

MEDLEMSMAGASIN · 1/2026 · 90. årgang

CYKLISTER



CYKLIST
FORBUNDET



“Du kommer jo også
æg i en æggebakke”
**TV-TRAUMELÆGE VIL
STANDSE ULYKKER**
SIDE 10

MINITEMA: SKATTEFRADrag

**Mette er glad for at
cykle, men ikke for sit
befordringsfradrag**

Stort TEMA:
**CYKELVENLIG
BYUDVIKLING**
SIDE 12

At se og blive set
**STOR TEST
AF LYGTER**
SIDE 28

TÆTTERE PÅ DRØMMEN

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

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

Et godt børneliv er et cykelliv

Sidst i januar mødtes kommunerne til Børn & Unge Topmødet under temaet "Sammen sætter vi retning – det gode børne- og ungeliv 2026." Det er positivt, at fokus er på børnelivet. Men politikere skal huske én vigtig ting: Et godt børneliv hænger tæt sammen med cykling.

Vi ved, at cykling styrker både fysisk og psykisk velvære og giver børn frihed, mod og sunde vaner, som de tager med sig videre i livet. Samtidig ved vi noget andet, som er mindst lige så vigtigt: Børn cykler især, når de voksne omkring dem cykler. Når forældre vælger cyklen i hverdagen, bliver cyklen også et naturligt valg for børnene. Rollemodeller betyder noget – både derhjemme og i samfundet.

Alligevel er børns cykling faldet markant over de seneste 30 år, og stadig flere unge ser sig selv som bilister frem for cyklister. Det påvirker børns sundhed, trivsel og motoriske udvikling – og risikerer at få store konsekvenser for fremtidens folkesundhed, fordi vaner grundlægges tidligt i livet.

Derfor er det afgørende, at kommunerne sætter handling bag ordene om det gode børneliv og prioriterer cykling som en central del af indsatsen. Cykling skal styrkes i dagtilbud, skoler og i det fysiske byrum – ikke som enkeltstående projekter, men som en sammenhængende indsats.

Forældre har stor indflydelse på, om børn cykler. Men de lader kun børnene cykle, hvis rammerne opleves som trygge. Det forpligter kommunerne til at prioritere sikre skoleveje, tydelige skolezoner og infrastruktur, der reelt gør det muligt for børn at cykle selv – og trygt for forældre at give slip.

Her spiller politikernes egne valg også en rolle. Erfaringen viser, at når beslutningstagere selv cykler i hverdagen, er de langt mere tilbøjelige til at se problemerne, forstå potentialerne og sikre løsninger, der faktisk virker. Cykling giver indsigt – ikke gennem rapporter, men gennem egne erfaringer.

Hvis vi vil det gode børneliv, skal vi give børnene friheden til selv at bevæge sig. Det begynder med voksne, der viser vejen – og med kommuner, der tør prioritere cyklen som en grundlæggende del af børns hverdag fra de allerførste år.

God fornøjelse med læsningen af CYKLISTER, som i år kan fejre 90 års jubilæum. Det er da flot, at vi i 90 år har kunnet udgive et blad, helliget hverdagscyklingen. 

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter

10



Cyklen bliver for ofte glemt, når der udvikles by- og stationsområder

TEMA

Cykelvenlige byer og stationer fra villakvarter til storby

OTTE SIDERS TEMA OM CYKELVENLIGE BYER

9



Stands Ulykken

"Du kommer jo også æg i æggebakken"

Interview med traumelæge Emilie Øberg kendt fra DR. Hun har sammen med andre startet initiativet 'Stands Ulykken', som skal forebygge nogle af de ulykker, som hun ser på Rigshospitalet - ikke mindst de mange hovedskader.



INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Gratis cykel i Letbanen
- 9 Stands Ulykken

TEMA

- 12 Cykelvenlige byer
- 14 Vi skal bygge meget mere cykelvenligt
- 16 Den gode, den formidable og den dårlige
- 18 Anbefalinger til cykelvenlige byer
- 19 Cykelvenlige stationer fra provins til hovedbanegård
- 20 Lavere hastighed redder liv – og sinker ikke trafikken
- 22 Mette og Thomas vil have cykelvenligt befordringsfradrag
- 25 Kenneths klumme: Kom nu skat!
- 26 Lokalnyt: Fredensborg og Kolding
- 28 GEAR OG GREJ: Den store lygtetest
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35 PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 36 Bagsiden

TALCYKLING



28 %

Cykling reducerer risikoen for tidlig død med 28 %

22



Kom nu skattefar

Thomas Gullach skrev til 'Skattefar' på LinkedIn og gik semiviralt: Hvorfor er befordringsfradraget for biler og cykler det samme?

28



Lygter

Den store lygtetest — se og bliv set

Nogle lygter gør, at du kan se — andre gør, at du bliver set. Nogle gør næsten ingenting.

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

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: Martin Kaufmann



Forbud mod bilkørsel gav flere cykelbørn



FOTO: ÅRHUS STIFTSTIDENDE

KRAGELUNDSKOLEN I HØJBJERG oplevede ligesom mange skoler, at skoleeleverne blev kørt til skole. Derfor indførte skolen et totalt indkørselsforbud til skolen på hverdage mellem 07.30 og 08.15. Og det har gjort en kæmpe forskel, fortæller forældrerepræsentant i skolens bestyrelse Louise Witt.

”Før hjertezone kom, oplevede vi, at adgangsvejen til skolen, som er meget smal, blev helt proppet af biler, så ingen kunne komme væk fra skolen, fordi andre

kørte ind. Nu, hvor indkørselsforbuddet er kommet, oplever vi, at væsentligt flere børn er begyndt at cykle selv,” siger hun.

En undersøgelse blandt forældrene på Kragelundskolen, foretaget af virksomheden Trafik i Børnehøjde, viser, at 74 procent af de 241 adspurgte forældre oplever ‘større’ eller ‘meget større’ tryk omkring skolen, efter indkørselsforbuddet er blevet indført.

KILDE: ÅRHUS STIFTSTIDENDE

Ulykker på elcykler fylder

En opgørelse fra Syddansk Universitet viser, at antallet af patienter indlagt efter elcykelulykker er steget med 76 % på fem år. Fra 2019 til 2023 er tallet vokset fra 201 til 382 personer på OUH og Svendborg Sygehus. Opgørelsen omfatter både almindelige elcykler, ladcykler og hurtige modeller, der kan nå op på 45 km/t. Til sammenligning er antallet af ulykker med traditionelle cykler uændret. I opgørelsen har man valgt at fokusere på den femårige periode mellem 2019 og 2023, men de nyeste tal er også offentliggjort. De viser, at der i 2024 var hele 443 ulykker på elcykler, som krævede en tur på hospitalet. Det er kun hver anden cyklist, som ender på hospitalerne på Fyn, der har båret cykelhjelm.

KILDE: SYDDANSK UNIVERSITET



FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: MIDTTRAFIK

Cykel-p i container

Midttrafik har udviklet en helt ny type cykelparkering, der skal tage højde for pendlernes behov for tryghed og sikkerhed. BikePod bliver testet i flere midtjyske kommuner og har første stop i Odder, hvor den blev indviet 11. september – i februar flytter den til Holstebro. Midttrafiks BikePod er en helt almindelig shippingcontainer, der er blevet forvandlet til en urban cykelstation beklædt med cortenstål og smart, funktionel cykelindretning. Den har blandt andet overdækning og indvendig belysning døgnet rundt, plads til ladcykler, nye låstyper, der giver ekstra sikkerhed og mulighed for fastlåsning, videoovervågning og en realtidsskærm, der viser de næste afgangse med bus, tog eller letbane.

Læs mere hos Midttrafik



FOTO: SHUTTERSTOCK

Trump hader (også) cykler

Cykling er bilens fjende, og derfor skal cykling modarbejdes. Det mener USA's Trump-regering. I amerikanske byer som Boston og San Diego vil mange gerne cykle, men de kan nu se langt efter hjælp til det. Trump-administrationen har trukket millioner af dollars tilbage fra projekter, der skulle skabe sikre gader med cykelstier, kryds og stier. Ifølge Transportministeriet er sådanne tiltag “fjendtlige” over for biler. Det sker, selvom biltrafik hvert år dræber over 40.000 amerikanere og optager 80 % af byernes offentlige plads. Beskyttede cykelstier reducerer ulykker med op til 50 %, styrker folkesundheden og mindsker CO₂-udledning. Mens Trump vil “bringe trafikken tilbage”, fortsætter flere byer og stater dog arbejdet med sikre løsninger til cyklister.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Regering vil fjerne tre cykelstier

Både i USA og Canada er der nærmest ideologisk kamp om cykelstierne. Stærke kræfter ønsker at rulle cyklismen tilbage for at give ‘mere plads’ til bilerne. I Toronto ønsker Ontarios provins-regering fx at fjerne tre af landets mest befærdede cykelstier. Det sker som en udløber af en lov, som provinsregeringen vedtog, der skulle mindske trængsel for bilerne. Loven kræver, at kommuner skal indhente provinsens godkendelse, før de kan etablere cykelstier, der fjerner et bilspor, og den påbyder eksplicit fjernelsen af de tre cykelkorridorer i Toronto. Cycle Toronto og enkelte cyklister har udfordret loven med den begrundelse, at fjernelsen af de beskyttede stier vil øge risikoen for alvorlige skader eller dødsfald. Sagen om de tre cykelstier kører stadig i det canadiske retssystem.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Amsterdam vil forbyde fatbikes i travle områder



I Amsterdam er tålmodigheden med de hurtige og tunge fatbikes ved at slippe op. Byen planlægger et forbud mod fatbikes i særligt trafikerede områder for at øge sikkerheden og mindske utryghed på cykelstierne. Baggrunden er, at mange fatbikes kan køre langt over de tilladte 25 km/t. og ofte uden typegodkendelse – nogle helt op til 60 km/t. Det skaber farlige situationer,

især når køretøjerne føres af unge, der ikke kender reglerne. Amsterdam og også byen Enschede handler nu lokalt, mens man venter på nationale tiltag, og bruger eksisterende regulativer til at indføre restriktioner. Diskussionen om fatbikes er også aktuel i Danmark, hvor Cyklistforbundet ønsker bedre kontrol med ulovlige køretøjer.

