

CYKLISTER



Derfor sker krydsulykker
**BILISTER OVERSER
CYKLISTER**
SIDE 8

Opsamling af
hesteskosøm og
minigolf på hullede veje
**LÆS OM
CYKLISTFORBUNDETS
120-ÅRIGE HISTORIE**
SIDE 28

Hvordan er din lygtesans?
BLIV SET I MØRKET
SIDE 20

Debat:
**CYKELBYEN
KØBENHAVN
ER EN BILBY**
SIDE 22

**CYKELLANDET MED DEN ELENDIGE
CYKELPARKERING**

**For meget kaos,
når du skal
stille cyklen**

Syv siders tema: cykelparkering

TÆTTERE PÅ NATUREN

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



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

 FRILUFTSLAND

LEDER

Følg os på Facebook og deltag i debatten

 facebook.com/cyklistforbundet

Cykellandet med den dårlige cykelparkering

Enhver cykeltur starter og slutter med en parkeret cykel. Tryghed er en afgørende forudsætning for at vælge cyklen frem for bilen – og trygheden gælder ikke kun på selve turen, men også når cyklen parkeres. Det handler både om, at du kan finde en god parkeringsplads ved din destination, og ikke mindst sikkerheden for, at cyklen står der, når du skal bruge den igen.

I Danmark er vi stolte af vores cykelkultur, og med rette. Men når det kommer til cykelparkering, hænger vi fast i kulturen. Mens cyklen selv har gennemgået en voldsom udvikling – fra ladcykler til elcykler og alt derimellem – er der ikke sket noget med cykelparkeringen. Forhjulsholdere er stadig en udbredt løsning, og fokus ligger ofte på kvantitet frem for kvalitet. Resultatet er, at cykelparkeringen mange steder ikke lever op til cyklisternes behov: den ligger forkert, er ubeskyttet mod vejr og vind, tyverisikring er fraværende, eller der er ganske enkelt ikke nok pladser.

Som Pablo Celis, en af landets førende eksperter i cykelparkering, påpeger i dette nummer af CYKLISTER, er cykelparkering underprioriteret overalt i Danmark – især ved trafikknudepunkter som togstationer. Her halter vi langt bagefter lande som Holland, hvor cykelparkering prioriteres højere og får langt flere ressourcer. Konsekvensen er tydelig: Når parkeringen ikke fungerer, vælger nogle cyklen fra – og det er hverken de enkelte cyklister eller samfundet tjent med.

Et trist eksempel finder vi ved Danmarks største banegård, Hovedbanegården i København. Cykelparkeringen her er kaotisk og utilstrækkelig. Sammenligner vi med Amsterdam, hvor man har etableret en underjordisk cykelparkering med plads til 7.000 cykler – og endda under vandet i havnen – står det klart, at vi kan og bør gøre det bedre.

Men herhjemme mangler den politiske vilje til at afsætte de nødvendige midler. Der bliver bygget nye cykelstier, men cykelinfrastrukturen stopper ikke der. Kommuner og staten bør langt oftere prioritere en nem, sikker, tryk og tør cykelparkering til de over to millioner hverdagscyklister i Danmark.

Der er dog lyspunkter. Viborg og Odense har taget store skridt for at forbedre cykelparkeringen ved deres banegårde, hvilket du kan læse mere om i temaet om cykelparkering i dette nummer.

God læselyst! 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter

13



Cykelparkering

TEMA

Danmark har over to millioner daglige, voksne cyklister, men de skal ikke regne med at kunne stille cyklen trygt, tørt og det rigtige sted. Danmark er cykellandet med den elendige cykelparkering. Det siger Danmarks velsagtens største ekspert i cykelparkering, Pablo Celis.

Der er dog nogle få dukke i den dårlige klasse. Viborg og Odense har gjort en indsats for at give bedre parkeringsmuligheder.

7 SIDERS TEMA

Derfor sker ulykker i kryds



8

Ny undersøgelse viser, at den hyppigste årsag til cykelulykker i kryds er, at bilisten overser cyklisten.

TALCYKLING



8

Antal millioner kilometer, som bliver kørt på cykel hver dag i Danmark målt i årsdøgn.

24



Cykelbyen København er en by for biler

Debatten i CYKLISTER

30



Jubilæum

120 år med Cyklistforbundet

I år er det 120 år siden, Cyklistforbundet kom til verden. CYKLISTER fortæller i løbet af året hele historien. Læs første del, hvor det blandt handler om konkurrencen med hesterytterne omkring Søgaderne i København.



INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Bilister skyld i ulykker i kryds

TEMA

- 13 Cykellandet med den elendige cykelparkering
- 17 Viborg viser vejen
- 18 I Odense starter rejsen på cykel
- 20 Hvordan er din lyttesans?
- 22 Verdens bedste cykelby - for biler
- 24 Tossede cyklister og tykke cykler
- 25 Pumtrack fik børn op på cyklen
- 26 Lokalnyt: Nyt fra vores afdelinger
- 28 120 år med Cyklistforbundet
- 32 Cykeltøj: Sådan bliver du mere synlig
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35 PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

CYKLISTER

Medlemsmagasin for Cyklistforbundet



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



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

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

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

Hovedbestyrelse
Se kontakinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 13.000 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: Pablo Celis, fotografert af Jens Hasse

Tid til generalforsamlinger

Så er det blevet tid til at få datoen for afdelings generalforsamlinger i 2025. Datoen vil blive lagt på oversigten på hjemmesiden. cyklistforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/ lokale generalforsamlinger.



FOTO: AARHUS KOMMUNE

Lovlige højresving i Aarhus

NU BLIVER DET LOVLIGT for cyklister at svinge til højre for rødt lys i udvalgte kryds i Aarhus. Cyklister skal holde øje med et skilt, der tillader højresving for rødt. Skiltene findes nu ved syv kryds og udvides til 30 kryds til foråret. Cyklistforbundet i Aarhus er begejstrede og ser frem til at ind-

samle erfaringer med de nye regler, som skal fremme cyklismen i byen. Krydsene skal opfylde visse krav, såsom brede cykelstier og en hastighedsgrænse på maks 50 km/t. for bilister. Højresvingene er lovlige pga. en statslig forsøgsordning.

KILDE: AARHUS KOMMUNE



FOTO: ODENSE KOMMUNE

Supercykelstier forsvandt i Odense

I 2017 lancerede Odense Kommune en cykelhandlingsplan med 18 nye supercykelstier. Nu, i planens sidste år, er kun 10 af dem realiseret. Klima- og miljørådmand Tim Vermund (S) erkender, at supercykelstierne er dyre og kræver politisk prioritering. Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, kritiserer kommunen.

”Når det kommer til at eksekvere, så havner cyklerne bagerst i køen, mens bilerne oftest bliver prioriteret i stedet for.”

Tim Vermund mangler dog større støtte fra Christiansborg til cykelprojekter.

”Når vi i Danmark bruger så mange penge på at bygge veje til biler, hvorfor er det så en så lille del, der bliver udlagt til cykelstier? Christiansborg har i forvejen en cykelstipulje, hvor de vil finansiere omkring 40 procent af landets cykelstiprojekter. Derfor ville det være en befrielse, hvis de hjalp os noget mere.”

KILDE: TV2 FYN



FOTO: RINGSTED KOMMUNE

Ringsted Kommune satser på cyklisme

Et enigt byråd i Ringsted Kommune har vedtaget en strategi for at fremme cyklisme frem mod 2030. En undersøgelse fra DTU viser, at kun 5 procent af alle ture i kommunen foregik på cykel i 2021-2023, mod 11 procent i 2020. Strategien har tre mål: øge antallet af cykelture med 25 procent, få mindst halvdelen af skolebørnene til at cykle til skole og reducere cykelulykker med 50 procent inden 2030. Strategien inkluderer workshops med lokale aktører og konkrete projekter som sikre skoleveje og forbedret cykelinfrastruktur.

KILDE: RINGSTED KOMMUNE



FOTO: DSB

DSB udvider gratis cykelmedtagning

DSB udvider og forlænger det nuværende forsøg med gratis cykler uden for myldretiderne på hverdage til nu at gælde alle regionaltoget på Sjælland og Falster. Det vil gælde frem til den 1. juni 2025.

Det har siden sommeren 2024, som et forsøg været gratis på strækningen Helsingør-København-Næstved at tage cyklen gratis med udenfor myldretiderne. Nu inkluderer alle regionale strækninger på Sjælland, som bl.a. omfatter Sydbanen mellem København-Næstved og Nykøbing F, Kystbanen mellem Helsingør og København og Nordvestbanen mellem Kalundborg – Holbæk og København.

Hvis du vil tage cyklen med i regionaltoget i myldretiderne, skal du som tidligere købe en cykelpladsbillet til 20 kroner.

KILDE: DSB

FOTO: SHUTTERSTOCK



Cykling på COP29

På COP29, FN's klimakonference, der fandt sted i Baku i olielandet Aserbajdsjan, kom gang og cykling i centrum, blandt andet takket være indsatsen fra Cyklistforbundets europæiske paraplyorganisation, ECF. I modsætning til COP26 i 2021, hvor fokus udelukkende var på elektrificering af køretøjer, fremhævede dette års konference aktiv transport som en nøgleløsning til dekarbonisering af transport. Gang og cykling blev inkluderet i et nyt COP-gennembrudsmål og anerkendt af regeringseksperter som afgørende for at reducere udledninger. Generalsekretær Jill Warren og medarbejder Froso Christofides fra ECF deltog på konferencen.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Transportinfrastruktur blokerer for cyklister

Det er ikke en nyhed, at et banelegeme tværs over en cykelsti udgør en barriere. Nu har en ny afhandling undersøgt, hvordan stor transportinfrastruktur påvirker cyklisters ruter i Europa, med fokus på de barrierer, som fx en banelinje er på cykelstinet. Målet var at evaluere barrierernes effekt og kortlægge de berørte områder i hele Europa. Forskerne identificerede vandveje, jernbaner og motorveje som potentielle barrierer. Ved hjælp af OpenStreetMap udviklede de en metode til at vurdere barriererne. En 2D-distributionsanalyse målte omvejene og kortlagde samspillet mellem barrierer og cykelstinet. Resultaterne viser, at transportinfrastruktur udgør betydelige barrierer for cyklister.

KILDE: NORGES TEKNISKE OG NATURVIDENSKABELIGE UNIVERSITET



FOTO: LYON BY

I Lyon må cyklister køre over for rødt

En ny fransk undersøgelse bekræfter, at betinget tilladelse til cyklister til at køre over for rødt lys forbedrer cykeltrafikens fremkommelighed uden at gå på kompromis med trafikikkerheden.

