanden, så ruterne ofte kan synkroniseres helt automatisk.

Børnene er ikke lavet af sukker

En familie gav sig selv en vild udfordring. En cykeltur fra Øresund til Adriaterhavet! Det blev en oplevelse for livet - og en erkendelse af, at det største pres ikke altid kommer udefra...



Nogle gange fik familien lov at campere ved en sø, hvor de kunne bade.



Forestil dig, at du står på en bjergvej et sted i Østrig. Det er sommer, solen bager. I vejkanten står et skilt med en advarsel. Stigning på 20 % forude! I det fjerne kan du ane to skikkelser nærme sig. Nu ser du, det er cyklister. De skyder en god fart. Cyklisterne er tæt på nu... hov, tænker du... det er jo børn. En dreng og en pige. De vinker til dig og forsvinder op ad bjerget. Stilhed. Så kommer atter to cyklister til syne længere nede ad bjerget. Deres tempo er langsommere, og du ser, at deres cykler er tungt lastet med alverdens grej. Du får øjenkontakt med de to, en kvinde og en mand. Sveden springer fra deres pander. De smiler og ser glade ud... men også en lille smule trætte...

Cykel med stop

Et år tidligere. Iværksætter Claus Nordahl, der også er hovedbestyrelsesmedlem i Cyklistforbundet, og projektleder Ida Marie Piper er alene hjemme. Børnene, Eva på 11 og Otto på 9, er på visit hos deres bedsteforæl-

dre. Imens bruger de voksne tiden på at gå ture og tale om fremtiden. Om at være en familie og hvordan man bruger den tid, man har med hinanden, bedst. Claus fortæller: "Vi kunne mærke, at vores børn blev store. Begyndte at bevæge sig ud i verden. At vores tid sammen som familie blev mindre og mindre". Weekenden alene hjemme bliver til en brainstorm. En stor planche fyldes med drømme og ideer. De ved, at det skal være noget med at rejse, men det skal ikke være en daseferie. De vil GØRE noget sammen. Møde andre mennesker og andre kulturer. Vandring eller arbejde på et landbrug, måske blive del af en NGO. Så langt er de enige. Men på andre punkter er kontrasterne store. Ida Marie: "Jeg så en måned for mig, Claus drømte om at rive et helt år ud af kalenderen". Claus og Ida Marie beslutter at sove på det. Da de igen besøger planchen, står en enkelt sætning tydeligt frem på det store stykke papir: "Rejseform: 'Cykel med stop'".

Ida Marie og Claus er enige. Familien skal cykle gennem Europa. Det er en plan, som kan rumme Claus' drømme om at drage ud i det ukendte og lade turen forme sig efter omstændighederne. Men som også favner Ida Marias behov for ikke helt at miste kontrollen. De føler begge, at cykelrejsen er et fleksibelt format, hvor de sammen kan lægge planer og lave aftaler. Og ændre dem igen. Næste store skridt er at præsentere ideen for deres to børn, Eva og Otto.

Unger, vil i med på cykeltur?

En dag efter skole samler Claus og Ida Marie børnene: "Unger, der er noget, vi gerne vil spørge jer om. Hvad siger I til at tage på en cykeltur?" Børnene nikker. De har allerede været på Bornholm på cykel, og det var sjovt. Claus og Ida Marie fortsætter: "Den her gang er det altså en lidt lang cykeltur. Faktisk hele vejen gennem Europa ned til Kroatien. Vi regner med at være afsted mellem to og syv måneder". Børnenes reaktion kom-

mer lige fra hjertet. Eva: "Jeg tænkte, at det var en forsinket aprilsnar. Og jeg tænkte, at det da er lidt sindsygt, for at sige det direkte." Otto tænker mest på sine kammerater: "Jeg var sådan lidt: Hvad så med Anton og Lukas og mine andre venner? Åh nej." Men efter at have sundet sig melder de sig klar på eventyret. Claus: "Vi gjorde det klart for børnene: I skal selv køre til Kroatien, og det kommer I til at blive stolte af. Vi kommer ikke til at skubbe jer op ad bakkerne. Om det så tager en måned mere. Det må det gerne."