KILDE: FIETSBERAAD.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Gratis cykler forebygger sygdom

Udstyr, cykler, vedligeholdelse, cykeltræning og fællesskab: Det har visse grupper af mennesker i Storbritannien fået tilbudt gratis. En ny rapport har vurderet effekten af disse ordninger, hvor over 12.000 cykler er delt ud indtil nu. Rapporten anslår, at investeringen giver et afkast på 11,80 pund for hver investeret pund. Ordningen forebygger 16 % af nye sygdomstilfælde og 6 % af forventede dødsfald årligt blandt deltagerne,

hvilket sparer sundhedsvæsenet for op mod én million pund om året. Hele 80 procent af fordelene skyldes øget trivsel og livsglæde. Andre gevinster er stærkere fællesskaber og mere bæredygtige byer. For at opnå de bedste resultater anbefaler rapporten blandt andet samarbejde med sundhedsvæsenet, bedre cykelinfrastruktur og oplysning om ordningen.

Vejarbejde for cyklister



FOTO: SHUTTERSTOCK

HVORDAN BLIVER VEJARBEJDET mere cykelvenligt? Ét bud er at planlægge med ladcykler for øje. Sådan lyder konklusionen i en ny rapport, som er udarbejdet for Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Ladcykler kræver nemlig god plads for at kunne manøvrere gennem et vejarbejde, og hvis de kan passere uden problemer, fungerer løsningen typisk for alle. Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme har fået foretaget undersøgelsen, fordi cyklisteres sikker-

hed, tryghed, fremkommelighed og komfort ofte forringes i forbindelse med vejarbejde, hvor biltrafikkens fremkommelighed typisk prioriteres højere.

Rapportens konklusioner bygger på syv forsøg med forskellige afmærkningsløsninger og deres betydning for cyklisteres sikkerhed, oplevelse og adfærd.

Læs hele rapporten her:



Joan tager cyklen gratis med letbanen



Cyklistforbundet ønskede gratis cykelmedtagning i det nye tog — og fik det

Cykelmedtagning i letbanen bør være gratis! Sådan skrev Cyklistforbundet til Hovedstadens Letbane i 2024, og sandelig om ikke det blev gratis at medtage cyklen i det nye tog, der kører vest om hovedstadsområdet. Banen kører nu mellem Ishøj Station og Rødovre Nord. Den resterende nordlige del af strækningen til Lundtofte forventes at åbne i sommeren 2026. Letbanen vil, når den er fuldt udbygget, køre mellem Ishøj og Lyngby over en strækning på 28 kilometer.

En af dem, der nyder godt af den gratis cykelmedtagning, er 72-årige Joan Nielsen. Med cyklen og letbanen kommer hun nemlig både hurtigt og langt omkring, når hun i forbindel-

se med sit arbejde som bisidder hos Børns Vilkår tager fra kommune til kommune. Faktisk tager hun rundt på hele Sjælland, men det er kun i hovedstadsområdet, at cyklen bliver taget i brug. Det gør den til gengæld flittigt. Joan cykler nemlig gerne ti kilometer frem og tilbage hver dag, hvis det skulle være. Men når hun skal være præsentabel til et møde eller i en retssal, er det rart ikke at ankomme med uglet hår fra cykelhjelm eller godt svedig efter mange kilometer på jernhesten.

"Derfor bruger jeg også min bil, men det er ofte tæt på umuligt at finde parkeringspladser samt holde styr på de forskellige p-restriktioner, der er fra kommune til kommune. Det

hele er meget nemmere, når jeg er på cykel, hvor jeg er meget mere fleksibel og kan komme rundt, som jeg vil," siger Joan og fortæller, at det derfor var en stor lettelse for hende at prøve kræfter med letbanen i forbindelse med åbningen:

Hos Cyklistforbundet er der stor tilfredshed med, at bestyrelsen i Hovedstadens Letbane valgte at gøre cykelmedtagning gratis.

"Vi pressede jo på for det, og heldigvis var de enige i, at det var en god ide. Vi skal have så mange som muligt til at cykle, og det er klart at det er mere attraktivt at kombinere cykel og letbane, når det er gratis," siger Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet. 🚲

Cykelkurser 2026 - sommer på Djursland

Drømmer du om en sommeruge med frisk luft, flotte udsigter og godt selskab? Tag med på en højskoleuge på cykel i Mols Bjerge og på Djursland - med smuk natur, kulturstop og godt fællesskab. Vi cykler i roligt tempo i mindre grupper med guide, og turene kan køres på både cykel og elcykel. Dagsture ca. 40-50 km (op til 60 km). Læs mere om vores tre cykelkurser.



Vi afholder cykelkurser i ugerne 28, 30 og 31.



VORES CYKELKURSER:

- **Turcykel - Tour de Djursland**
Hvornår: Uge 28 (4. juli - 10. juli)
Læs mere og tilmeld dig via QR-koden
- **Turcykel på Djursland og Mols**
Hvornår: Uge 30 (18. juli - 24. juli 2026)
Læs mere og tilmeld dig via QR-koden
- **Turcykel - Djursland rundt**
Hvornår: Uge 31 (25. juli - 31. juli 2026)
Læs mere og tilmeld dig via QR-koden

TILMELD DIG



HVOR OG HVORNÅR?
Sted: Rønde Højskole
Hvornår: Vælg mellem ugerne: 28, 30 og 31.
Tilmelding: Scan QR-koden eller tilmeld dig på www.rondehojskole.dk



"Du kommer jo også æg i en æggebakke!"

Traume- og anæstesilæge på Rigshospitalet Emilie Øberg vil gerne forebygge de mange alvorlige trafikulykker med hovedskader. Derfor har hun startet initiativet Stands Ulykken.

Du har måske set Emilie Øberg i fjernsynet? Som en yderst effektiv traumelæge på Rigshospitalet, hvor hun som en orkesterdirigent tager beslutninger og giver direktions, når en svært skadet patient ankommer til traumecentret efter en ulykke. Hun og hendes kollegaer står bogstaveligt talt med livet i hænderne, som også er titlen på udsendelserne på DR. Faldulykker, drukneulykker, skudsår, knivstik og ikke mindst trafikulykker er dagens orden. Mange gange lykkes det heldigvis at redde

patientens liv – andre gange lykkes det ikke, eller patienten får varige mén. Oplevelserne på traumecentret har fået Emilie Øberg til at igangsætte initiativet Stands Ulykken.

”Vi ser menneskene bag de tørre tal. Vi ser de mennesker, der kommer alvorligt til skade, og deres pårørende; deres forældre, børn, kæresten og koner. Så vi etablerede Stands Ulykken, fordi vi kunne se, at det ofte er de samme ulykker, der kommer ind igen og igen,” siger Emilie Øberg, der, når hun ikke har vagter som traumelæge, arbejder som

børneanæstesilæge på Riget – hun bedøver patienter.

”Vi kan se nogle faktorer, som gentager sig. Og jeg havde et ønske om, at vi kunne komme ud og fortælle om noget af det, vi ser, og dermed kunne være med til at forhindre, at der sker nye ulykker.”

Rigshospitalet får ca. 900 patienter ind i traumecentret om året, og der vil cirka 40 procent af dem være trafikulykker. Cirka en tredjedel af dem er cyklister. Så omkring 13 procent af alle ulykker involverer cyklister.

”Cirka halvdelen af de cyklister, vi får ind, vil have pådraget sig en traumatisk hjerneskade. Og hjerneskader kan jo spænde helt fra, at man får lidt hjernerystelse eller får nogle flænger, der skal sys, til svære hjerneskader – og i sidste ende jo desværre også død. Faktisk er traumatisk hjerneskade den hyppigste dødsårsag hos tilskadekomne patienter i Danmark.”