Forsøget blev gennemført for cyklister i Lyon. Som en del af Lyons Urban Mobility Plan blev såkaldte M12-paneler og R19-signaler opsat, hvilket giver cyklister mulighed for at køre over for rødt lys under visse betingelser. Undersøgelsen evaluerer effektiviteten og sikkerheden af disse skilte, især i kryds med sporvognslinjer, og viser, at de

kan forbedre cyklisternes fremkommelighed betydeligt.

M12-tavlen giver cyklister mulighed for at køre over for rødt og fortsætte i den eller de retninger, der er angivet på tavlen i det første kryds, efter at have overholdt vigepligten for andre trafikanter, især fodgængere. R19-signalet, som også er designet til cyklister, er et betinget krydsningstilladelse signal. Det er et blinkende gult lys med et cykelpiktogram og en pil, der angiver de tilladte retninger.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Belgisk cykeløkonomi i vækst

Belgien har undersøgt, hvad cykling betyder for økonomien. I 2022 skabte den belgiske cykeløkonomi en nettoværditilvækst på 951 mio. euro og beskæftigede, hvad der svarer til 17.434 mennesker på fuld tid. De største bidrag kom fra cykelturisme (214 mio. euro), cykelinfrastruktur

(207 mio. euro) og cykelsalg (214 mio. euro). Cykellogistik, cykelturisme og cykelsalg skabte flest arbejdspladser.

Efter pandemien voksede cykel-sektoren med 15 % årligt, tre gange hurtigere end resten af økonomien.

Bilister er skyld i langt de fleste ulykker i kryds

Ny undersøgelse viser, at det skal være slut med at give cyklisters adfærd hovedskylden for ulykker, mener Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag.



Bilister er skyld i langt de fleste ulykker med cyklister og biler i kryds. Det viser en ny undersøgelse fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker. Cyklisterne bliver simpelthen overset af føreren af bilen, der så kører ind i cyklisten, som risikerer død eller alvorlige skader. Ifølge undersøgelsen har bilisterne ikke taget sig tid nok til at orientere sig, eller deres opmærksomhed har været rettet mod noget andet.

Undersøgelsen fra Havarikommissionen har gennemanalyseret 27 ulykker fra 2023, og den afslører, at i 24 ud af 27 ulykker overså bilisterne cyklisterne. I to tredjedele af disse tilfælde skete det, fordi bilisterne orienterede sig, mens de kørte, uden at sætte hastigheden tilstrækkeligt ned. Tre bilister kørte ifølge undersøgelsen beslægtet risikobetonet.

I kun 8 af de 27 ulykker medvirkede cyklisten til ulykken ved at køre over for gult/rødt lys eller ved ikke at overholde vigepligten.

Bilisterne er ikke opmærksomme nok

Direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag, mener, at undersøgelsen klart viser, at det skal være slut med at lægge hovedskylden for ulykker på cyklister.

”Vi kan jo konstatere, at ulykkerne i kryds fortrinsvist sker, fordi bilisterne ikke er opmærksomme nok, så det er også der, vi primært skal sætte ind for at undgå de her potentielt frygtelige ulykker. Vi må opfordre landets mange bilister til i højere grad at tage hensyn til den svage part, som er os cyklister, og være meget opmærksomme i kryds. Bilisterne i undersøgelsen havde ikke al deres opmærksomhed samlet om trafikken. De var fx optagede af en samtale med deres passager, eller de var ufokuserede. Det går ikke.”

Ingen af bilisterne kørte hurtigere end hastighedsgrænsen, men hastighederne var stadig ikke lave nok til, at føreren kunne indhente og bearbejde alle nødvendige informationer i trafiksituationen.

”Kryds er komplekse steder i vejmiljøet, og det kræver ekstra opmærksomhed, når vi færdes her. Bilister skal holde godt øje med cyklister, mens de kører frem mod eller holder ved krydset og køre med lav hastighed under svingning og fremkørsel for, at de kan nå at orientere sig tilstrækkeligt,” siger Kenneth Øhrberg Krag, der også hæfter sig ved, at undersøgelsen viser, at en del ulykker kunne være undgået med moderne stop- eller advarselssystemer i bilen.

Havarikommissionen har nemlig vurderet, at ti af undersøgelsens ulykker potentielt kunne være undgået, hvis bilerne havde været udstyret med et automatisk nødbremsesystem med fodgængerdetektor svarende til de bedste af de kendte systemer, der findes i dag.

Havarikommissionen har desuden vurderet, at hvis bilerne havde været udstyret med et blindvinkelsystem (BSIS, Blind Spot Information System), som kan detektere cyklister, der kører op til 25 km/t., ville fire af undersøgelsens fem højresvingulykker være undgået.

”Det viser med al tydelighed, at det på sigt skal være standard, at biler er udstyret med systemer, der hindrer de her ulykker i kryds. Det handler jo i den yderste konsekvens om at redde liv,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

I de 27 analyserede ulykker blev ingen cyklister dræbt, men 9 af de 28 tilskadekomne cyklister kom alvorligt til skade, 5 fik moderate skader, og 14 kom let til skade.

Ser man på det totale antal cykelulykker de seneste år, er det mere dystert. 115 cyklister blev dræbt, og 2.629 kom alvorligt til skade i perioden 2019-23. 🚲

Sådan bliver du synlig

Læs mere om ekstra synligt tøj på side 32



HER ER ÅRSAGERNE

Havarikommissionen for vejtrafikulykker har gennemgået 27 ulykker mellem cyklister og bilister i forskellige typer bykryds. Disse ulykker fandt sted i alt fra store, trafikerede kryds med lysregulering til små kryds i villakvarterer med vigepligt. Her er årsagerne til ulykkerne.

Trillende orientering og hurtig fremkørsel

I 24 af de 27 ulykker overså bilisterne cyklisterne. Dette skete ofte, fordi bilisterne orienterede sig, mens de kørte, uden at sætte farten tilstrækkeligt ned, eller fordi de kørte for hurtigt frem efter at have holdt stille. Denne "trillende orientering" eller hurtige fremkørsel gjorde det svært

for bilisterne at indhente og bearbejde alle nødvendige informationer i trafiksituationen.

Bilisterne mistede fokus

En del bilister rettede deres fokus mod andre elementer i trafikken, såsom lyssignaler eller at finde et hul i biltrafikken. Nogle bilister var distraherede af samtaler med pas-

sagerer eller var fysisk eller psykisk svækkede, hvilket kunne reducere deres opmærksomhedsniveau.

Så ikke cyklisterne

Flere faktorer gjorde det vanskeligt for bilisterne at få øje på cyklisterne. Mange cyklister var mørkt klædt og kørte enkeltvis, nogle kom fra uventede retninger med høj fart, og enkelte kørte over for gult eller rødt lys. Desuden kørte nogle bilister i modlys, i kryds med dårlig oversigt eller i myldretiden, hvor trafikken kræver ekstra opmærksomhed.

Cyklisternes medvirken til ulykker

Cyklisterne medvirkede til otte af ulykkerne. Fire cyklister kørte over for gult eller rødt lys og blev påkørt af venstresvingende biler. Tre andre

! Sådan bliver du set
• Læs side 32

cyklister kørte frem for vigepligt uden tilstrækkelig orientering og blev påkørt. De cyklister, der kørte over for gult eller rødt lys, har forklaret, at de oplevede lyssignalet som grønt eller skiftende til gult, lige da de passerede stopstregen. De regnede med, at bilisterne havde set dem og ville holde tilbage.

Vejrforholdenes betydning

I ca. halvdelen af ulykkerne spillede vej- og omgivelsernes forhold en

rolle. Begrænsede oversigtsforhold og komplicerede vejudformninger bidrog til nogle af ulykkerne.

Automatiske nødbremsesystemer

Havarikommissionen vurderer, at ti af ulykkerne potentielt kunne være undgået, hvis bilerne havde været udstyret med avancerede automatiske nødbremsesystemer med fodgængerdetektorer. 🚲

Om undersøgelsen:

Undersøgelsen fokuserer på cykelulykker i kryds i byområder med alvorlige personskader. Den omfatter ulykker med person- eller varebiler som modparter, sket på hverdage i dagtimerne. Cyklisterne er mellem 8 og 60 år, for at undgå fokus på ældre cyklister og børn under 8 år, som sjældent cykler alene.



I 24 af de 27 ulykker overså bilisterne cyklisterne.

Fra benzin til batteri: Humlebien flyver igen ...



I 1934 lancerede Fisker & Nielsen den nu legendariske Nimbus Model C motorcykel, »Humlebien«. Produktionen blev indstillet i 1959. Det var foreløbigt enden på et dansk industrieventyr, og Model C fik herefter legendestatus.

De seneste år har vi basket med vingerne for at få »Humlebien« i luften igen, og nu – 90 år efter den første Model C motorcykel trillede ud på asfalten, **sætter vi strøm til en dansk legende.**

Vi ønsker at være så tro overfor Nimbushistorien som overhovedet muligt og stræber efter at leve op til den kvalitet, der er forbundet med navnet. Resultatet er en elcykel, der bygger på klassiske danske designtraditioner og som

samtidig er tilpasset nutidens behov. Tiderne kræver grønne løsninger, så selvfølgelig kører Nimbus cyklen på el.

Nimbus e-cyklen findes i en 1st Edition-model, som produceres i 250 eksemplarer i farven »korngul«. Hver af disse cykler er nummereret og monteret med et skilt på bagskærmen, så gå ind på nimbus-motorcycles.com, hvis en af de første 250 e-cykler skal være din.

Nimbus e-cyklen er designet i Aarhus, udviklet i Gram, monteret i Thisted og finansieret af 1.228 danske aktionærer. Kom med på Nimbus-rejsen, og køb din nye e-cykel i dag.

Vi sætter strøm til en dansk legende



nimbus-motorcycles.com

FOTO: JENS HASS

TEMA: CYKELPARKERING

CYKELLET MED DEN ELENDEGIGE CYKELPARKERING

Der findes ingen cykling uden cykelparkering. Alligevel er placeringen af cyklen underprioriteret landet over. Ikke mindst ved trafik-knudepunkter som stationer. Det siger landets vel nok største ekspert i cykelparkering, Pablo Celis fra Aarhus, som CYKLISTER har bedt give en status på cykelparkeringen i Danmark. Og den er efter hans mening ikke god. Vi halter langt bagefter et land som Holland.



KAOS OG DÅRLIG CYKELPARKERING

DANSKERNE SKAL CYKLE MERE, MEN DE ANSVARLIGE INVESTERER IKKE I STEDER, HVOR VI KAN STILLE CYKLEN SIKKERT FRA OS. DET ER ISÆR KAOTISK VED STATIONERNE I DE STORE BYER, MEN DET KNIBER MED PARKERING I STORT SET HELE LANDET. DET SIGER DANMARKS STØRSTE EKSPERT I CYKELPARKERING.