I slutningen af april 2025 forlader familien bofællesskabet lidt uden for København. Tiden op til er gået med at preppe og anskaffe grej. Tasker, telte, kogegrej. Lette gravelcykler til børnene. Solide Bullitt-ladcykler fra Larry vs Harry til de voksne. Ingen af de fire er supercyklister forud for turen. Familien bruger cyklen ligesom så mange andre danskere gør det: til og fra skole og job. Ida Marie: "Vi havde det sådan, at der er meget

fladt i både Danmark, Sydsverige og Polen, hvor vi skulle køre igennem til at starte med. Og så tænkte vi, at så får vi jo opbygget nogle gode muller til, når vi kommer til bjergene."

Et vanvittigt projekt!

Da familien rammer Polen, begynder turen for alvor at tage fat. Det går op for dem, at landet er kæmpestort, og der går mange uger med at krydse gennem enorme landbrugsarealer. Både benene og mekanikken spiller fint. Men Ida Marie oplever en usikkerhed vokse inde i sig selv: "Den første del af rejsen var mega hård, fordi det var en anden måde at rejse på, som vi aldrig havde prøvet før. Vi havde aldrig prøvet at sætte os op på cyklen og sige: Nu begynder vi at cykle uden at vide, hvor vi skal sove i aften." Ida Marie erindringer særligt en episode: "Vi havde set på kortet, at der var en skov. Men da vi kom frem, var den så tæt, at der ikke var noget sted, vi kunne slå teltet op. Vi ledte i halvanden time, og vi var nede

ad alle mulige små veje og op ad høje stigninger med de der tunge, tunge cykler." Det handlede ikke om deciderede farer, fortæller Ida Marie: "Jeg var aldrig utryk. Jeg har mere været nervøs for, om børnene bare blev så trætte af det, at de var sådan: Shit, hvor er det et vanvittigt projekt, I har kastet os ud i." Claus har det til gengæld som en fisk i vandet. I Polen finder han den rå kant og det upolerede, som han drømte om: "Det er kedeligt, når du møder andre rejsende med cykeltasker hele tiden, og du kører ad de samme ruter. I Polen oplevede vi større udfordringer og mere uforudsigelighed. Det var meget mere spændende for mig, fordi jeg skulle bruge mit hoved hele tiden."

Gourmet-morgenmad over bål

På hele turen sover familien i telt hver nat og laver alle måltider i det fri. De er hele tiden sammen, og begreber som privatliv og alenetid er en sjælden luksus. Claus fortæller: "Dine forskelligheder og dine kvalite-



Eva og Otto havde cykeltasker med deres eget tøj og bamser. Claus og Ida Marie havde cirka 40 kg oppakning hver. Maden blev tilberedt på fire-stove, og når man selv har fanget fisken, er det ekstra lækkert.

ter kommer jo virkelig til syne, når du er sammen 24-7 og sover på fire kvm. Altså, der er ikke noget, du kan skjule. Vi ved præcis, hvornår hinanden går på toilettet, hvordan vi spritter hænder, hvornår vi skifter gear". Som den i familien, der går mest op i madlavning, er det naturligt, at Claus har køkkentjansen. Men undervejs viser det sig at blive en udfordring. Claus: "Jeg har en ambition om at lave voldsomt god mad hver dag. Og det giver nogle udfordringer, hvis man vil gøre det over bål hver eneste gang"

Kilde til frustration

Claus kunne finde på at starte dagen med at lave omelet, bacon, ristede svampe eller hjemmelavede pandekager. Lækkerier, der tog tid at tilberede: "Det har været kilden til den største frustration mellem os, at Ida Marie gerne vil hurtigt afsted om morgenen, jeg vil gerne lave en ordentlig morgenmad. Så måtte vi lige holde et statusmøde". Ida Marie smiler og griner. De fortæller samstemmende, at konflikterne som regel forsvandt lige så hurtigt, som de opstod. Det blev de nødt til, hvis turen skulle lykkes.