Sænker risikoen til det halve

Emilie Øberg opfordrer derfor alle cyklister – børn, unge og voksne – til altid at bære cykelhjelm.

”Forskningen viser jo, at cykelhelmen mere end halverer risikoen for både hjerneskader og for at dø i den ulykke, cyklisterne er i. Det er jo helt vilde tal, der viser, hvor meget den beskytter. Hvis du går ud i supermarkedet og køber æg, så kunne du heller aldrig drømme om bare at lægge dem løse ned i posen. Selvfølgelig putter vi dem i en æggebakke. Det er jo, fordi vi ved, at det er skrøbeligt og sårbart, og derfor skal det pakkes ind,” siger Emilie Øberg og uddyber:

”Det er sjældent, at vi kan vise en medicinsk intervention – et eller andet nyt stof – som simpelthen halverer risikoen for at dø. Det er jo overbevisende tal.”

Hun oplever, at for mange patienter ikke har haft hjelm på.

”Jeg vil tro, at i runde tal har halvdelen af de cyklister, vi får ind, ikke haft hjelm på.”

De patienter, der kommer på Rigshospitalet er oftest dem, som kommer alvorligt til skade.

”Det vil sige, at alle dem, der er kommet lettere til skade, dem ser vi jo sjældent.”



Hvorfor stopper unge med hjelmen?

Emilie Øberg undrer sig over, at mange stopper med at bruge hjelm, når de er mellem 12 og 13 år gamle.

Fra opgørelser blandt andet fra Rådet for Sikker Trafik ved man, at ca. 50 procent anvender cykelhjelm i bytrafik, men 80 procent anvender den i skoletrafikken. Så de bedre vaner fra barndommen varer desværre ikke ved.

”Det er paradoksalt, at når vi har helt små børn, så pakker vi dem ind i vat, og vi googler, hvilken autostol der er bedst; hvilken vej skal den vende? Hvilken cykelhjelm er bedst? Hvad er det økologisk bedste mad, man kan give dem? Når de bliver 12-13 år, så er det, som om vi forældre kan have en tilbøjelighed til at give lidt slip. Så accepterer vi, at nu må børnene lade være med at cykle med cykelhjelm, og så ryger hjelmen. Og det er rigtig ærgerligt, da det også er i den alder, at risikovilligheden stiger,” siger Emilie Øberg. Hun undrer sig:

”Vi elsker jo vores børn lige så meget, når de er teenagere, som når de er små,” siger Emilie Øberg, der slutter med, at du ikke kun skal bruge hjelm for din egen skyld.

”Jeg er helt sikker på, at ens familie, kæresten, koner og mænd også vil være meget lykkelige for, at man bruger en cykelhjelm, og dermed potentielt forebygger en alvorlig hjerneskade eller død. Så det er også af kærlighed til ens pårørende, at man passer godt på sit eget hoved,” siger Emilie Øberg. 🚲

STANDS ULYKKEN

Emilie Øberg har været med til at starte forebyggelsesprojektet Stands Ulykken.

”Vi vil bruge vores viden og erfaringer fra Traumecentret til at forebygge, at ulykkerne skal ske igen og igen,” forklarer hun.



Emilie Øberg opfordrer også til, at man ikke drikker, når man kører på cykel. Cyklister er den gruppe af patienter på Traumecentret, der oftest har alkohol i blodet.

TEMA: BYUDVIKLING**CYKELVENLIGE BYER**

Her i et nybygget kvarter i Børkop cykler børnene til skole, der er nemlig ingen farlige veje at krydse på ruten. Et eksempel på cykelvenlig byudvikling, som andre kommuner kunne lære af, og nu har Cyklistforbundet gjort det let for dem, med vores 24 anbefalinger til cykelvenlige byer og 21 anbefalinger til cykelvenlige stationer. I tre år har vi undersøgt 34 nyere byudviklingsområder og 117 stationsområder over hele landet. Resultaterne peger på, at cykelvenlig byplanlægning er mulig i alle typer bymiljøer.

Otte siders tema om cykelvenlig byudvikling



VI SKAL BYGGE MEGET MERE CYKELVENLIGT

Cyklen bliver for ofte glemt, når der udvikles by- og stationsområder — ikke mindst uden for de store byer. En ny undersøgelse fra Cyklistforbundet viser, hvordan vi skaber by- og stationsområder, der får flere til at cykle mere. Resultaterne kan nu bruges af byplanlæggere og politikere.

Har du kort vej fra villakvarteret til supermarkedet og direkte cykelforbindelser ind til byen, så er der større chance for, at du vælger cyklen frem for bilen. Cyklistforbundet har undersøgt 34 byudviklingsområder og 117 stationsområder, og for ofte er der ikke planlagt sådan, at flere vil cykle.

”Ud fra vores undersøgelse kan vi se, at mange nyopførte villakvarterer ikke er planlagt cykelvenligt nok. Derfor vælger mange at køre bil. Hvis man fra starten havde planlagt fx et nyt villakvarter cykelvenligt både internt i området og med gode forbindelser til bymidten, ville flere cykle. Når vi ved, hvor sundt det er at cykle, og at samfundet sparer 8,39 kroner for hver kilometer, der cykles i stedet for at blive kørt i bil, giver det god mening at bygge cykelvenligt,” siger projektleder og byplanlægger i Cyklistforbundet Emil Maj Christensen.

Med undersøgelsen følger et katalog af løsninger og anbefalinger



I et større nyudviklet villakvarter i Børkops vestlige ende cykler et relativt stort antal af børnene til skole, der er nemlig ingen farlige veje at krydse på ruten, men derimod tunneller og broer hele vejen.

for planlæggere og politikere, som ønsker cykelvenlige by- og stationsområder, der får flere til at vælge cyklen. Nye byområder i byer så forskellige som Aalborg, Viborg, Børkop, Aarhus, Middelfart, Roskilde og København har haft besøg af Cyklistforbundet og er en del af undersøgelsen.

Stor plads til forbedring

Cyklistforbundet peger fx på direkte og gnidningsfri forbindelser til bycentrum, placering af nye kvarterer tæt ved by og indkøb samt korte afstande til hverdagsdestinationer, som noget, der vil gøre en markant forskel.

”Samtidig er det vigtigt at huske, at cykelvenlig planlægning ikke kun handler om ét fagområde – det kræ-

ver samarbejde på tværs. Anbefalingerne involverer både kommune- og lokalplanlæggere samt driftsafdelinger. Og så skal investeringerne følge med. En strategisk placeret cykelsti kan gøre en stor forskel, men det kræver politisk vilje og prioritering på det strategiske niveau,” siger Emil Maj Christensen, der mener, at man ikke kommer uden om at bruge både pisk og gulerod:

”Planlæggere og politikere kan gøre en stor forskel, og de kan også komme langt uden at skulle tage de hårdeste midler i brug, som fx kun at bygge tæt, bilforbud osv. Dog må vi erkende, at hvis vi for alvor vil rykke på cykeldagsordenen, så kræver det en kombination af både gulerod og pisk,” siger Emil Maj Christensen.

Med kataloget får politikere og byplanlæggere et redskab til cykelvenlig byplanlægning i både de små samfund og de store byer.

”Det er tydeligt, at der skal forskellige værktøjer i spil alt efter område. I storbyerne, hvor mange allerede cykler, handler det mere om de taktiske greb: Her er det vigtigt, at alle brugergrupper kan finde en rute, hvor de føler sig trygge. Hvis der kun findes travle og smalle cykelstier, vil en del mennesker ganske enkelt stille cyklen, fordi de ikke føler sig trygge.”

Dansk Byplanlaboratorium, der arbejder for at skabe gode byer og landskaber, der fremmer livskvalitet, har bidraget til undersøgelsen og håber, at anbefalingerne kan inspirere det arbejde, kommunerne har med planstrategier, klimaplaner, mobilitetsplaner og de mange nye lokalplaner, der er på vej.

»Der er masser af konkret inspiration i anbefalingerne, som bygger oven på den viden, kommunerne allerede har, om at øge andelen af aktiv transport ved at få mennesker til at cykle og gå mere. Og det særlige her er, at der nu også er viden, der understøtter god planlægning i parcelhusområder og tæt-lav-kvarterer. Mange af anbefalingerne handler om at skabe blandede bydele, så hverdagens gøremål kan klares inden for 15 minutters transport fra ens bopæl uden brug af



Hvis man først i lokalplanfasen tænker cykel, er det ofte for sent.

bil. Det skaber livskvalitet og trygge by- og boligområder,« siger direktør i Dansk Byplanlaboratorium Tina Saa-by.

Cyklistforbundet har også udarbejdet faglige anbefalinger til cykelvenlige stationer i mindre, større og store byer. Anbefalingerne er udarbejdet på baggrund af undersøgelser af 117 danske stationer, yderligere registreringer på 34 stationer samt kvalitative rundspørger på eller omkring 12 udvalgte stationer.

Ifølge Emil Maj Christensen er det vigtigt at udvise rettidig omhu, ellers kan det være for sent at nå et godt resultat.