Landet over flyder det med cykler ved stationer og i gadebilledet. Alligevel bliver der ikke for alvor gjort noget for, at det skal være muligt at parkere cyklen, så den ikke generer andre, og man samtidig kan være rimelig sikker på, at den holder der, når man vender tilbage.

”Det står ikke særlig godt til med parkeringsforholdene. Danmark har i mange år satset på cykelstier, men der er ikke opmærksomhed på, hvor vi skal stille vores cykler. Det er især et problem ved tog- og busstationer. Det er rent kaos på Hovedbanegården i København og på banegården i Aarhus, og det billede ser vi i stort



Vi prioriterer ikke pladsen til cykelparkering

set hele Danmark,” sammenfatter Pablo Celis fra Celis Consult. Han rådgiver om cykeltrafik og er ekspert i cykelparkering.

”Vi prioriterer ikke pladsen til cykelparkering, hverken når man skal med toget eller til byen.”

Emil Maj Christensen, der er byplanlægger og politisk konsulent i Cyklistforbundet er helt enig:

”Generelt er investeringsniveauet for lavt, standen for dårlig og ikke udbredt alle de rigtige steder. F.eks. er bymidterne underforsørget med cykelparkeringsanlæg. I de store byer mangler centrale cykelparkeringsanlæg, i de mindre cykelstater tæt på butikkerne.”

På Viborg Station finder man en undtagelse, hvor der er ny cykelparkering. Et projekt, som Pablo Celis har været med til at udvikle for at få flere viborgensere til at tage cyklen, når de skal med toget. Det kan altså lade sig gøre, men et anlæg som det i Viborg kræver plads, og det er der ikke ved banegårdene i København og Aarhus.

”Her bliver man nødt til at indrette parkeringshuse og -kældre med direkte adgang til perronen. Det har man for eksempel gjort flere steder i Holland. I Amsterdam har man bygget parkering til 7.000 cykler under vandet ved hovedbanegården, og i byer på størrelse med Aarhus har man anlæg med plads til op til 20.000 cykler. Det er dyre løsninger, som ingen kommuner i Danmark kan finde finansiering til,” siger Pablo Celis.

Aarhus har sparet parkeringshus væk

Der ligger planer for parkeringshuse og -kældre i København og Aarhus, men det har lange udsigter at få projekterne ført ud i livet.

”I statens infrastrukturpakke 2035 er der afsat tre milliarder kroner, som kommuner kan søge til at få finansieret 40-50 procent af deres udgift til cykelfremme. Årligt er der 100 til 150 millioner kroner i puljen, og da et parkeringshus ved Hovedbanegården i København koster mindst en halv milliard at indrette, vil det tømme puljen de næste fem år,” siger Pablo Celis.

I Aarhus er der konkrete planer – som nu er lagt på is. Trafikstyrelsen har givet tilsagn om knap 24 millioner kroner til et cykelparkeringshus med plads til 2.000 cykler. Planen er, at det skal ligge for enden af supercykelstien på Hallssti og give direkte adgang til banegårdens perroner.

”Den samlede pris forventes at løbe op i 70 millioner kroner, men byrådet har netop i år sparet de penge væk, som kommunen selv havde afsat til projektet. Det siger noget om, hvor lidt cykelparkering bliver prioriteret. Samtidig sender det et dårligt signal til staten, som endelig havde bevilget penge. Det er ærgerligt,” siger Pablo Celis.

I Aarhus er der tværtimod udsigt til, at forholdene ved banegården bliver endnu værre end i dag. Det skyldes, at cykelparkeringen med 900 pladser på Bruuns Bro bliver pillet ned for at gøre plads til elektrificeringen af jernbanen, hvorefter der skal indrettes en promenade med plads til blot 125 parkerede cykler.

”En reduktion på 775 pladser bliver en kæmpe udfordring. Til et debatmøde sagde politikere, at det problem skal løses, men det opstår først, når parkeringsanlægget bliver pillet ned om to år, og så står man med cykler ud over det hele,” forudser Pablo Celis. Når eksperten i cykelparkering ikke nævner Odense, skyldes det, at der er hele 11 parkeringsanlæg til cykler ved banegården. >>

”Odense er den station i Danmark, som tilbyder den bedste cykelparkering. Uanset, hvor man kommer fra, møder man en ledig parkeringsplads,” siger Pablo Celis. (Læs mere om Odense i tilhørende artikel. Red.)

Hvis man gør parkeringsforholdene for cyklister bedre, får man flere passagerer med toget og bussen.

”Alene baseret på rejsende med rejsekort kan en opgradering af cykelforholdene potentielt tiltrække op til 1,4 millioner flere passagerer årligt til den kollektive transport på landsplan. Potentialet er størst ved togstationer, men det handler ikke udelukkende om at tiltrække nye cyklister. Det vil også hjælpe med at fastholde de eksisterende,” siger rådgiveren.

Der bør investeres massivt ved Hovedbanegården

Hovedbanen i København mangler i den grad parkering, siger Emil Maj Christensen fra Cyklistforbundet: ”Behovet er stort: flere tusinde yderligere pladser rundt om hele Hovedbanegården. Der bør investeres massivt i god, overdækket cykelparkering tæt på perronerne. Det er symptomatisk at bilernes drop-off zone er tættere på hovedindgangen end cykelparkeringen. Desuden er der massive kapacitetsproblemer på Tietgensbro-

en, som naturligt er en meget populær cykelparkering pga. den direkte forbindelse til sporene. Vi anbefaler stort underjordisk anlæg med direkte forbindelse til sporene ifm. M5-metroen og et stort anlæg over sporene ved Tietgensbroen.”

Staten burde træde til

Et parkeringshus ved Hovedbanegården i København vil primært tilgodese togpassagerer, men ifølge Pablo Celis har DSB Ejendomme ikke penge til at bygge det.

”Det bør heller ikke kun være kommunen, som betaler, for banegården betjener folk mange steder fra. Derfor skal staten træde til, for ellers kommer man til at træde vande. Det har man allerede gjort i mange år. Der ligger løsninger for Hovedbanegården, som kan kopieres en til en på andre stationer, men de koster mindst en halv milliard kroner at etablere.”

Et anlæg i den prisklasse kan næppe finansieres via brugerbetaling, mener Pablo Celis.

Der skal penge og politisk vilje til, hvis cyklister skal have bedre parkeringsforhold, mener Pablo Celis.

”Nogle politikere siger, at de vil have flere til at cykle, alt imens de fortsat prioriterer parkeringspladser til biler. Det er for nemt at skøjte hen

over en agenda om cykelparkering, men jo flere vi får på cyklen, desto bedre plads bliver der til dem, der er nødt til at køre i bil i byen.”

Hollænderne viser vejen

Hollænderne har været igennem den proces, Danmark forhåbentlig står over for, tilføjer han.

”I Holland bygger de parkeringshuse, som man kan cykle ind og ud af. Det har vi også brug for i Danmark. Og så skal parkeringshusene placeres, så de ligger på vej mod folks mål, for danskerne er for magelige til at gå en lille omvej. Det kan vi se, når kommuner sætter cykelstativer op der, hvor de foretrækker, at folk stiller cyklen. Stativerne bliver ikke brugt, hvis de ikke står der, hvor folk skal hen.”

Parkeringshusene skal nok blive brugt

Til gengæld behøver kommunerne ikke være bange for at bygge forgæves, når blot de placerer parkeringsanlægget på cyklisternes vej. Det er Bruuns Bro i Aarhus et eksempel på. Her var der oprindeligt plads til 435 cykler, og det blev mere end fordoblet, da man i 2009 byggede en etage oven på cykelstativerne.

”På tre-fire måneder gik man fra en belægning på 100 procent af de 435 stativer til en belægning på næsten 90 procent af de 900 pladser,” fortæller Pablo Celis, som på det tidspunkt arbejdede i Aarhus Kommune.

Han var med til at tage alle cykler og interviewe brugerne for at klarlægge, hvor længe de holdt der og med hvilket formål.

”Tilgangen bestod stort set udelukkede af cyklister, som skulle med toget eller i indkøbscentret Bruuns Galleri lige overfor. På blot tre-fire måneder havde de opdaget, at det var blevet lettere at finde en parkeringsplads til cyklen,” siger Pablo Celis.

I dag er anlægget på Bruuns Bro ofte overfyldt, hvilket får cyklister til at parkere deres cykler andre steder ved banegården, hvor de ofte er til gene for andre. 🚲

VIBORG VISER VEJEN

NYE, LÅSBARE STATIVER OG CYKELBOKSE HAR FORBEDRET CYKELPARKERINGEN VED STATIONEN I DOMKIRKEBYEN. CYKLISTFORBUNDET I VIBORG HAR SAMARBEJDET MED KOMMUNEN OM OPGAVER.

Viborg har taget et stort skridt mod at forbedre cykelparkingsfaciliteterne ved byens banegård. Baggrunden er ønsket om at tilskynde flere borgere til at kombinere cykel og offentlig transport på deres daglige rejser. Den nye cykelparkering består af fire områder omkring stationen, hvor der er opsat moderne cykelstativer, der kan låse cyklen fast samt bokse til cykler og ladcykler og bagagebokse. En stor del af cykelparkeringen er desuden overdækket, så cyklen er beskyttet mod regn og sne.

”Vi har placeret cykelparkeringen strategisk på både nord- og sydsiden af jernbanen, så cyklister nemt kan finde en parkeringsplads uanset deres ankomstretning,” siger Lene Jensby, der er ingeniør i Viborg Kommune. Hun har holdt flere møder med Cyklistforbundet i Viborg om den nye cykelparkering ved banegården.

”Vi har samarbejdet med dem lige fra starten. Vi har blandt andet gået rundt nede i området sammen med dem og har snakket om, hvor det var smart at få placeret de nye tiltag. Og vi har også samarbejdet med dem i forhold til at lave vejledning for folk dernede. Vi har et kanonsamarbejde med dem.”



Viborg har investeret i overdækkede cykelstativer.

En del af den nye løsning er en ny type cykelstativer. De hedder Bikeep, og har en låsearm, der gratis sikrer cyklen til stativet. De kan aktiveres med enten en app eller et chipkort. I alt er der 96 Bikeep-stativer, hvoraf nogle også giver mulighed for opladning til elcykler.

Aflåste cykelbokse til ladcykler

Ud over Bikeep-stativerne har Viborg også introduceret 29 cykelbokse, udviklet i samarbejde med den lokale producent JP Group. Boksene er designet til både almindelige cykler og ladcykler, med 21 bokse dedikeret til ladcykler. De kan aktiveres med en app. Der er også opstillet bagagebokse, der kan låses med chipkort, til opbevaring af tasker og andre ejendele.

”Cykelparkeringen er gratis at bruge, og der er stor efterspørgsel på

cykelboksene – cirka 75 procent er i brug. Nogle har dog en tendens til at holde der for længe. Så vi arbejder på en adviseringsløsning, der minder brugerne om at frigøre boksene efter en vis periode,” siger Lene Jensby.