Rejsen begyndte i København den

22.04.2025

og sluttede den

12.10.2025

i den kroatiske kystby Pula

Familien cyklede i alt

3.000 KM

og kom igennem

SYV

forskellige lande undervejs.

Ud over at cykle mellem 30 og 50 km hver dag og finde ly for natten skulle der også være tid til, at ungerne gik i skole. Ida Marie, der selv har en baggrund som lærer, fortæller: "Altså, vi havde tænkt, at vi skulle lave noget mere skole, mens vi var afsted. Men så kunne vi jo se, at det krævede ret meget, det der med at hver morgen lave morgenmad, pakke lejren sammen og så videre". Det betød at børnene fordybede sig i de skoleopgaver, hvor interessen var størst. Otto: "Jeg lavede sudoku, og jeg lavede virkelig meget matematik. Jeg elsker at lave matematik." Eva fortæller, at hun læste næsten 100 bøger undervejs: "Jeg har læst alle ungdomsbøger på Mofibo. Det er ikke løgn!" Og så skrev hun dagbog: "Det er fedt at vide, at om 30 år, når jeg selv har børn, så kan de læse om alle mine oplevelser i min dagbog."

Lærte at fange fisk

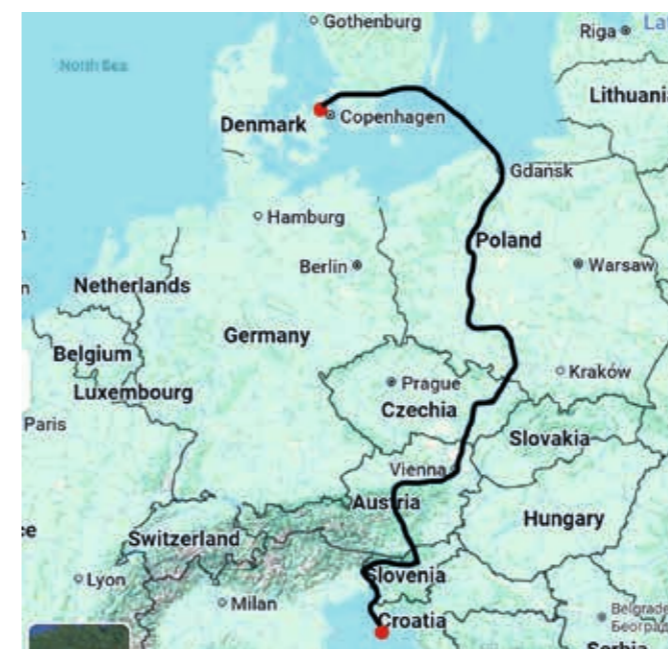
Desuden blev turen en læring i en masse færdigheder, der ikke findes i et normalt pensum. Ida Marie fortæller: "Ungerne lærte hvordan man bruger solceller, tænder bål, fanger fisk og finder spiselig bær". Undervejs



Familien kørte både igennem industriområder, på smattede skovstier og op af stejle bjerge

opholdt familien sig desuden en hel uge på en gård i Polen. Her hjalp de til med at producere fåreost og lave køkkenhave. På gården fandt børnene nye venner, og fik dermed lejlighed til at træne deres medbragte skoleengelsk ude i virkeligheden.

Det er blevet sommer i Europa, da familien når til Østrig. Kroatien er pludselig inden for rækkevidde. De cykler langs Donaus bredder.



Alt er frodigt og smukt. Ida Marie er begyndt at sænke skuldrene. Begyndt at stole på, at de nok skal finde ly for natten. At de mange venlige mennesker, de møder på deres vej, nok skal være klar til at gribe den lille familie på cykeltur. Det er også her, at Claus og Ida Marie er begyndt at finde roen sammen. Stå tidligt op og drikke kaffe, mens ungerne stadig sover. Tillade sig selv at reflektere. Undervejs har de talt meget om, at børnene risikerede at blive pressede. Ida Marie griner: "Men det var jo mig, der crashede. Fordi jeg glemte at tage tid til mig selv. Hvis jeg på forhånd havde vidst, at de var så mega-seje, så havde jeg haft meget mere ro i maven."