Cykelvenlig byplanlægning er både en strategisk og taktisk opgave. Hvis man først i lokalplanfasen tænker cykel, er det ofte for sent. Det bliver svært at gøre området cykelvenligt, fordi forbindelserne til resten af byen ikke blev tænkt ind tidligere.

”Vi har udarbejdet et katalog af løsninger, som vi ved virker. Vi håber, at politikere og planlæggere tager det til sig og gennemfører et 360-graders eftersyn af kommunens nuværende strategier og politikker – der er plads til forbedring. Det skal være rart, bekvemt og nemt at vælge cyklen – ellers vinder bilen med sin lænestol i opvarmet kabine,” siger Emil Maj Christensen. 🚲

Læs mere om anbefalinger og undersøgelse her: cyklistforbundet.dk/cykelvenligby >>

DEN GODE, DEN FORMIDABLE OG DEN DÅRLIGE

*Cyklistforbundet har undersøgt 34 nye bydele for, hvor cykelvenlige, de er.
Nogle steder tjener som det gode eksempel – andre viser,
hvordan man ikke skal gøre.*

FORMIDABELT STINETVÆRK I SOLRØD

Solrød Strand Station er et godt eksempel på en station med et formidabelt stinetværk i nabolaget, som kobles til stationen nedenunder perronerne. Samtidig er stationen en af de absolutte topscorere, når det kommer til cykel-togbrugere set i forhold til arbejdspladser og indbyggere i nærområdet. Det er tydeligt, at flere vælger cyklen i kombination med toget, når man kan komme trygt til stationen uden krydsning af større veje på et stisystem, der fører direkte til stationen.



AARHUS Ø: CYKLEN TÆT PÅ DØREN

I de allertætteste nyudviklede byområder ses en klar tendens til højere cykelbrug i områder, hvor cykelparkeringen primært er placeret foran opgangsdørene. Her et eksempel fra Aarhus Ø, hvor mange fx cykler til besøg af familie og venner inden for fem kilometer. Det forbindes simpelthen med at være besværligt, hvis man skal gå for langt til fx en cykelkælder – og derfor skal der altid være mulighed for cykelparkering tæt ved destinationen.



MANGLENDE PARKERING I RØDOVRE

Modsat Aarhus Ø er der i Rødovre V, nærmere bestemt den såkaldte Irmabyen, mange steder ikke cykelstativer foran hoveddøren, og cykelkældererne opleves ikke som attraktiv. Decentral cykelparkering – altså parkering tæt ved hoveddøren eller i niveau med indgangen – viser sig at være stærkt forbundet med højere cykelbrug i hverdagen.



HURTIGT IND TIL CENTRUM I HORSSENS

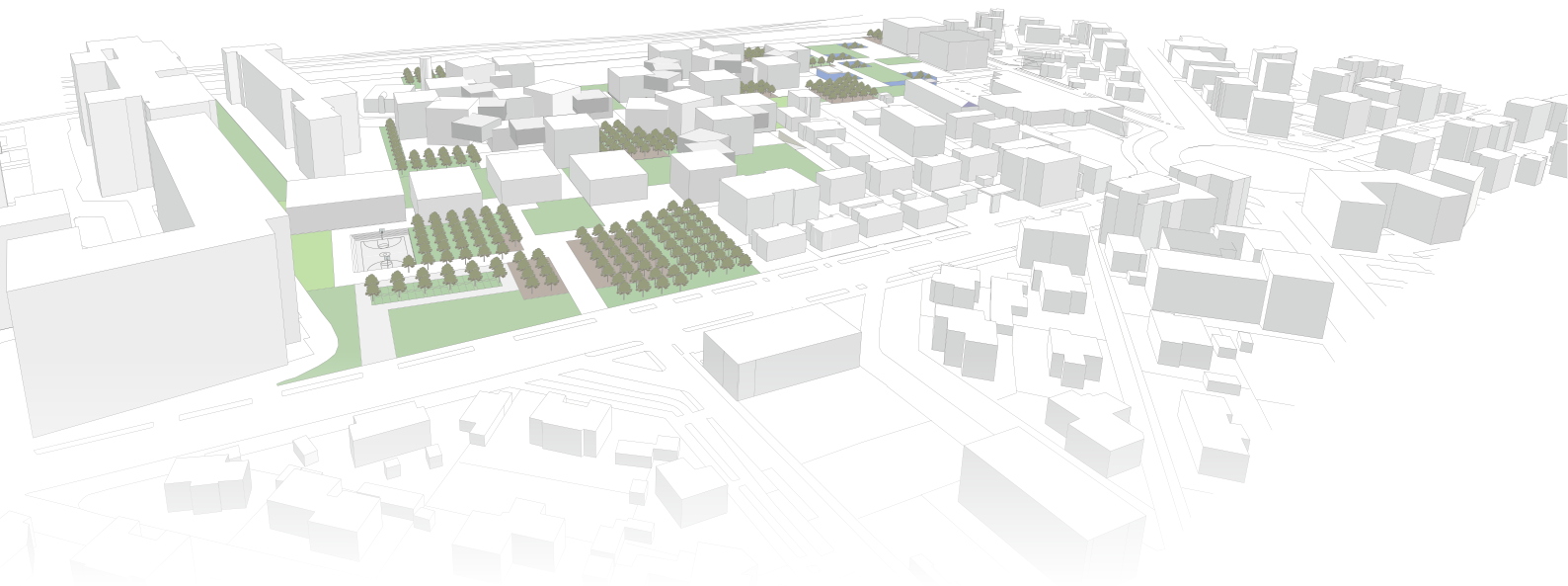
I Horsens SV er der en forbilledlig cykelstiforbindelse fra områdets kant til centrum af Horsens. Cykelstien undgår fx at krydse den befærdede ringvej, da den her er ført ned i en tunnel, og da den forløber langs en jernbane, er der ikke megen anden krydsende trafik at forholde sig til. Den hurtige forbindelse til og fra arbejde er en god løsning for pendlerne, der arbejder inden for cykelafstand – det skal føles nemt, bekvemt og hurtigt i sammenligning med bilen.



MED CYKLEN TIL IND- KØB I MIDDELFART

I case-området i Middelfart SØ er der kort til supermarkedet, der ligger i områdets yderkant. Fra midten af området er der omtrent 600 meter til supermarkedet i fugleflugt, og samtidig er området et af de områder med den højeste andel af beboere, der benytter cyklen til hverdag til indkøb. Beboerne vælger cyklen, når transporttiden modsvarer den tid, man bruger på destinationen; og fordi vi kun tilbringer relativt kort tid på hverdagsindkøb, er korte afstande til indkøb en medvirkende årsag til at tage cyklen.





24 ANBEFALINGER TIL CYKELVENLIGE BYER

Cyklistforbundet har udarbejdet anbefalinger til cykelvenlig byudvikling i forskellige typer byområder – lige fra villakvarter til storby. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Det nye villakvarter på en bar mark uden for byen med den lave befolkningstæthed, eller det over femtagers høje lejlighedsbyggeri i den større by med den store befolkningstæthed: Der er ligheder, men også forskel på, hvad der skal til for at få beboerne til at vælge cyklen. Cyklistforbundet har anbefalinger til både byområder med lav tæthed (overvejende villaer og rækkehuse i byens udkant, byområder med mellem-tæthed (overvejende rækkehuse og 3-5 etagers byggeri lidt tættere på centrum) og byområder med høj tæthed (overvejende 5-etagers boliger og højere med central beliggenhed).

Se alle anbefalingerne her: cyklistforbundet.dk/cykelvenligebyer



Eksempler på anbefalinger:

Cykelsti langs alle større veje i lokalområdet

Tyveri-reducerende cykelparkering

Cykelparkering foran hoveddøren

Fritliggende og gnidningsfri cykelforbindelser til byen

U-attraktiv bilparkering – gør cyklen til det nemmeste valg

CYKELVENLIGE STATIONER FRA PROVINS TIL HOVEDBANEGÅRD

Cyklistforbundet har udarbejdet 21 faglige anbefalinger til cykelvenlige stationer i mindre, større og store byer. Anbefalingerne kan bruges af både planlæggere og politikere.

Som med byudvikling er der også på stationer forskel på, hvad der skal til for, at folk cykler. Cyklistforbundet har set på stationer i både mindre byer, mellemstore provinsbyer og i de største byer som Aarhus og København.