Flere skal bruge stativerne

En af udfordringerne er at få flere cyklister til at bruge Bikeep-stativerne i stedet for de traditionelle stativer, som også er der. Kommunen arbejder derfor på at øge bevidstheden om fordelene ved Bikeep-stativerne, som tilbyder en højere grad af sikkerhed mod tyveri.

”Cykelparkeringen ved banegården har kostet cirka fire millioner kroner, hvoraf staten har betalt halvdelen. 🚲



Kaos ved Hovedbanen. Cyklistforbundet deltager i øjeblikket i flere arbejdsgrupper under Vejdirektoratet, hvor der arbejdes med en ny national cykelstrategi. Her rejser forbundet også problemet med den elendige cykelparkering.

I ODENSE STARTER REJSEN PÅ CYKEL

ODENSE HAR IFØRT SIG FØRERTRØJEN, NÅR DET HANDLER OM CYKELPARKERING VED TRAFIKALE KNUDEPUNKTER. STRATEGISK PLACEREDE ANLÆG OG INNOVATIVE LØSNINGER GØR DET NEMT AT KOMBINERE CYKLEN MED TOGET – OG BANER VEJEN FOR FLERE CYKLISTER, FÆRRE BILER OG EN GRØNNERE FREMTID.

Mens mange danske stationer er præget af kaotiske forhold med cykler, der står hulter til bulter, har Odense gjort en aktiv indsats for at skabe ryddelige, funktionelle og tilgængelige cykelparkeringmuligheder. I dag er der hele 11 forskellige anlæg ved banegården, strategisk placeret, så cyklister nemt kan finde en plads, uanset hvor de kommer fra.

Ifølge Pablo Celis fra Celis Consult, der er ekspert i cykelparkering, er Odense Banegård et forbillede. Når man måler på, hvor mange togpassagerer der deles om et cykelstativ, er forholdet i Odense otte passagerer pr. stativ. Til sammenligning har Aarhus 40 passagerer pr. stativ, mens Københavns Hovedbanegård har 45 og Nørreport Station 60.

”Indekstallene giver et godt billede af, at udbuddet af parkeringspladser på de store stationer ikke er tilstrækkeligt. Det harmonerer ikke med, at vi gerne vil have flere til at benytte kombinationsrejser. Odense sætter standarden og viser, hvordan det kan gøres”, siger Pablo Celis.

Gode parkeringsforhold giver målbare resultater

Cykelparkering har også været en vigtig del af etableringen af Odense



I dag er Odense Banegård den station i landet, som flest cykler både til og fra

Letbane, hvor kommunen har stillet krav om opsætning af 2.000 stativer ved de 26 nye stationer. Målet er at fremme kombinationen af cykel og kollektiv transport og gøre det lettere at skifte mellem transportformer.

Odense har desuden en strategi for kombinationsrejser, hvor bil, cykel og kollektiv transport kan supplere hinanden. Ved letbanestationen Odense Syd er der eksempelvis plads til 100 cykler, mens aflåst parkering tilbydes seks andre steder i byen.

Kommunens mange tiltag har båret frugt. I dag er Odense Banegård den station i landet, som flest cykler både til og fra – og det er langt fra tilfældigt. En analyse, som Pablo Celis har lavet, viser nemlig, at gode cykelparkeringsforhold kan få

op mod 15 procent flere til at vælge cyklen til toget og samtidig øge brugen af kollektiv transport med op til tre procent. Det er en del af forklaringen på, at 38 procent af togpassagererne i Odense cykler til stationen mod 27 procent på landsplan. Når det gælder cykling fra stationen, vælger hele 21 procent i Odense pedalkraft sammenlignet med blot 8 procent på landsplan.

Fokus på brugernes behov

En vigtig del af succesen skyldes, at Odense har investeret i kvalitetsløsninger, som matcher brugernes behov.

De 11 forskellige parkeringsanlæg omkring banegården omfatter blandt andet to aflåste cykelcentre, et åbent center og stativer i op til fire lag – nogle med videoovervågning. Der er en overkapacitet på 2.000 pladser, der sikrer plads til fremtidige behov, og alle løsninger er gratis for cyklisterne. Et af de mest populære tiltag i Odense er en gratis, aflåst cykelkælder under den gamle banegård. Med plads til 295 cykler og adgang via appen ”Odensenøglen” er det en sikker og bekvem løsning for pendlere og andre brugere.

”Vi har prioriteret at placere parkering tæt på stationen og perroner-

ne, så cyklisterne ikke skal gå langt. Kvaliteten har også været afgørende – hydrauliske stativer, videoovervågning og mulighed for at låse cyklen fast gør det trygt og nemt at parkere,” siger Kasper Hove Pedersen, der er trafikplanlægger i Odense Kommune.

Han understreger, at parkeringsløsningerne ikke kun handler om praktik, men også om at gøre cyklen til et attraktivt alternativ til bilen.

”Når folk ved, at deres cykler står sikkert, er de mere tilbøjelige til at vælge cyklen,” siger han.

En investering i bæredygtig mobilitet

De forbedrede parkeringsforhold er en del af Odense Kommunes grønne mobilitetsplan, som skal reducere CO₂-udslippet fra transportområdet med 46 procent. Bedre cykelparke-

ring gør det nemmere for folk at vælge cyklen fremfor bilen, især på korte ture til og fra stationen.

”Det er en investering i fremtiden. Når vi gør det nemt og trygt at parkere cyklen, bidrager det til at reducere biltrafikken i bymidten og forbedre miljøet. Det er et vigtigt skridt for os som by, hvis vi skal leve op til vores ambitioner om bæredygtig mobilitet,” siger Kasper Hove Pedersen og understreger, at de gode parkeringsforhold i Odense derfor ikke blot er en praktisk nødvendighed, men også en langsigtet investering, der både skal gøre byen mere grøn og mere attraktiv for borgere og besøgende.

Fremtidens cykelparkering er tilgængelig og sikker

Selvom den fynske hovedstad har indtaget en førerposition på cykelparkeringsfronten, hviler Odense

Kommune ikke på laurbærrene. Kommunens grønne mobilitetsplan lægger op til, at der i 2030 bor og færdes 25 procent flere mennesker inden for Ring 1 sammenlignet med i dag – en ambition, der vil kræve endnu flere cykelstativer. Samtidig er der fokus på tryghed og sikkerhed i planlægningen af fremtidens cykelparkering.

”Vi skal være gode til at tænke ud af boksen, så vi kan tilbyde borgerne de løsninger, de har brug for. Selvom vi fx ved, at antallet af lad- og elcykler er stærkt stigende, så er det kun tre procent af de parkerede cykler, der er i den kategori. Fremtidens cykelparkering i Odense kalder derfor også på løsninger, der er mere sikre og trygge,” siger Kasper Hove Pedersen. 🚲



Målet er at fremme kombinationen af cykel og kollektiv transport og gøre det lettere at skifte mellem transportformer.

Hvordan er din lygtesans?

Ifølge en ny undersøgelse har tre ud af fire danskere inden for den seneste måned mødt en cyklist i mørket, som ikke havde lys på. Og blandt unge på 18- 29 år, er det næsten halvdelen, som ikke har tilstrækkelig viden til, at de kan tjekke, om cykellygter og reflekser er lovlige.

I år ser en ny kampagne fra Cyklistforbundet dagens lys – helt bogstaveligt. Den handler nemlig om lys og reflekser og er en efterfølger til Cyklistforbundets mangeårige kampagne, Lys på med Ludvig. Den nye lygtekampagne sker i samarbejde med GF Fonden.

Og det er slet ikke alle danskere, der husker cykellygten. Det viser en ny undersøgelse fra Cyklistforbundet og GF Fonden. Ifølge den har tre ud af fire danskere nemlig inden for den seneste måned mødt en cyklist i mørket, som ikke havde lys på. Mere end hver femte har endda oplevet dette fem gange eller mere inden for den seneste måned. Undersøgelsen er foretaget blandt godt 5000 personer.

Undersøgelsen viser desuden, at fire ud af ti ikke selv mener, de har nok viden om, hvordan man tjekker, om lygter og reflekser er lovlige. Og at hver femte ikke ved, om deres børns reflekser og cykellygter er lovlige.

GF Fonden og Cyklistforbundet har fået foretaget undersøgelsen som led

i det nye samarbejde, hvor de sætter fokus på cykellygter og reflekser hos især skolebørn. Det indebærer blandt andet, at Cyklistforbundet i år lancerer en ny treårig kampagne, der skal rundt på skolerne.

”Undersøgelsen bekræfter, at det er en rigtig god idé at sætte tidligt ind med at lære børn, at de skal køre med korrekt lys på cyklen, og at der er behov for mere oplysning om, hvordan man tjekker, om lygter og reflekser er lovlige.” Det siger direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag.

Cyklistforbundet afholdt sammen med GF Fonden i november en række events på skoler i 18 kommuner, hvor de bl.a. uddelte reflekser til skolebørn. Ifølge Helle Nielsen, uddelingschef i GF Fonden, er det vigtigt at uddanne nye generationer af børn i sikkerhed på cyklen.

”Det er så vigtigt, at børnene allerede som helt små lærer, at de skal have lys og reflekser på, når de færdes i mørket på cykel – og faktisk også til fods. For hvis de får det ind

under huden som børn, er der større chance for, at de husker lygterne som teenagere eller voksne. Det er blandt andet derfor, at vi netop laver undervisningsmateriale til skolebørn, som de kan dykke ned i fra i år.”