En særlig dag i Tjekket

Claus fremhæver en særlig dag i Tjekket. Ruten er blevet længere end forventet, og Otto er helt færdig. Tømt for energi. Den følgende dag mødes de med nogle venner, som har bilen med på ferie. De tilbyder at give Otto og hans cykel et lift, så han kan komme til kræfter igen. Men Otto siger nej. Det vil han ikke. Otto: "Altså, det lyder ikke så sejt at sige, at man cyklede NÆSTEN hele vejen til Kroatien. Men jeg blev lige hjulpet ti kilometer; jeg ville kunne sige, at jeg havde cyklet HELE vejen." 🚲



FOTO: JENS HASSE

VI KAN CYKLE! SATTE REKORD - IGEN

Der blev cyklet til den store guldmedalje i maj måned i børnehaver landet over. Rekordmange børn var nemlig i år med i Cyklistforbundets cykelkampagne til børnehaver og andre dagtilbud. I maj måned lærer hele 34.420 børn landet over at blive bedre og mere sikre cyklister gennem sjove cykellege som *Plukke blomster*, *Vasketøj* og *Haleleg*. 792 dagtilbud har meldt sig til den gratis kampagne. Det er andet år i træk, at kampagnen sætter deltagerrekord.

Direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag, glæder sig over, at så mange børn får chancen for at blive cykelbørn.

”Der er netop kommet en ny undersøgelse, der viser, at færre og færre unge cykler. Derfor er det så vigtigt, at vi får flere børn op i sadlen. Jo tidligere børnene opdager, hvor meget frihed og glæde, cykling giver, jo bedre. At så mange dagtilbud deltager i år, giver håb for fremtiden, så flere børn bliver cykelbørn i stedet for bagsædebørn i forældrenes bil.”



Topmange til Vi Cykler til Arbejde

Over 62.000 meldte sig til Cyklistforbundets store, årlige kampagne, Vi Cykler til Arbejde. Det er det højeste antal i flere år, og betyder, at kampagnen har fundet pusten igen efter de magre corona-år. Årets samarbejdspartnere er cykelfirmaet Merida, Bike&co, DSB og som mediepartner, Jyllands-Posten.



Få 10 % rabat på Pedalkraft-T-shirts

Cyklistforbundets legendariske T-shirt er tilbage i tre flotte farver. Som medlem af Cyklistforbundet får du 10 % rabat, når du køber Pedalkraft-T-shirts i vores onlineshop.

Normalpris: 199 kr. / Medlemspris: 179 kr.



FOTO: JENS HASSE

Skolecykelvenner skal give landets lærere en hjælpende hånd

Hvad gør man som lærer, hvis man gerne vil på cykeltur med en hel skoleklasse? Man kontakter Cyklistforbundets lokale korps af frivillige skolecykelvenner, der cykler med og hjælper med, at alle kører sikkert. Det har Cyklistforbundets frivillige i Viborg med stor succes tilbudt kommunens skoler i flere år. Hen over de næste to år vil Cyklistforbundet opstarte frivilligrupper i tre til fem kommuner og høste erfaringer løbende. Målet er at afprøve konceptet i forskellige kommuner og udvikle en model, som kan rulles ud flere steder i landet. Skolecykelvennerne rulles ud i samarbejde med VELUX FONDEN.

Læs mere: bit.ly/3RaahwG

Top & Flop

Top
At vi fik cykelsti på den nye storstrømsbro

Flop
At belægningen på cykelstien til gengæld er elendig

INSTAGRAM

DSB's Tony Bispeskov og Cyklistforbundets, Kenneth Øhrberg Krag, delte flyes ud på Ringsted Station for at gøre reklame for Vi Cykler til Arbejde.