Se alle anbefalingerne her: cyklistforbundet.dk/cykelvenligstation



Eksempler på anbefalinger:

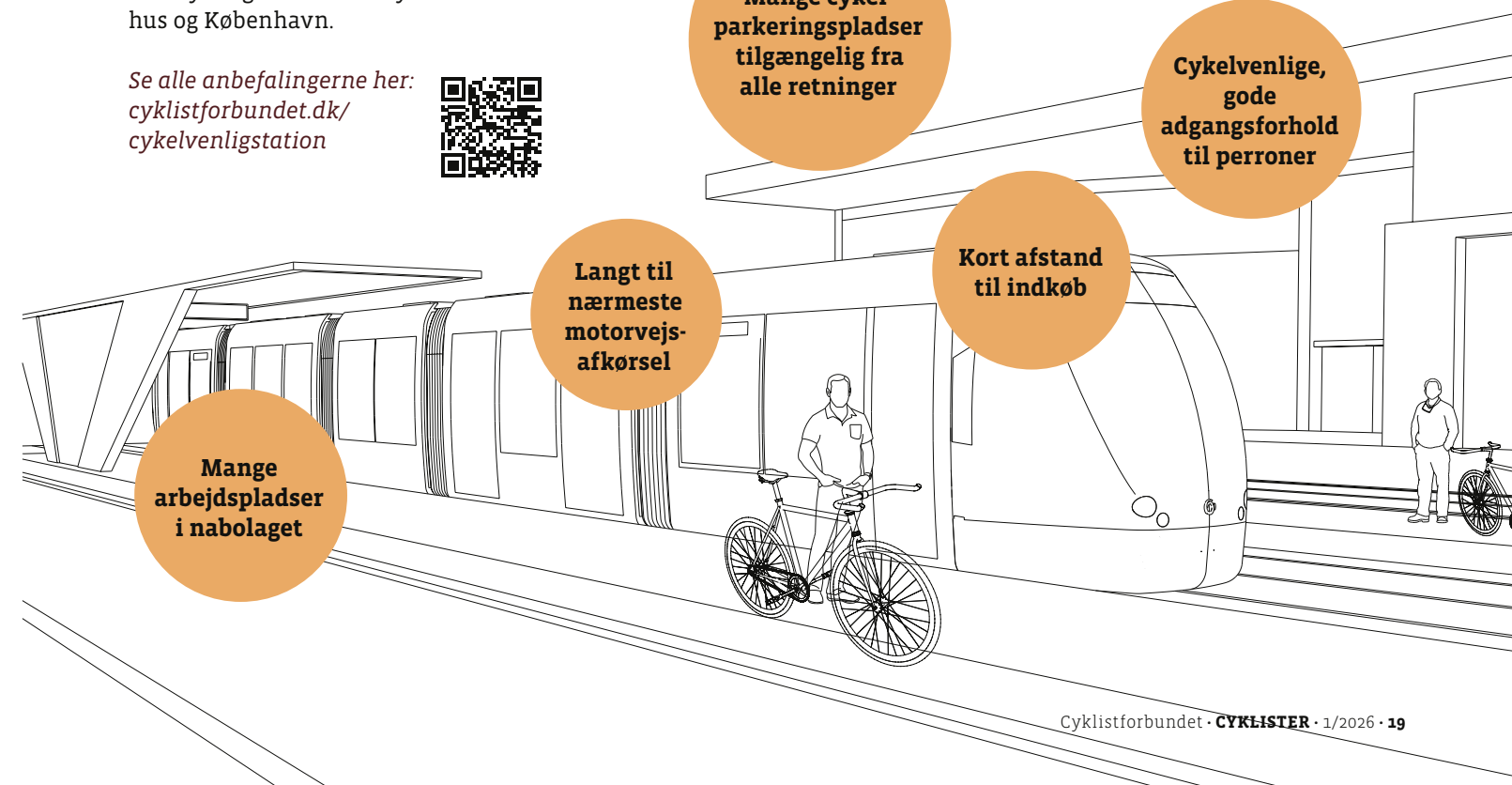
Mange cykelparkeringspladser tilgængelig fra alle retninger

Cykelvenlige, gode adgangsforhold til perroner

Kort afstand til indkøb

Langt til nærmeste motorvejs-afkørsel

Mange arbejdspladser i nabolaget



Lavere hastighed redder liv – og sinker ikke trafikken

Ny version af lov om hastigheder er bedre – men ikke god nok.

Efter megen modstand fra blandt andre Cyklistforbundet og mange af landets kommuner trak transportministeren sidste år en ændring af færdselsloven tilbage, som blandt andet ville have gjort det meget svært eller umuligt for kommunerne at gennemføre fredeliggørelser og sænkning af hastighederne i deres byer.

Nu har ministeren sendt et nyt lovforslag i høring til afløsning af det gamle, og det er bedre på flere punkter, men det er stadig meget svært at få lov til at indføre 30 km/t. Cyklistforbundet har kritiseret dette i vores høringssvar,

som vi netop har sendt afsted, men vi frygter at tale for døve øren. På trods af gode erfaringer fra byer som Swansea, Edinburgh og Bruxelles, så arbejdes der i Danmark stadig imod at sætte hastigheden ned til 30 km/t. Selvom det redder liv: I Edinburgh faldt antallet af trafikulykker fx med 40 procent, og forskning viser, at bilerne kommer stort set lige så hurtigt frem.

I Wales indførte man for nogle år siden 20 miles i timen (32 km/t.) på stort set alle veje i byzone. Nu har man målt på resultaterne. Det viser sig fx, at turen fra Swansea-forstaden Sketty til byens hospital ni kilometer væk tog

omtrent et halvt minut mindre end før. Og på tværs af landet var der ingen af de målte ruter, der fik markant længere køretider. Norske trafikforskere har gennemgået erfaringerne fra forskellige byer i hele Europa, der har sænket hastigheden fra 50 til 30 km/t. En af deres konklusioner går på, at den samlede køretid kun bliver 'marginalt' længere end før, imens gevinsterne til gengæld er markante i form af færre trafikdrab, mindre støj, og at flere tør bevæge sig ud på cykel og gåben.

Men i Danmark sætter man også med det nye lovforslag en kæp i hjulet for, at kommunerne kan gøre som byer som Edinburgh og Swansea. "Cyklistforbundet står samtidig uforstående overfor, at lovforslaget ikke udnytter potentialet for at implementere 30 km/t i tætte byområder, sådan som man ser det i mange større europæiske byer og med markant reduktion af ulykker og dødsulykker, mindre støj og større trivsel i byrum til følge," skriver vi i vores høringssvar.

Vi har dog også ros til lovforslaget i vores høringssvar – det er trods alt bedre end det forrige.

"Med det nye forslag får kommunerne et råderum til at fastsætte lavere hastighedsgrænser lokalt uden politiets samtykke på strækninger med mindre trafik. Kommunerne kan således nedsætte hastigheden til 40 km/t på vejstrækninger i tættere bebygget område, så længe trafikmængden er under 6.000 køretøjer pr. døgn. Vi hilser dette tiltag velkommen som et skridt i den rigtige retning, da det vil give kommunerne bedre mulighed for at gøre trafikforholdene for cyklister og andre aktive trafikanter mere trygge og mindre usikre," skriver vi.

Læs hele vores høringssvar til lovforslaget her, hvor du også kan finde vores høringssvar om nye vejbumper. Vores svar var med til at sikre, at der blev ændret i forslaget til udformning af nye vejbumper, så de blev mere cykelvenlige. 🚲

Se vores høringssvar her:
cyklistforbundet.dk/horingssvar



Edinburgh er en af de byer, der har indført 20 mph, uden at det er gået nævneværdigt ud over bilisterne. Til gengæld er antallet af trafikulykker faldet med 40 procent.



Citat fra høringssvar:

Vi foreslår således at vende argumentbyrden fra i dag: "hvorfor skal vi sætte hastigheden ned fra 50 km/t?" til "hvorfor skal vi sætte hastigheden op fra 30 km/t?". Det vil give langt bedre byer for aktive trafikanter.

6.500 kilometer i pedalerne om året:

Statens støtte er til at overse

Vi bør ændre befordringsfradraget, så det får flere til at cykle, mener Cyklistforbundet.

Hver dag kører Mette Juulsgaard Kaufmann 34 kilometer til sit arbejde i medicinalvirksomheden Abacus Medicine – på cykel. 17 kilometer hver vej. For indsatsen får hun hvert år et transportfradrag på ca. 5.000 kroner – efter skat kun ca. 1.300 kroner, fordi hun betaler topskat.

”Jeg cykler over 6.500 kilometer hvert år. Det får jeg sølle 1.300 kroner ud af. Skattesystemet motiverer simpelthen ikke til, at man cykler,” siger hun. Mette Juulsgaard Kaufmann mener, det er ærgerligt, at vi går glip af store samfundsfordele, når man ikke kigger på at motivere til at tage cyklen til og fra arbejde frem for bilen.

”Det føles uretfærdigt, og der mangler en ekstra guleroed til os, der cykler. Der er stadig et enormt stort potentiale for mere cykling i forhold til alle de biler, der hver dag kører ind til byen med bare én passager. Hvis

flere cyklede, ville det spare samfundet for mange udgifter,” siger hun og fortsætter: ”Det bør være muligt både at motivere virksomheder til at subsidiere de cyklende medarbejdere, men også i forhold til den samfundsøkonomiske gevinst, bør motivationen fra Skats side være større.”