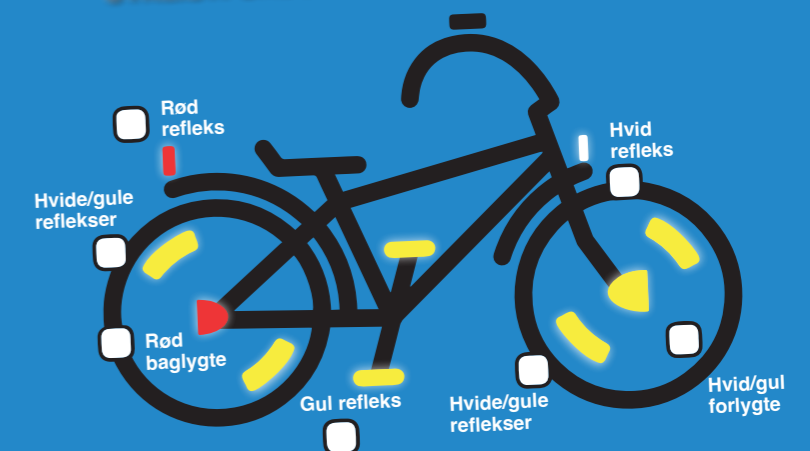
Den manglende viden om reglerne for lygter og reflekser slår i undersøgelsen mest igennem hos unge. Blandt unge på 18- 29 år, er det næsten halvdelen, som ikke har tilstrækkelig viden til, at de kan tjekke, om cykellygter og reflekser er lovlige. Det er også de unge, der er de dårligste til at huske cykellygterne. Blandt de 18-29-årige har hver tredje glemt cykellygterne minimum en gang. Blandt de ældste har ni ud af ti derimod lygten med – hver gang. Dertil er der tendens til, at mænd er dårligere til at huske lygter end kvinder. 🚲

Se vores guide til lovlige lygter:
www.cyklistforbundet.dk/lygter

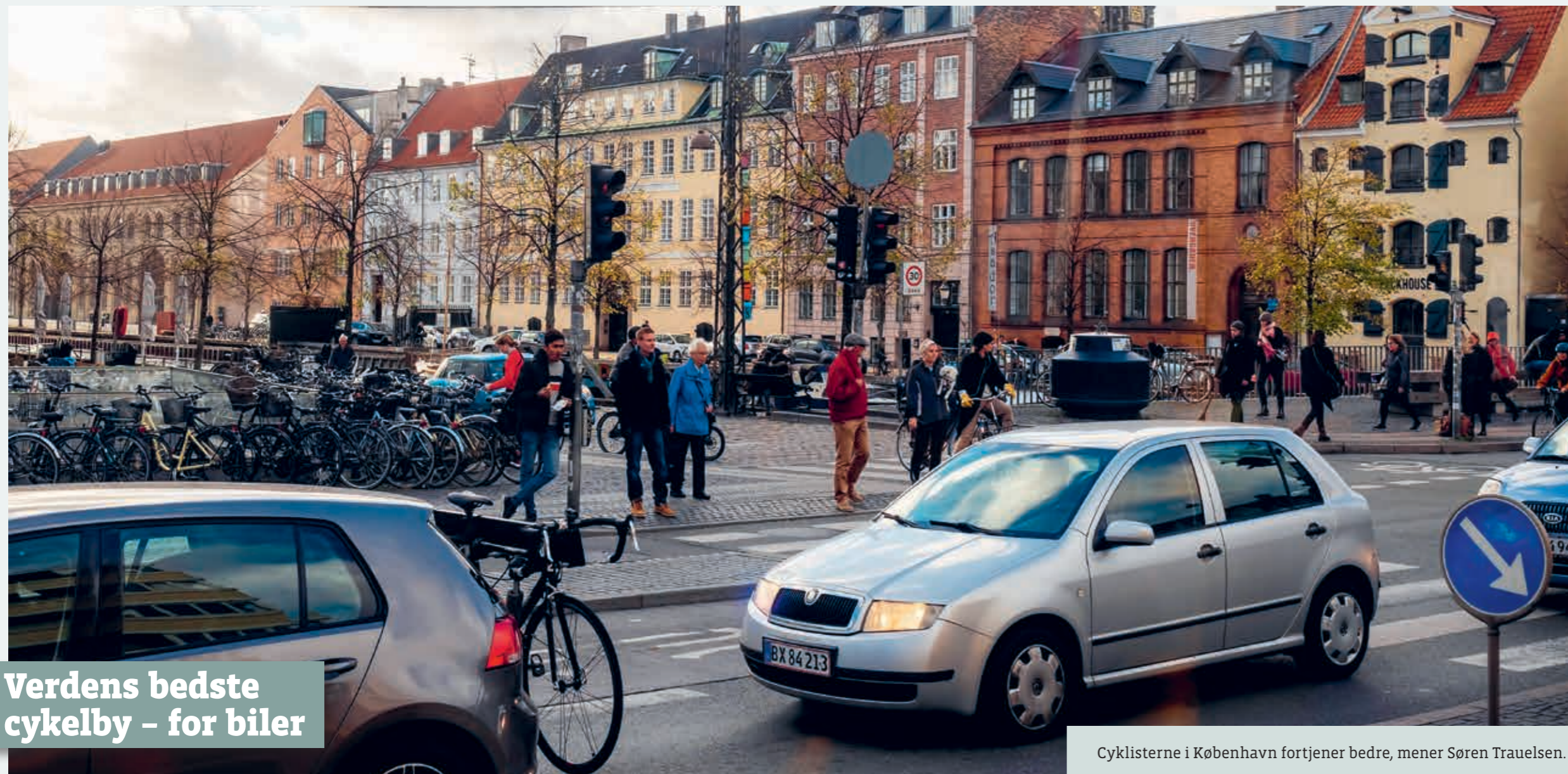


TJEK DINE LYS OG REFLEKSER

CYKLISTFORBUNDET OG GF FONDEN GUIDER:



Postkortet her blev i november delt ud af Cyklistforbundets frivillige til skolebørn og forældre på en række skoler rundt i landet.



Verdens bedste cykelby – for biler

Cyklisterne i København fortjener bedre, mener Søren Trauelsen.

DEBATINDLÆG af
Søren Trauelsen
København

Som daglig cyklist i "Verdens bedste cykelby", København, er jeg forfærdet, ja nærmest forarget over, hvor mange huller, revner og ujævnheder, jeg skal køre over, igennem og uden om.

Visse cykelstier er direkte livsfarlige, og det føles ofte ret utrygt at cykle gennem byen, og selv når hullerne og ujævnhederne bliver lapet og lavet, når månen er i vinkel og stjernerne siger god for det, er det af så ringe kvalitet, at det ingen for-

skel gør. Man kører slalom mellem huller, bump og dæksler, og når man skal op og ned ad cykelstierne, er det med tungen lige i munden (især på ladcykel) da op- og nedkørslerne bare ikke er designet til at cykle op og ned ad. De er alt for stejle og bliver lavet, så man skal ramme dem i en 90 graders vinkel, hvilket ikke er nemt på vores smalle cykelstier. De smalle cykelstier gør også, at det er umuligt at overhale, når der holder parkerede biler (hvilket der gør overalt), og behøver jeg at nævne ladcyklen igen?

Cykelstierne på kørebanen kan også være virkelig ubehagelige, for-

di busser og biler m.m. kører, som de jo gør, med dem selv i tankerne og ikke cyklisternes sikkerhed. Det kan til tider være meget skræmmende, især når man kører med sine børn.

Jeg synes, det er dybt uacceptabelt, at 'cykelbyernes by' har så dårlige cykelstier, og cyklister har så ringe forhold generelt. Det skulle jo gerne være nemt og fornøjeligt at køre igennem byen på cykel. Vi er endda så heldige, at vi har fået deciderede 'cykelgader', som skulle gøre livet lettere for cyklister. Jeg bruger citationstegn, fordi de omtalte gader absolut ingenting har med cykler at gøre. Der må stadig køre

biler, så jeg forstår ikke benævnelsen cykelgade, det må jeg bare sige.

Vi cyklister fortjener bedre infrastruktur. Infrastruktur der sikrer, at vi kan cykle trygt og komfortabelt på arbejde og i skole. Målet må og skal være, at få flere cyklister på cykelstierne og biler væk fra vejene. Der er snart så mange biler, at København helt mister sin identitet. Jeg synes nærmest ikke, det kan betegnes som cykelby længere.

København og mange andre byer, bliver simpelthen designet til biltrafik, mens cykel- og kollektiv trafik bliver dårligere og dyrere. Det er en skændsel, det er urimeligt og det er

pinligt at vi ikke kan leve op til nutidens og fremtidens grønne omstilling ved bl.a. at fremme cyklismen. Vi burde investere massivt i forbedring af cykelstier. Vi har brug for et netværk af sikre og velholdte cykelstier, der gør det nemt og attraktivt for alle at cykle i København og hele Danmark.

Det skal generelt bare være behageligt, sikkert og smart at tage cyklen og det er det bare ikke, langt fra.



**DELTA
I
DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

Loven bør ændres for reflekser

DEBATINDLÆG af
Asger Frank
Sønderborg

Cyklistforbundet bør lobbye for, at reglerne ændres for bevægelige bagudvendte gule reflekser på cyklen ('pedalreflekser'), så også andre end de gammelkendte bliver tilladt.

Baggrunden er, at på en moderne racer/mtb/gravel-cykel har pedalerne sjældent lovens reflekser eller nogle der i praksis kan eftermonteres, for anvendelige sådanne findes ikke - man må derfor ændre loven, så f.eks. reflekser på pedalarmene bliver godkendt eller måske sko- eller ankelreflekser (som jo ikke er monterede PÅ cyklen, som de skal være nu).

Man kunne naturligvis blot fjerne kravet om de reflekser, men jeg kan se på vejene at de er uhyre effektive, fordi de bevæger sig og tillige er så lavtsiddende at de ret tidligt fanges af en anden trafikants forly. Derfor bruger jeg også selv ankelreflekser, selv om det ikke er nok i lovens forstand. 🚲

Tossede cyklister, tykke cykler og tykpanDET kommentar



Det var det år, hvor en pæn del af befolkningen mente, at Cyklistforbundet fuldstændig havde tabt sutten, og cyklister generelt var tossede. Det var også det år, hvor vi talte rigtig meget om tykke cykler. Jeg taler om netop afsluttede 2024, hvor Cyklistforbundet var med til at sætte nogle dagsordner, som mange talte om.

Grunden til, at nogle syntes, vi havde mistet forstanden, var at vi i sommer formastede os til at gå ud med vores kampagne, 30 er det nye 50, som går ud på, at vi vil have farten sat ned i byerne. 30 km/t skal være den nye normalhastighed i stedet for 50. Jeg vil skynde mig at sige, at der selvfølgelig sagtens kan være veje, hvor man kører hurtigere end 30 – hvis forholdene tillader det.

Kampagnen prægede mediebilledet i 'agurketiden', og fik i den grad folk til tasterne på sociale medier, hvor mange faktisk mente, at hvis bare alle de tossede cyklister cyklede efter reglerne, ville der næsten ingen ulykker ske. Men det var godt, at debatten kom. Man kan ikke være venner med alle, lyder et ordsprog, og det er klart, at når vi kræver, at farten skal ned i byerne, er der nogle, der er stærkt imod det. Men det er nu stadig en god idé, at vores byer bliver mere fredelige, sikre og tryggere at være og bo i. Så vi fortsætter med at arbejde for, at farten i byerne kommer ned.

De tykke cykler, som vi også talte meget om, er de såkaldte 'fat bikes', som dækker over forskellige meget hurtige el-køretøjer, som i bund og grund ikke er cykler, men elektriske knallerter eller motorcykler. De, eller rettere perso-

nerne, der kørte på dem, var desværre skyld i flere alvorlige ulykker i 2024 – og de er sammen med blandt andet el-løbehjul, elektriske skateboards, segways, knallerter, speed pedelecs, el-ladcykler og andre elektriske køretøjer med til, at presset på cykelstierne i de store byer er så stort, at flere simpelthen fravælger at cykle. Mange af de elektriske fat bikes er faktisk ulovlige at køre på og burde slet ikke findes i trafikken, men selv hvis, vi får dem fjernet, er der behov for, at vi finder en løsning på problemerne. Den teknologiske udvikling er løbet fra os, så cykelstierne nu er utidssvarende. Vi er blandt andet nødt til at se på, hvad der skal køre på cykelstierne og, hvordan de skal udformes.