VALGKAMP UDEN CYKEL in

På LinkedIn gjorde vi opmærksom på, at cykling fyldte alt for lidt i valgkampen: "Her er nogle af Cyklistforbundets konkrete forslag til at fremme cykling og dermed et sundere og grønnere samfund. Kære kandidater, I er velkommen til at bruge dem som jeres egne :-)



CYKLISTFORBUNDET PÅ

Cyklistforbundet @cy... · 30.01.2026
I Cyklistforbundet har vi lige fået støtte til, at vi også i år kan gennemføre vores store skolekampagne, Alle Børn Cykler, til efteråret, selv om vi ikke har en hovedsponsor i år. Tak! To millioner til kampagne der skal få børn til at cykle

Transportministeriet

To millioner til kampagne der skal få børn til at cykle

ELENDIG LØSNING I HILLERØD

Om nogle år, når du vil have din cykel – eller kørestol – med S-toget i Hillerød, skal du løse en større logistisk udfordring. Alle passagerer til og fra S-toget skal op over en høj og lang bro. Med cykel skal du først med elevator, hen over broen og ned med elevator på den anden side. Besværligt for alle, men især vanskeligt for mennesker med handicap og for folk med barnevogne og cykler. Myldretidstogene på Hillerød Station, som jo er en endestation for S-toget, er proppet med mennesker, og mange har cykler med. Broen vil blive



en flaskehals, og der vil være kø ved elevatorerne. Rejsetiden bliver forlænget.

SET PÅ NETTET



Cykelbro I
Den er Finlands længste bro, og den er kun for cyklister, gående og en sporvogn. Den nye Kruunuvuorensilta-bro i Helsinki er 1.191 meter lang og forbinder ø- og kystområder med byens centrum.



Cykelbro II
Det lykkedes ikke med Storebælt og Øresund, men Danmarks tredjelængste bro kan du cykle hen over. Den er cirka fire km lang og hedder Dronning Margrethe II's Bro. Den forbinder Falster med Sjælland og er lige åbnet.

Cyklens skønhed

Mød en medarbejder i Cyklistforbundet og hans cykler

Campagnolo. Colnago. Olmo. Flandria. For en cykelelsker som Robert Beck (61), driftschef i Cyklistforbundet, er det navne, der tænder et særligt glimt i øjet. Mytiske navne på cykeldele og cykler, der blev kørt hen over de høje bjerge af store ryttere som Maertens, Moser og Merckx i 1960'erne og 1970'erne. I dag hænger et lille udpluk af cyklerne på væggen i Roberts stue. Han samler på klassiske racercykler og har i alt 15 cykler.

”Det er lethedens ved at køre på dem. Skønheden i proportionerne og udstyret. Det æstetiske ved cyklerne. De er smukke, og så er det en simpel mekanik med fx udvendig kabelføring,” siger Robert Beck, der selv skruer på cyklerne og skifter dele, så de står i ’mint condition’.

Driftschefen blev bidt af cykelbacillen allerede som dreng. Han kørte motionsløb, fx Sjælland Rundt, og samlede ved hjælp af ’cykelbibelen’ – Heino Døygaards *Håndbog for cyklister* – selv en cykel af alle de bedste dele, der kunne fås. Drømmecyklen blev desværre stjålet fra kælderen i ejendommen i København. Men i de mange år siden har han opbygget en smuk samling.

Kronjuvelen er en italiensk Olmo, som han som knægt så hænge i vinduet i Titania Cykler på Nørrebrogade, og kun kunne drømme om. Den var økonomisk helt uden for rækkevidde dengang, men hænger nu, højt på væggen, i stuen i lejligheden i København, hvor den stiller sine smukke pantograferinger til skue; dekorative mønstre på stel og krankset, der udelukkende er udført for at fryde øjnene hos beskueren.

Det sker, at cyklerne bliver luftet, men det er sjældent.

”Til daglig kører jeg på min Kildemoes-citybike eller min 20 år gamle carbonracer, så det handler nok mest om at skrue på dem og sætte dem i stand og så nyde synet af dem.”

AF JØRGEN SCHLOSSER