Mette Juulsgaard Kaufmann står ikke alene med sin kritik. Thomas Gullach, der arbejder for virksomheden Wheeling, og ifølge sin LinkedIn-profil ”hjælper kommuner og private virksomheder med effektiv og bæredygtig transport med elcykler”, skrev et humoristisk opslag på LinkedIn, hvor han skriver direkte til ’Skattefar’. ”Hvorfor er befordringsfradraget for biltransport og cykling det samme?” spørger han retorisk. Thomas Gullach ønsker, at der kommer en debat om vores befordringsfradrag.

”Jeg arbejder jo inden for cykelbranchen, og er ret tit ude hos medarbejdere hos både kommuner og

Mette Kaufmann cykler hver dag fra hjemmet i Hjortekær/Lyngby til Kalvebod Brygge i København.





Thomas Gullach skrev til 'Skattefar' på LinkedIn og gik semiviralt: Hvorfor er befodringsfradraget for biler og cykler det samme?



Kom nu, Skat!

Som Mette Kaufmann og Thomas Gullach fortæller om her i bladet, stiller staten ikke mange gulerødder i udsigt, hvis du vælger at tage cyklen til arbejde. Befodringsfradraget er ens, uanset om du kører bil, cykler tager toget – eller hopper på tungen. Det er bare ét eksempel på, at vi i Danmark, i modsætning til mange andre lande, ikke udnytter muligheden for at fremme cyklisme med økonomiske incitamenter.

Vi danskere ynder at prale af vores cykelkultur – men virkeligheden er, at Danmark er et af de få lande i EU, der ikke har målrettede skattefordele, som gør det mere attraktivt at tage cyklen. I Sverige kan medarbejdere få bruttolønsordninger på cykler, i Holland og Tyskland bruger man skattereglerne aktivt, og i Portugal har man nedsat moms på cykler. I Danmark? Her er der hverken incitament for borgeren, medarbejderen eller arbejdsgiveren til at vælge cyklen over bilen.

Det er paradoksalt, for fordelene ved, at flere vælger cyklen, kan ikke overvurderes. En analyse fra Dansk Industri viser, at hvis vi bare cykler 10 % mere, opnår vi som samfund en sundhedsgevinst på hele 2,5 milliarder kroner. Transportministeriets tal bekræfter billedet: Erstatte vi én kilometer i bil med en kilometer på cykel, vinder vi over otte kroner per kilometer. Og selv hvis vi vælger elcykel, er gevinsten stor.

Vi skal gøre det økonomisk attraktivt at vælge cyklen, og i Cyklistforbundet har vi flere konkrete forslag:



Lad os sætte cyklen forrest – også i skattepolitikken

- Bruttolønsordning uden moms: Gør det muligt at købe, lease eller abonnere på en cykel via bruttoløn, præcis som man kan med telefoner eller fitnessabonnementer – uden moms.
- Fri cykel som personalekode: Gør det muligt at tilbyde fri cykel, som kan bruges både arbejdsmæssigt og privat.
- Arbejdscykel med parkering derhjemme: Medarbejdere, der benytter arbejdscykel, skal kunne parkere den hjemme uden at blive beskattet af det som et medarbejdergode.
- Befodringsfradrag for cyklister: Sænk distancegrænsen til f.eks. 6 km for cykelpendlere, og sørg for, at dem med arbejdsgiverbetalt pendlercykel ikke mister fradraget.

Lad os sætte cyklen forrest – også i skattepolitikken. 🚲



Hvorfor belønner vi ikke det med at tage cyklen

virksomheder. Så spørger jeg dem, hvorfor de vælger at cykle, og hvorfor de evt. ikke vælger at cykle. Og der er det bare et svar, jeg tit hører fra dem: Hvorfor er der ikke flere fordele? Hvorfor belønner vi ikke det med at tage cyklen?” siger Thomas Gullach. Han går med egne ord meget op i grøn omstilling, og har også en uddannelse fra humanfysiologi og har stor interesse i alt, der har med fysisk aktivitet at gøre.

”Og når jeg så hører fra folk, at de ikke cykler på grund af de her mange fordele, der er ved at tage bilen; fordi det er nemmere, og der får man også fradrag. Så tænker jeg, at det er lidt ærgerligt, at det er den vej rundt, og ikke den anden.”

Thomas Gullach mener, at befodringsfradraget for cyklister burde starte allerede ved den første kørte kilometer.

”Når jeg snakker med folk, kan jeg høre, at der er rigtig mange, der også vil tage bilen, selvom de måske kun har mellem to og fem kilometer til deres arbejde. Her tror jeg, at det kunne være en gulerod for mange til at tage cyklen, hvis de også fik et fradrag for det.”

Det er jo lidt skørt

I Cyklistforbundet er direktør, Kenneth Øhrberg Krag, helt enig i, at der bør kigges på befodringsfradraget.

”Det er jo lidt skørt, at man bare har de samme regler, om man kører i bil eller på cykel. Grænsen på 12 kilometer til arbejde er OK, hvis man sidder i to tons varm el-bil, men for høj, hvis man vil have flere til at vælge cyklen. Vi mener, grænsen burde sættes ned, så man kunne få befodringsfradrag, hvis man fx havde seks kilometer til arbejde, og tog cyklen. Det er jo i samfundets interesse, at så mange som muligt vælger cyklen, så derfor har vi løbende dialog med politikerne – og skatteministeren – om at ændre på skattesystemet, og blandt andet befodringsfradraget,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte en kilometer i bil med en kilometer på cykel er på over otte kroner i blandt andetets sparede udgifter til sundhedsområdet.

Men indtil videre må Mette Julsgaard Kaufmann og Thomas Gullach altså kigge langt efter at blive mere belønnet for at tage cyklen, selvom det ville være i samfundets interesse. 🚲

Fredensborg:

Informér dog om vejarbejde!

Cyklistforbundets repræsentant i Fredensborg, Frank Jakobsen, efterlyser information.

FREDENSBORG FORSYNING er i gang med anden etape af et større regnvandsprojekt omkring Nivå Bymidte, der skal sikre bedre afledning af regnvand i området. Men arbejdet er startet, uden at forsyningen har sørget for at informere cyklister og trafikanter, der er dem, der rammes hårdest, mener Frank Jakobsen, der er lokal repræsentant for Cyklistforbundet. Allerede ved første etape for to år siden gav anlægsarbejdet store gener. Cykelstien langs Nivåvej blev gravet op i flere måneder, og trafikken blev reguleret med midlertidige trafiklys.

Ifølge Frank Jakobsen skete afspærringerne dengang pludseligt og uden varsel.

"I flere dage måtte cyklister og fodgængere færdes på selve kørebanen blandt entreprenørmaskiner og lastbiler, indtil skiltningen kom på plads. Det betød lange omveje rundt om Nivå Center," fortæller han.

For at undgå en gentagelse henvendte Frank Jakobsen sig forud for anden etape først til Fredensborg Kommune som vejmyndighed og derefter til Fredensborg Forsyning som bygherre med en opfordring til rettidig information.

Kommunen svarede, at informationsansvaret ligger hos bygherren, mens Fredensborg Forsyning videresendte henvendelsen til deres rådgiver, der svarede den 11. december. Siden har der ifølge Jakobsen dog ikke været yderligere dialog.

Alligevel gik arbejdet i gang. Cykelstien er nu omlagt, så både cyklister og fodgængere skal over glatte køreplader og op på kørebanen, hvor det ene spor er spærret. Samtidig reguleres biltrafikken med midlertidige trafiklys — denne gang i alle tre retninger i T-krydset Nivåvej og Gl. Strandvej.



Nivå Havn



I flere dage måtte cyklister og fodgængere færdes på selve kørebanen blandt entreprenørmaskiner og lastbiler

"Tilsyneladende har man igen formået at starte et stort anlægsarbejde uden at informere offentligheden," siger Frank Jakobsen.

Hos Fredensborg Forsyning afviser man dog, at projektet er startet uden information. Ifølge forsyningen blev der afholdt borgermøde både før første og anden etape.

Derudover henviser forsyningen til, at information om projektet ligger tilgængeligt på deres hjemmeside.

Frank Jakobsen fortæller, at han hverken har set information i den lokale presse eller under 'Aktuelt' og 'Nyheder' på hverken kommunens eller forsyningens hjemmesider. Først efter længere tids søgen fandt han oplysningerne på en projektside hos Fredensborg Forsyning.

"Det undrer mig, at der ikke er udsendt en pressemeddelelse til den lokale presse. Havde der været det, er jeg sikker på, at den var blevet bragt," siger han.

KILDE: FREDERIKSBORG AMTSAVIS

Kolding:

Ja, til cykelhandlingsplan

Kjeld Reese, formand for Cyklistforbundet i Kolding, skrev dette læserbrev i flere aviser

PETER SKOUSEN er i sit læserbrev 6. januar ikke tilfreds med, at der nu skal udarbejdes en ny cykelhandlingsplan – pengene burde i stedet bruges direkte på nye cykelstier, hvortil der i forvejen kun er afsat 4 mio. kr. årligt i kommunens budget.

Det er jeg uenig i. En Cykelhandlingsplan indeholder meget andet end en oversigt over ønskede cykelstier, nok så væsentligt handler den også om, hvordan man får flere til at cykle, som jo også er en del af mobilitetsplanen. En plan over ønskede cykelstier er også god at have.