Det talte vi blandt andet med transportministeren om, ligesom vi var hos skatteministeren og lobbye for bedre skatteregler for cykler til brug i arbejdet samt en mulig bruttolønsordning og hos justitsministeren og tale om cykeltvyerier.

Og så sluttede året med, at Joachim B. Olsen fik sat cykelhjelm på dagsordenen ved at sige, at rigtige mænd ikke kører med cykelhjelm, det er nemlig 'umandigt'. Det er et budskab, som landets hospitalslæger ikke syntes var lige så morsomt, som JBO vist syntes, det var. De modtager nemlig de patienter, der kommer ind med alvorlige hovedskader. Og vi synes, det er et meget uheldigt budskab indirekte at sige til landets drenge, at de bliver mindre mand, hvis de bruger hjelm. Men han fik da sat brugen af cykelhjelm på dagsordenen – så tak for det Joachim. 🚲



Pumptrack-banen kostede 75.000 kroner.

SÅ LIDT SKAL DER TIL:

Efter en skole ved Herning fik en såkaldt pumptrack-bane, tager mange flere børn cyklen i skole

En simpel, sjov cykelbane. Mere skal der tilsyneladende ikke til for at få flere børn til at cykle til skole. I juni blev der ved Gullestrup Skole i Herning Kommune sat en såkaldt pumptrack-bane op foran skolen, og siden er der blevet cyklet til den store guldmedalje.

Mange flere Gullestrup-børn er begyndt at cykle til skole, SFO og børnehaven, efter at banen er blevet sat op, i stedet for at gå eller blive kørt. De plager simpelthen forældrene, om ikke nok de må cykle i skole, så de kan bruge banen i frikvartererne og i SFO'en. Det fortæller Sisse

Merete Lymann Jensen til Herning Folkeblad. Hun er skoleleder på Gullestrup Børnecenter, som ud over skole med 0. til 6. klasse også er vuggestue, børnehaven, SFO og tre specialklasser.

"Vi er ved at undersøge, om vi kan få nogle flere cykelstativer, for der er ikke plads til alle de cykler. Personalet har været nødt til at holde et andet sted," siger Sisse Merete Lymann Jensen. Børnehavebørnene er også glade for banen.

"Vi ser de små i børnehaven komme ud på banen på deres løbecyklar. Og mange børn skal lige en tur

på banen, inden de møder om morgenen, eller inden de skal hjem om eftermiddagen, så forældrene står og bliver helt utålmodige," siger Sisse Merete Lymann Jensen.

Sammen med banen har skolen desuden fået seks BMX-cyklar, som børnene kan låne, og de er altid populære.

Det er Gullestrup Sport og Kultur – byens idrætshal og kulturhus – som har investeret i pumptrack-banen, der kostede cirka 75.000 kroner. 🚲

Lis er Årets Cykeldynamo

65-årige Lis Lyng-Nielsen fra Viborg er årets modtager af Cyklistforbundets 'Cykeldynamo-pris', der uddeles hvert år.

HVERT ÅR KAN EN DANSK CYKLIST GLÆDE SIG OVER at blive udnævnt til Årets Cykeldynamo af Cyklistforbundet. I år blev det Lis Lyng-Nielsen fra Viborg, der løb med hæderen. Hun får prisen for sit frivillige arbejde med cykling i Viborg. Cyklistforbundet uddeler hvert år prisen til et medlem eller en lokal afdeling af forbundet, som har gjort en særlig indsats for cykelsagen – især i eget lokalområde.

65-årige Lis Lyng-Nielsen er medlem af Cyklistforbundet i Viborg og arbejder som frivillig i Cyklistforbundets cykellegekorps, der lærer børn i børnehaver og de små klasser at cykle med cykellege. I år er de nået ud til mere end tusind børn. Lis Lyng-Nielsen er desuden en del af en gruppe, der hjælper ved at cykle med skoleklasser. *Pedalkraft – Ja tak*, hedder den. De tilbyder at være ekstra voksne, når en skoleklasse eller institution skal afsted på cykeltur.

Lis Lyng-Nielsen fik prisen i forbindelse med Cyklistforbundets årlige landsmøde, og landsformand i Cyklistforbundet, Jens Peter Hansen, siger om prismodtageren:

”Vi har mange ildsjæle i Cyklistforbundet, vi kunne give prisen, men Lis Lyng-Nielsen har virkelig fortjent den. Hun går forrest i det frivillige arbejde med at få børn op på cyklen, og det er en meget vigtig indsats i en tid, hvor færre og færre børn desværre cykler.”

Lis Lyng-Nielsen er da også utrolig glad for prisen, fortæller hun:

”Jeg er rigtig stolt over at få prisen – og ikke kun på mine egne vegne, men på de mange andre frivillige, der hjælper. Der er 18 frivillige, der arbejder med cykelleg og med Pedalkraft – Ja tak, og de fortjener stor tak. Så det er dejligt, at afdelingen i Viborg indstillede mig til prisen,”



Lis Lyng-Nielsen

siger Lis Lyng-Nielsen, der også giver en stor kompliment til de mange lærere og pædagoger, der benytter sig af tilbuddet.

”Der er pædagoger, der sætter en ære i at lære børnene at cykle, før de skal begynde i skole og giver dem muligheden for at opleve glæden ved at cykle. Det er vigtigt, at vi får lært børnene at bruge den her sunde og grønne transportform, som cykling er, og det er rigtig dejligt at komme ud til børnene – jeg tager meget god og positiv energi med hjem,” siger Lis Lyng-Nielsen, der også takker Viborg Kommune for at støtte arbejdet. Hun fortæller, at der er plads til flere børn.

”Vi kan godt komme ud til endnu flere børn med vores cykellege og også hjælpe endnu flere skoleklasser med at holde styr på hovederne på cykelturen.”

Frivillige i Aalborg uddelte reflekser og postkort



Vejen Kommune siger nej til 6,6 millioner cykel-kroner

Vores lokalformand i Vejen kalder det en kortsigtet beslutning.

NEJ TAK TIL 6,6 MILLIONER KRONER. Sådan blev beslutningen på et møde i Vejen Kommunes Udvalg for teknik og miljø. Kort fortalt har kommunen ikke råd til at tage mod millionerne fra staten, der ellers var bevilget til at finansiere halvdelen af en cykelsti fra Skodborg til Langved, fordi kommunen selv skulle betale den anden halvdel, altså 6,6 millioner kroner.

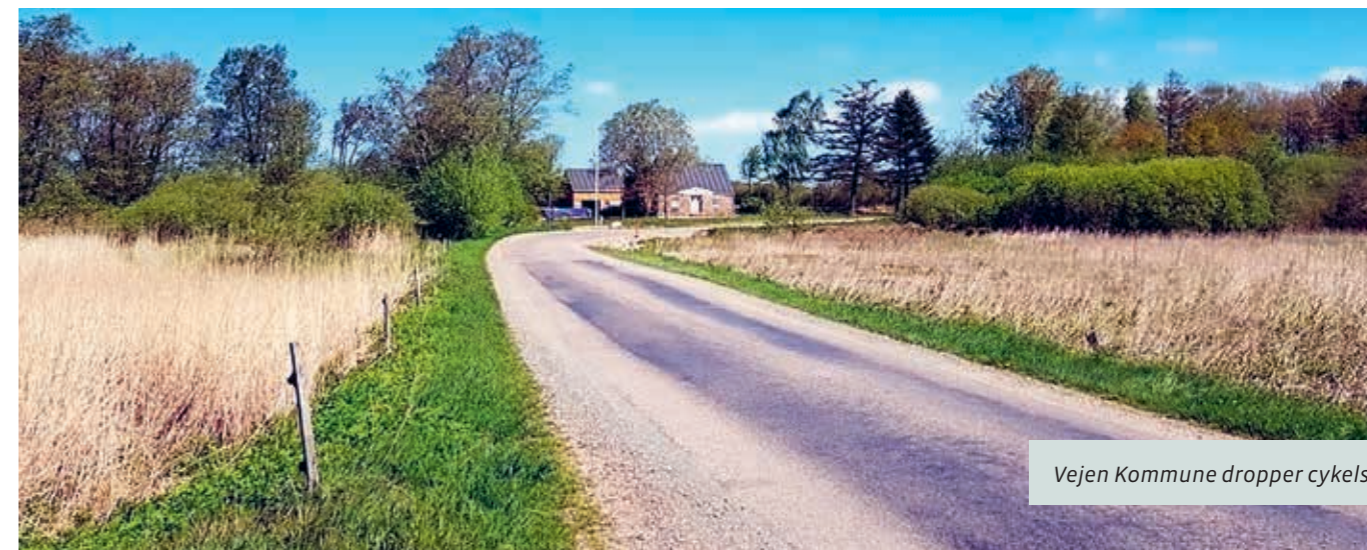
Men Thue Uhre Lauridsen, formand for Cyklistforbundets Vejen-afdeling, forstår ikke politikernes beslutning. Det er kortsigtet tankegang, siger han til JyskeVestkysten.

”Jeg synes, det er en lille katastrofe. Jeg blev godt nok forbavset over, at man nu siger nej. Jeg kender godt argumentet. At vi ingen penge har. Jeg mener helt klart, at ved

at investere i cyklismen fremmer vi sundheden, og den cykelsti ville få effekt mange år frem i tiden. Så kan det godt være, de siger, de ikke har pengene nu, men da der manglede 70 millioner kroner i budgettet, fandt de dem alligevel, siger Thue Uhre Lauridsen.

Han mener samtidig, at beslutningen om at droppe cykelstien sender et helt forkert signal til borgerne, og at politikerne på den måde er med til at trække udviklingen i den forkerte retning.

”Det er først og fremmest en helt forkert beslutning i forhold til, at vi får mange flere bagsædebørn, der bliver kørt i skole. Det giver flere biler på vejene, og det giver mindre plads til de bløde trafikanter,” siger Thue Uhre Lauridsen.



Vejen Kommune dropper cykelsti.

I DE MØRKE MÅNEDER er det ekstra vigtigt at være synlig som cyklist. Derfor udleverede fire frivillige fra Cyklistforbundet i Aalborg reflekser og postkort til de cyklende elever på Gistrup Skole og senere Sofiendalskolen. På postkortet er den korrekte refleksplacering illustreret sammen med en tjekliste, som eleverne kan gennemgå i fællesskab med deres forældre.

Aalborg var bare en af 18 cyklistforbundsafdelinger landet over, som i vintermørket satte fokus på elevernes lygteføring ved at uddele reflekser og postkort. Cyklistforbundet vil nemlig sammen med GF Fonden gerne skabe opmærksomhed om betydningen af at være synlig i trafikken for skolebørn. GF Fonden og Cyklistforbundet starter derfor i år en ny lys og reflekser kampagne.

”Vi oplever, at børn og forældre nemt bliver i tvivl om den korrekte refleksføring, hvis ikke der kommer en årlig påmindelse. Derfor er vi utroligt glade for, at GF fonden har besluttet at finansiere en genoplivning af tidligere tiders reflekskampagner, da det har utrolig stor synlighedsværdi og bidrager til en skærpet opmærksomhed på vigtigheden af at være synlig i mørket,” siger formand for Cyklistforbundet i Aalborg, Mike Hedlund-White, der selv var ude på skolerne og dele ud.

På billedet er det Jørgen Østeraa, der uddeler, billedet er taget af Nicolai Kammersgaard. Begge fra Cyklistforbundet i Aalborg.

Læs mere om vores nye kampagne på side 20.

I cyklistens tjeneste siden 1905

Cyklistforbundet blev grundlagt for 120 år siden i protest mod tidens elendige cykelforhold. I begyndelsen var det hestevogne, spidse brosten og afklippede tjørnegrene, der gjorde livet surt for cyklisterne – senere blev det benzindrevne hestekræfter. I anledning af jubilæet ser vi tilbage på Cyklistforbundets forrygende historie. Den er præget af politisk vedholdenhed og opfindsomme aktioner – bl.a. med opsamling af hesteskosøm og minigolf på hullede veje. Her er del ét af historien.

Gode vilkår for cyklister kommer ikke af sig selv. Det var meget tydeligt i de københavnske gader for 120 år siden, hvor et sammensurium af fodgængere, hestevogne og ryttere dominerede gadebilledet. Cyklisterne måtte klemme sig sammen i kanten af ridestierne, og en stor del af cykelturen gik med at undgå styrt, punktering, bidske hunde og stejle heste.

Det var dog umuligt for den enkelte cyklist at blive taget alvorligt med krav om bedre forhold. Den ihærdige cyklist og lærer i kommuneskolen, Gabriel Jensen, tog derfor initiativ til at samle byens cyklister i en forening.

"Ideen kom ikke ud af det blå," fortæller Walther Knudsen, der både er ekspert i Cyklistforbundets histo-

rie og tidligere landsformand i forbundet: "De dårlige cykelforhold havde allerede i 1897 ført til stiftelsen af *Cyklistforeningen*, og enkelte cykelstier var da også blevet anlagt. Men foreningen gik i opløsning i 1905, og ud af asken opstod Dansk Cyclist Forbund, som vi hed dengang – med to c'er efter engelsk forbillede."

Gabriel Jensen inviterede til stiftende generalforsamling 16. oktober 1905 på Central hotel på Rådhuspladsen. Blandt de fremmødte var en håndfuld prominente herrer, blandt andre kaptajn Fritz Hansen, overretssagfører Falbe Hansen og hofjuvelerer A. Dragsted.

Men selvom det var Gabriel Jensen, der var hjernen bag forbundet, blev det kaptajnen, der forlod hotellet som første formand. "Gabriel Jensen over-

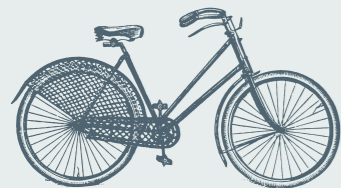
vejede nok slet ikke muligheden for selv at blive formand," siger Walther Knudsen. "Omkring århundredeskiftet var det nemlig helt utænkeligt, at en jævn skolelærer kunne blive formand for nogen som helst respekabel forening. Men i praksis var det altså Gabriel Jensen, der var forbundets indpisker fra sin post som næstformand.

Forbundet lagde ud med et beskedent medlemstal på blot 12 personer, og lignede langt fra en succes fra starten. Men efter et pressemøde i foråret 1906 strømmede medlemmerne til. Derfor blev forbundet hurtigt betragtet som en seriøs spiller i trafikdebatten, der kunne begynde at stille krav. I første omgang skulle arbejdet foregå i hovedstaden, hvor antallet af cyklister var størst.



Cyklister ved Højbro Plads i København.
FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV.

TIDSLINJE



1905:

Cyklistforbundet bliver grundlagt 16. oktober 1905.

1906:

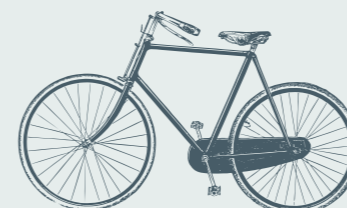
Forbundet får 50-100 medlemmer om dagen.

1909:

En trafiktælling på Søgaderne viser et stort flertal af cyklister.

1910:

Nationalbankdirektør Frederik Schröder bliver formand og sidder 22 år på posten.



1911:

Forbundet indsamler og udstiller 32 kg skarpe genstande fra gaderne.

1915:

Stelnummeret bliver opfundet – men realiseres først i 1942.

1917:

Forbundet protesterer mod ny lov om højere hastighedsgrænser for biler.

1925:

Medlemstallet er steget til 4.467 cyklister.





Den nye cykelsti på Søgaderne i København 1911.
FOTO: KØBENHAVNS MUSEUM.

Et moderne forbund

Kampen for bedre cykelforhold begyndte stort set helt fra bunden, men bestyrelsen havde store ambitioner og gik fx straks i gang med at etablere hjælpestationer med cykel-pumper og værktøj ved kroer og trak-tørsteder – en populær service, der blev finansieret af reklamer og brugerbetaling.

I april 1911 stod forbundet også bag en stor aktion, hvor glasskår, hesteskosøm og andre skarpe genstande blev samlet op fra byens gader. I alt 32 kg blev det til på en uge. Den stikkende høst blev udstillet i et butiksvindue, og det gav god presseomtale.

“Jeg er vanvittigt imponeret over, hvor opfindsomme og moderne arbejdsmetoderne var helt fra begyndelsen,” siger Walther Knudsen:

“Ud over de konkrete tiltag ude i gaderne, lavede forbundet også store

mængder af, hvad vi i dag vil kalde politisk lobbyarbejde. Bestyrelsen kommunikerede heftigt i både pressemeddelelser og hurtigpost, der blev omdelt seks gange om dagen – det er jo lige så effektivt som at sende mails i dag.”

Striden om Søgaderne

Et af Cyklistforbundets største slagsmål med kommunen udspillede sig på Søgaderne i København. Det var landets travleste rute for cyklister, men forholdene var horribles – sværmen af cyklister var henvist til den yderste kant på ridestien og “næppe nogen dag hengik uden ulykker,” som Gabriel Jensen skrev i et tilbageblik i 1915.

“Det har været ret nemt med det blotte øje at se, hvor urimelige cykelforholdene var. Men kommunen støttede byens ryttere og kuske, der nægtede at afgive plads, så cyklister-

ne måtte fortsætte med at sætte livet på spil på vej til arbejde,” siger Walther Knudsen.

Derfor arrangerede Cyklistforbundet en trafiktælling en hverdag i april 1909. Her viste det sig, at hele 9.000 cyklister kørte på strækningen, mens blot 18 ridende kunne boltre sig på den brede og lækre ridesti. Det gjorde indtryk på kommunen, og efter en del videre polemik blev en tre meter bred cykelsti endelig anlagt på strækningen i 1911. Striden om Søgaderne havde varet i fem år og endte som en stor sejr for Cyklistforbundet.

Kampen om asfalten

Da Cyklistforbundet blev grundlagt, var cyklen stadig dyr og forbeholdt de mest velhavende borgere. Men op gennem 1920'erne og 1930'erne begyndte cyklen at blive masseproduceret, og snart kunne alle være med.

Cyklen revolutionerede hverdagen for tusindvis af danskere – pludselig kunne man komme hurtigt til og fra arbejde, men også nemt cykle ud til skov, strand og kolonihaver og nyde den fritid og ferie, som arbejderne efterhånden fik tilkæmpet sig ret til. Den stigende cykelglæde kunne også mærkes i Cyklistforbundet, der i 1925 havde opbakning fra 4.467 medlemmer.

Men der var stadig nok at kæmpe for, og tiden for cyklen som det mest moderne transportmiddel blev ikke lang: Cyklistforbundet blev stiftet for at vinde i konkurrencen mod ryttere på heste, men op gennem 1920'erne og 1930'erne blev bilen cyklisternes klareste konkurrent, fortæller Walther Knudsen.

“Vi fik allerede en smagsprøve på det i 1916, hvor automobilforenin-

gerne ønskede at forbyde cyklister på Strøget – for at give bedre plads til bilerne. Forslaget blev stemt ned, men det virker jo næsten profetisk, for i efterkrigstiden begyndte man faktisk at sløjfe cykelstier for at gøre plads til flere biler.”

Selvom gaderne vrimlede med cyklister, blev det langt farligere at bevæge sig rundt på to hjul. Antallet af biler og motorcykler steg markant, og det samme gjorde ulykkestallet: I København blev registreret 1.704 påkørsler i 1922 og blot seks år senere var tallet mere end fordoblet til 4.065 tilfælde. Cyklistforbundet kæmpede mod den voksende bilisme blandt andet ved at stille krav om lavere hastighedsgrænser og cykelstier langs landevejene.

Den voksende begejstring for biler kunne også mærkes i Cyklistforbundet, hvor medlemmerne begyndte at sive, og medlemstallet var stort set halveret i 1940.

Krisen kradser

Under krigen fandt mange bilejere cyklen frem igen, for der var stor mangel på det meste – heriblandt benzin og gummi. Men det var ikke nogen stor fornøjelse at cykle, for manglen på reservedele og gummi ramte også cyklerne, der enten blev stjålet eller “skrællet”, hvis man ikke passede godt på dem. Desuden gjaldt mørklægningen også for cyklister, og man kunne faktisk få en bøde for at have for meget lys på cyklen, fortæller Walther Knudsen.

Ud over enkelte medlemstal er det meget sparsomt, hvad der er bevaret om forbundets historie i 1940'erne. “Det er også svært at se, hvad forbundet egentlig har kunnet gøre for cyklisterne under krigen – andet end

at opfordre til at passe godt på sin cykel, hvad den daværende formand Max Tvermoes faktisk gjorde så tit, at medierne drillede ham med det.”

Desværre kunne Cyklistforbundet i efterkrigstiden konstatere, at interessen for cyklen dalede igen, mens bilglæden voksede. Danskerne fik flere penge mellem hænderne og smag for tidens nye maskiner og apparater. Motorveje og benzin kom på mode, mens cykelstier blev nedlagt, og knallerten kom ind på cykelstierne – trods forbundets vedvarende protester mod begge dele.