Jeg glæder mig selv til at følge arbejdet med cykelhandlingsplanen og til, at Cyklistforbundet bliver inddraget undervejs. Der er i den grad behov for, at flere cykler, så væksten i biltrafikken kan begrænses.

Som aktiv i Cyklistforbundet har jeg set mange trafikplaner blive udarbejdet, og de har indeholdt mange gode



En Cykelhandlingsplan indeholder meget andet end en oversigt over ønskede cykelstier

tiltag til at fremme cyklismen. Men jeg har også set, hvor få af de nødvendige midler, der er blevet bevilget til at føre planerne ud i livet. Jeg vil derfor opfordre det nye plan- og teknikudvalg til i højere grad at følge op på den kommende cykelhandlingsplan med bevillinger – og ikke udsætte det til de sidste år i planperioden.



Kolding set fra oven

SE OG BLIV SET!

Markedet flyder over med cykellygter. CYKLISTER guider dig til at vælge den rigtige type.

Engang kunne cyklister vælge mellem Nefa- og dynamolygte, når de skulle ud i mørket. Ganske enkelt. I dag findes der et hav af lygter i alle prisklasser, fra små positionslys til store lyskanoner.

Overfloden af cykellygter er en mønt med to sider. Du kan få præcis det, du skal bruge, og samtidig har det aldrig været lettere at købe noget helt forkert.

Med denne guide får du hjælp til at vælge den rigtige type cykellygte første gang ved at besvare to simple spørgsmål: **Hvornår og hvorhenne cykler du?**

Før du kigger på antal lumen, diverse features og selvfølgelig pris, bør du overveje følgende:

Kører du, hvor der allerede er gadebelysning?

Her handler det først og fremmest om at blive set. Din lygte fungerer primært som et positionslys, der gør dig synlig for bilister, fodgængere og andre cyklister. En lille, enkel lygte

kan være rigeligt, så længe du ikke drukner i byens øvrige lyskilder.

Cykler du i byen, og i myldretiden?

I storbyen kæmper din lygte mod reklameskilte, julepynt og lyssignaler. Her skal der mere blus på lampen og gerne et kraftigt blink, som "larmer" i gadebilledet. Husk: Det er flash-funktionen, der gør dig synlig i sidespejlene hos de distræte højresvingende bilister – og vækker dem fra dagdrømmen om en verden uden myldretid.

Færdes du på mørke veje uden belysning?

Når omgivelserne er helt mørke, er det ikke nok at blive set, du skal også selv kunne se. Her er det afgørende, at lygten kaster en bred, stabil lyskegle langt frem på vejen. Pulse og blink gør ikke meget gavn i mørket: Det kræver et kraftigt konstant lys for at aflæse vejens forløb og undgå forhindringer i tide. Du vil gerne se pindsvinet, før det ser dig! 🦇



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 om sin kærlighed til cykling; "Jeg elsker gravel. Man kommer langt væk fra alting og mærker friheden på to hjul. Samtidig er det en motionsform, som giver mig mulighed for at dyrke min interesse for gear og grej."

Blænd ned!

Tænk på dine medtrafikanter.

Moderne cykellygter er så kraftige, at de kan blænde modsatrettet færdsel. Sørg for at justere forlygten, så den peger mod vejbanen, uden at du mister din synlighed. Brug eventuelt følgende metode: Parker cyklen cirka tre meter fra en væg. Sørg for, at forlygten peger helt lige frem. Placer et stykke tape på væggen i samme højde som lyskeglen. Justér nu vinklen ved at dreje lygten en smule nedad, indtil lyskeglen lander cirka 20 centimeter under tape-markeringen.



LYGTESLANG

LUMEN er måleenheden for en lyskildes styrke. Det er også den angivelse de fleste producenter anvender. Jo højere tallet er jo kraftigere lyser lygten. Eksempel: Testens allermindste lygte lyser med cirka 15 Lumen og kan kun akkurat ses på 300 meters afstand. Den kraftigste lygte lyser med op til 1600 Lumen og kan oplyse en mørk skovsti. Til dig der færdes i byen og i områder med moderat belysning anbefales en lygte på mellem 100 og 300 Lumen.



“PROJEKTØREN” / Magene AT1600

Max Lumen: 1600 Genopladelig: Ja Vandtæt (IPX 6)
Pris: Kr. 548 (set hos pulsurre.dk)

Bliv set: Se:

Plus

Testens kraftigste oplyser selv de mørkeste landeveje. Seks forskellige indstillinger gør lygten brugbar i både land og by. Lang batterilevetid: seks timers fast lys ved lav styrke eller op til 85 timer i pulse mode. Linsen har desuden anti-blænd, der sender lyskeglen ned mod jorden og væk fra modkørende trafikanter.

Minus

Dårlig synlighed fra siden. Montering: Remmen til fastspænding omkring styret monteres med en løs skrue. Pludselig en dag er skruen væk. Suk. Prisen; Med en udsalgspris på over 500 kroner er Magene 1600 en relativt dyr lygte.



“DEN SPORTY” / Ravemen FR 300

Max Lumen: 300 Genopladelig: Ja Vandtæt (IPX 6)
Pris: Kr. 348 (set hos pulsurre.dk)

Bliv set: Se:

Plus

Kraftig pulse-funktion gør dig synlig i trafikken. God synlighed fra siden. Aerodynamisk design. Passer lige ned i lommen på din jakke. Monteres / afmonteres på beslaget til din cykelcomputer i en enkel bevægelse.

Minus

Specialgevind giver begrænset anvendelse. Fungerer kun sammen med særlig beslagtype (fx Garmin), der skal købes separat. Kan ikke justeres individuelt op og ned i forhold til vejbane og modkørende trafikanter. Lyser for ringe op til brug for motionscykling på mørke veje.

LYGTESLANG

IPX. Nogle producenter opgiver også lygtens IPX-tal. Koden er en international standard, som angiver elektronik-produkters evne til at tåle væske (og støv). Skalaen går fra 1 til 8, hvor det laveste tal indikerer, at lygten blot tåler lette regndråber. Produkter med et tal den i højeste ende af skalaen er fuldkommen vandtætte. En cykellygte med fx en IPX 5 mærkning er rigeligt til danske forhold.



“DEN ROBUSTE” / Lezyne Zecto drive 250+

Max Lumen: 250 Genopladelig: Ja Vandtæt (IPX 7)
Pris: Kr. 268

Bliv set: Se:

Plus

Solid lille lygte i slagfast plastic. Vandtæt ned til en meters dybde (IPX7). Lang batterilevetid i forhold til sin størrelse. Seks forskellige lysindstillinger inkl. pulse, flash og batterispar.

Minus

Selvom lygten på papiret er ret kraftig (opgivet til max 250 Lumen), føles det ikke sådan. Særligt ikke i mørke. De seks små LED pærer samles ikke i en fokuseret kegle. Tværtimod opleves udstrålingen diffus, selv når lygten er sat på højeste setting.



“DEN SMARTE” / BikeAir MiniLights

Max Lumen: 300 Genopladelig: Ja Vandtæt (IPX 5)
Pris: Kr. 399 (set hos bikeair.dk)

Bliv set: Se:

Plus

Lygte med brugervenligt design. Elastik med clip-on-magnet gør det supernemt at tage lygten med, når du efterlader cyklen. Lygterne lægges i det medfølgende etui med opladerfunktion ligesom det, du kender fra dine AirPods. Lysindstillinger med flash og pulse. Kommer som sæt inkl. baglygte.

Minus

Batteri. MiniLights overholder lovkrav, men har testens korteste batterilevetid. Lyser blot halvanden time ved fuld styrke. Etuiet kan være lidt besværligt at åbne. Især med handsker på. Mangler noget Lumen-power i fuldkommen mørke.

LYGTESLANG

FLASH og PULSE. Flere af testens cykellygter har forskellige indstillingsmuligheder. Du kan således vælge at indstille lygten i forskellige “modes”. Flash er ofte en asymmetrisk serie af kraftige blink, der kan bruges i byen og om vinteren for at opnå ekstra synlighed. Pulse er en svagere variant, der tærer knap så meget på batteriets levetid.



“HVERDAGENS HELT” / ABUS Orion

Max Lumen: 60 Genopladelig: Ja Vandafvisende: Ja

Pris: Kr. 139

Bliv set: Se:

Plus

Arbejdshest til en fair pris. Trods en lysstyrke på blot 60 Lumen opnåes en god synlighed for andre trafikanter. Mange features til prisen. Herunder pulse- og flash funktion samt batteri-indikator og genopladeligt batteri. Kommer som sæt inkl. baglygte.

Minus

Bør hovedsagligt anvendes på strækninger med fuld eller moderat belysning. Elastikremmens klik-system kræver tilvænning og fingerkræfter, kan ikke betjenes af børn.



“DEN FRA KIOSKEN” / Greenfield Brighteye

Max Lumen: ? Genopladelig: Nej Vandafvisende: Ja

Pris: Kr. 20

Bliv set:

Plus

Folkets cykellygte. Billig i anskaffelse. Let at betjene for alle slags cyklister, også børn. Smart elastik gør det muligt at placere / afmontere lygten alle vegne, på alle typer af cykler. Kommer som sæt inkl. baglygte.

Minus

Krav om synlighed på 300 meters afstand klares kun med nød og næppe i praksis. Er værdiløs i fuldkommen mørke. Konventionelt batteri uden mulighed for genopladning. Ingen indikator for batteristatus. Brug og smid væk-produkt.

Lovkrav til cykellygter

Hvornår:

Cykellygter skal være tændt fra solnedgang til solopgang ellers i dårlig sigtbarhed (fx tåge)

Antal:

Mindst **én forlygte** (hvid/gullig) og **én baglygte** (rød) på en almindelig cykel med to hjul.

Montering:

Lygterne skal sidde **på cyklen**. Det er ikke nok med en lygte sat på hjelm eller taske.

Synlighed:

For- og baglygte skal kunne ses **tydeligt på mindst 300 meters afstand** og også være synlige **fra siden**.

Blink:

Lygterne må gerne blinke. Minimumskrav er **120 blink i minuttet**.

Batterilevetid:

Lygterne skal kunne lyse **min. fem timer ved ca. 5 °C**.

Blænde:

Lygterne må ikke blænde andre trafikanter; kraftige forlygter **bør vinkles lidt nedad**.



“DEN OMVENDTE” / Ziemi Biomotion

Ziemi Biomotion er en temmelig anderledes cykellygte fra Holland. Den store forskel fra konventionelle cykellygter er, at Ziemi ikke lyser vejen op. Den sidder i stedet omvendt og kaster dermed sin lyskegle ind på cyklisten, særligt benene, som hele tiden roterer. Det er det, som kaldes for biomotion.

Biomotion-teknologien udnytter, at vores hjerner hurtigt genkender menneskelig bevægelse. Ved at lyse dine ben op, bliver du lettere set af bilister og andre trafikanter. Særligt fra siden, hvor cyklister ellers nemt drukner i mørket.

Det siger næsten sig selv, at en omvendt cykellygte ikke kan ses direkte forfra. Derfor opfylder Ziemi heller ikke de danske lovkrav. Lygten er i stedet tænkt som et supplement, der kan anvendes sammen med dine normale cykellygter.

LÆS MERE OM ZIEMI BIOMOTION PÅ WWW.ZIEMI.COM/DA/HOME/





FOTO: MERIDA

NY SPONSOR TIL VCTA

Cyklistforbundets forårskampagne, Vi Cykler til Arbejde, har indgået et nyt, stærkt samarbejde: Merida Benelux bv., importør af Merida-cykler i Danmark, træder ind som hovedsponsor for kampagnen i 2026 og 2027. Merida er en af verdens største cykelproducenter og blev grundlagt i Taiwan. Samarbejdet om Vi Cykler til Arbejde er med Meridas hollandske afdeling i Apeldoorn. Partnerskabet bygger på en fælles ambition om at få flere til at vælge cyklen til og fra arbejde. Gennem Meridas danske forhandlernetværk, Bike&Co, får kampagnen en stærk platform med synlighed hos næsten 100 cykelforhandlere.



Søren er årets cykellærer

Det var en glad Søren Bertelsen, der i vinter på Herlev Byskole blev overrasket af Cyklistforbundets direktør, der gav ham prisen som årets bedste lærer – altså når det handler om at få børn til at cykle. Han fik nemlig Alle Børn Cykler-prisen fra Cyklistforbundet.

”Søren vandt blandt mange gode nominerede og tog prisen i år, fordi han gennem flere år har været en virkelig cykelildsjæl, der sørger for, at børnene kan cykle, når de går fra indskolingen til mellemtrinnet – og har de ikke en cykel, så skaffer han en til dem,” sagde Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag, der uddelte Alle Børn Cykler-prisen sammen med Herlevs borgmester, Marco Damgaard (S). Det var kollegaen Janne Linderod, der nominerede Søren Bertelsen til prisen.



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Frank er Årets Cykeldynamo

Hvert år uddeler Cyklistforbundet en pris – Årets Cykeldynamo – til et medlem, der har gjort en særlig indsats for cyklingen i Danmark. I år går prisen til forbundets formand i Halsnæs Kommune, Frank Køngerskov, der fik prisen på Cyklistforbundets årlige landsmøde. Han blev indstillet til prisen af et lokalt Halsnæs-medlem af Cyklistforbundet, der blandt andet fremhæver, at Frank Køngerskov er lykkedes med at få ’hul igennem’ til både politikere og lokalsamfund. Prisen blev uddelt af Cyklistforbundets landsformand, der fremhævede, hvor vigtigt det er, at Cyklistforbundet har aktive medlemmer rundt om i landet.

»Vi har 57 afdelinger eller repræsentanter i Danmark. Det giver forbundet en stor styrke, at vi findes lokalt.»



FOTO: RØDE KORS

Brugte cykler skal skabe fællesskaber og trivsel for asylansøgere

Mange asylansøgere lever med et behov for meningsfulde fællesskaber og for at kunne bevæge sig til aktiviteter i lokalområdet. Med en donation på 3,5 mio. kr. fra LB Foreningen vil Cyklistforbundet nu i samarbejde med Røde Kors indsamle brugte cykler og give dem videre. På to asylcentre etablerer de frivilligt drevne cykelværksteder, hvor cyklerne sættes i stand, inden de doneres til asylansøgere. I løbet af en to et halvt-årig periode er det målet, at lokale frivillige fra Cyklistforbundet sammen med asylansøgere på de to asylcentre Sandholm og Holmegaard kan istandsætte og distribuere 1.600 brugte cykler til asylansøgere i Danmark. Projektet bygger videre på et hidtidigt projekt i Cyklistforbundet, hvor danskere donerede brugte cykler til ukrainske flygtninge.

Top & Flop

Top
At Aarhus nu vil bygge et cykelparkeringshus med plads til 1800 cykler

Flop
At København ikke længere er verdens bedste cykelby

NYT PARKERINGSHUS I AARHUS

På BlueSky skrev vi om en stor sejr. Cyklistforbundet har i flere år kæmpet for bedre cykelparkering i Smilets By, og der kom smil på vores ansigter, da det meddeltes, at man nu vil bygge et stort cykelparkeringshus ved banegården. ”Yes! Nyt parkeringshus ved banegården i Aarhus med plads til 1800 cykler.



SET PÅ NETTET



Forestil dig en verden uden Cyklistforbundet: 1
Cykelsti ved Donau i Budapest



Forestil dig en verden uden Cyklistforbundet: 2
Cykelsti i Rumænien



Forestil dig en verden uden Cyklistforbundet: 3
Cykelsti ukendt sted.

UNITED RIDE in

Vi skrev på LinkedIn om en dejlig cykeltur. I Cyklistforbundet havde vi sammen med vores bofæller i Dansk Cykelturisme fornøjelsen af at deltage i **United Ride**, som vores venner i GripGrab står bag. En dag, hvor virksomheden river nogle timer ud af kalenderen, så medarbejderne fx kan få en cykeloplevelse — og sikre en oplevelse det blev! En fantastisk cykeltur på Eremitagesletten, hvor natur, fællesskab og cykelglæde gik op i en højere enhed. Og de smukke efterårsfarver og krondyrene fuldendte turen. Det er sådan nogle initiativer, der viser, hvor stærkt cyklen kan samle os. 🚲👍🌱 Vi glæder os allerede til næste gang!



BILKRITIK GAV CYKELHAD

Over 1200 kommentarer, rigtig, rigtig mange af dem vrede, kom der da Cyklistforbundet på Facebook fortalte, at vi sammen med over 75 andre europæiske organisationer har skrevet et åbent brev til medlemmer af Europa-Parlamentet, EU-kommissærer og ministre. Efter pres fra USA, vil EU nu tillade megastore amerikanske SUV'er og Pick up-trucks. De kan veje over

fire tons, og udsynet er ofte dårligt fra dem – bl.a. pga en forlænget snude. I brevet advarer vi om, at de her kæmpebiler er ekstrasfarlige og kommer til at koste europæiske liv. Det fik mange elskere af kæmpebiler til tasterne, som mente, at stort set alle ulykker er cyklisterne egen skyld. Men heldigvis også folk som Morten her.

Morten Sørensen

Whataboutism er godt nok et populært middel, når man føler sig trådt over tæerne og ikke rigtig kan argumentere imod. De her enormt store biler er pissefarlige; hvad med at forholde sig til det i denne kontekst, og så kan vi se på de andre problemer bagefter? Uanset hvor meget man prøver, så er risikoen større ved disse biler; og det er så uanset, hvor åndssvagt cyklisten kører, og hvor farlige andre biler/ting er. Det her er en væsentlig risikofaktor.

**GIV CYKEL-
GLÆDEN
VIDERE!**



**Din bedste ven
kan melde sig ind her**



cyklistforbundet.dk/blivmedlem