Danskerne voksende velstand blev ikke brugt på medlemskaber i Cyklistforbundet, og økonomien hang i laser: I 1955 lå der kun 1522,32 kr. i pengekassen og i 1957 var medlemstallet dykket til det rekordlave 862. Det siges, at forbundet boede i en skotøjsæske hjemme hos formanden!

Motoroptimismen fortsatte uanfægtet ind i 1960'erne. Mange troede i ramme alvor, at cyklen helt ville uddø, mens al transport i fremtiden ville foregå i bil, fortæller Walther Knudsen:

“I Rådet for Større Færdselssikkerhed anbefalede formanden Svend Bergsøe, at man helt skulle fjerne cyklister fra trafikken. Argumentet var, at der ikke ville være plads nok, og at det simpelthen ville blive for farligt at cykle med al den biltrafik. Det er dog tankevækkende, at der ikke var en eneste cyklist repræsenteret i ‘Rådet’ for 1966, hvor Cyklistforbundet endelig blev optaget.”

Heldigvis var rygterne om cyklens død stærkt overdrevne – det kunne enhver, der stillede sig ud på gaden, tydeligt se, som der stod i Politibladet i 1962. Der begyndte også så småt at komme nyt liv i Cyklistforbun-



Cyklistforbundets grundlægger, Gabriel Jensen.

det, der i 1965 var flyttet ud af skotøjsæsken og ind på eget kontor i samarbejde med cykelbranchen. Forbundet genoptog også arbejdet med at sende pressemeddelelser og pjecer på gaden – fx udkom pjecen “Cykler Deres barn – og De selv?” i 50.000 eksemplarer.

Men ude i trafikken er ulykkestallene stadig på himmelflugt, og en verdensomspændende oliekrise lurer lige om hjørnet. Kampen for bedre cykelforhold går ind i en ny fase i 1970'erne, hvor nye generationer tager cyklen til sig og udbreder arbejdet til hele Danmark. 🚲

Læs næste kapitel om Cyklistforbundets historie i forårsnummeret, hvor du blandt andet kan læse om den gang, der i protest blev spillet mini-golf på de hullede cykelstier. 🚲

1929:

Forbundet laver adfærdskampagnen “Tal med armene”.

1932:

Politiassistent Max Tvermoes bliver formand i to perioder [og kendt som “Danmarks mest fanatiske cyklist”]

1935:

Sven B. Gnutzmann er første redaktør på det nye blad “Cyklister”.

1942:

Cyklistforbundet er med til at stifte Friluftsrådet.



1957:

Blot 867 personer er medlem af Cyklistforbundet.

1966:

Knallerten skal forsøgsvist køre på cykelstierne – trods forbundets protester.

1966:

Cyklistforbundet bliver optaget i Rådet for Større Færdselssikkerhed.





Refleksjakken fra Proviz er grå, men når den bliver ramt af lys, bliver den kridhvid og lyser op. Den er fremstillet af 100 % reflekterende materiale og er både vind- og vandtæt.

Sådan bliver du set

Når man cykler, er det vigtigt at være synlig for at øge sikkerheden, især i mørke eller dårlige vejrforhold. Det er ikke kun lygter, der kan hjælpe med det, men også påklædning. Der findes forskellige typer af synlige veste og jakker, som kan hjælpe med dette.



Refleksveste

Refleksveste er designet til at reflektere lys, hvilket gør dem meget synlige i mørke, når billygter rammer dem. De er ofte lavet af letvægtsmaterialer og har reflekterende striber eller paneler, der lyser op, når de rammes af billygter eller gadelys. Refleksveste er ideelle til cykling om natten eller i de tidlige morgentimer, da de markant øger synligheden. Der findes også jakker, der er fuldstændig reflekterende, hvor hele jakken er en refleks.

Fluorescerende tøj

Fluorescerende tøj er lavet af materialer, der absorberer og udsender lys, hvilket gør dem meget synlige i dagslys og skumring. Faktisk er der tests, der viser, at en cyklist i mørkt tøj i skumringen (uden gadelys) først set på tyve meters afstand, mens cyklisten med fluorescerende tøj ses på 100 meters afstand. Farver som neongul, orange og grøn er almindelige, da de skiller sig ud mod de fleste baggrunde. De er ikke særligt effektive i totalt mørke, hvor den største synlighed skabes med gode lygter.

Vest eller ikke vest? Pangfarver eller ikke pangfarver? Der er forskellige holdninger blandt cyklister i Danmark og ikke mindst blandt Cyklistforbundets medlemmer. Skal man iklæde sig ekstra synligt tøj for at blive set og undgå ulykker? Nogle mener, det ikke burde være nødvendigt i et cykelland som Danmark, og at det er træls at tage 'selvlysende' og grimt tøj på.

Men fakta er, at en ny undersøgelse viser, at bilister ved ulykker ofte har overset cyklisten, og i vintermørket er risikoen ekstra høj. Så hvis du eller dit barn færdes i mørket, kan du overveje at forbedre synligheden. Enten ved bare at fravælge mørkt tøj og tage klare farver på, det hjælper en del, eller ved at iklæde dig decideret refleksiv og/eller fluorescerende tøj. Det forbedrer synligheden væsentligt, som du også kan se, hvis du klikker ind på Youtube-videoen, som du finder et link til her på siden (på engelsk).

Kombinationsjakker

Nogle jakker kombinerer både fluorescerende materialer og reflekser for at give maksimal synlighed under alle lysforhold. Disse jakker kan have fluorescerende farver for dagslyssynlighed og reflekterende paneler for nattesynlighed. De er ofte designet til at være alsidige og komfortable, hvilket gør dem til et godt valg for cyklister, der kører under forskellige forhold.

Vinterjakker med synlighed

I vintermånederne er det vigtigt at holde sig varm, samtidig med at man er synlig. Vinterjakker med indbyggede reflekser og fluorescerende paneler er ideelle til dette. De er ofte foret og vandtætte, hvilket gør dem praktiske til kolde og våde forhold, samtidig med at de sikrer, at man forbliver synlig.

Letvægtsveste

Letvægtsveste eller seler er perfekte til dem, der ønsker ekstra synlighed uden at tilføje for meget vægt eller varme. Disse veste kan bæres over almindeligt cykeltøj og er nemme at tage af og på. De er ofte lavet af åndbare materialer og har reflekterende striber for øget synlighed. 🚲



Se video om:
Bike Lights & Reflective Jackets
– Do They Work?



Alleboerncykler.dk

Alle Børn Cykler Prisen gik til Mariager

Lærer Vibeke Krustrup Andersen fra Mariager Skole fik i november en uventet overraskelse på en ellers almindelig onsdag morgen. Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, overrakte hende Alle Børn Cykler Prisen 2024 med blomster og diplom.

Prisen, støttet af Novo Nordisk Danmark, hylder lærere, der fremmer cykling blandt eleverne. Vibeke blev nomineret af forældre, der roste hendes engagement i at få alle børn til at cykle. Hun tager bl.a. sin klasse med på daglige cykelture under Alle Børn Cykler-kampagnen og sørger for, at cyklerne er klar til næste dag. Udover æren modtog Vibeke et gavekort på 3.000 kr. til Sinatur Hotel og Konference samt et års medlemskab af Cyklistforbundet.



CYKELLEGEKORPS I HELE LANDET

Cyklistforbundet har fået penge til et nyt projekt, hvor voksne frivillige cykler med børn. Pengene er doneret af Nordea-fonden de næste tre et halvt år. Formålet med projektet er at styrke børns cykelglæde, cykelsikkerhed og cykelfærdigheder og at bygge bro mellem ældre og børn. De frivillige cykellegekors er inspireret af Cyklistforbundet i Viborgs tilsvarende arbejde, og

Cyklistforbundet vil nu etablere lokale seniorfrivilligkors, som i børnehaver og på skoler giver børn mulighed for at tilegne sig nye cykelkompetencer gennem cykelleg. Pengene fra Nordea-fonden skal gå til at rekruttere, uddanne, etablere og understøtte de frivillige cykellegekors, der etableres med et organisatorisk ophæng til Cyklistforbundets lokale afdelinger.



FOTO: JENS HASSE

NÆSTEN 100.000 MED I ABC

I fjorten dage i september cyklede over 95.000 elever i danske skoler om kap i Cyklistforbundets årlige kampagne, Alle Børn Cykler. En 5. klasse på Nim Skole i Jylland var ekstra dygtige og heldige, de vandt nemlig hovedpræmien, som er cykler til hele klassen. De var én klasse ud af mange, der kørte med. Der deltog i år 4.560 klasser. Kampagnen sætter fokus på cykling i skolerne, men eleverne dyster også om en masse præmier, og hvert år vinder én klasse hovedpræmien. Og børnene cykler ikke bare. Som en del af kampagnen giver mange af eleverne sammen med deres forældre også deres cykel et servicetjek. Hele 29.497 cykler er i år blevet tjekket og kontrolleret for blandt andet lys og reflekser.



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Rekordmange cyklede med i Vintercyklingsugen

Vi cykler til arbejdes kolde lillesøster, Vintercyklingsugen, får flere og flere deltagere. I den sidste uge i november valgte hele 17.802 deltagere at cykle med. Det er rekord. Vintercyklingsugen er i modsætning til kampagnen i maj gratis at deltage i, men deltagerne kan stadig vinde en masse lækre præmier bl.a. hovedpræmien, som var en elcykel fra Gazelle og udstyr fra GripGrab. Cyklen blev vundet af Toke fra 'Team PEDAL'. Og stort tillykke også til Dorte på billedet fra 'Vintercykelholdet'. Hun snupede en flot selfie på vej til julefrokost med kollegaerne og vandt fotokonkurrencen.

Top & Flop

Top
At hele 17.800 danskere valgte at cykle med i Vintercyklingsugen.

Flop
At Folketingets sundhedsudspil fjerner finansieringen af supercykelstierne i regionerne.

INSTAGRAM

Holdet fra turismeorganisationen, Destination Nord, der deltog i Vintercyklingsugen, bliver fejret på Cyklistforbundet i Aalborgs Instagram. 909 nordjyder cyklede med.



CYKLISTFORBUNDET PÅ X

"Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har dybdeanalyseret alvorlige ulykker mellem cyklister og bilister i kryds. Undersøgelsen viser, at ulykkerne primært skete, fordi bilisterne i skyndingen overså cyklisterne."



CYKLISTFORBUNDET PÅ in

"Med mindre end et år til åbningen af Hovedstadens Letbane opfordrer Cyklistforbundet til, at cykelmedtagning i letbanen gøres gratis. Det vil ikke alene gavne cyklister, men også fremme brugen af kollektiv transport og bidrage til en mere sammenhængende og fleksibel transportoplevelse i Hovedstadsområdet."

CYKLISTFORBUNDET PÅ Bluesky

Du kan nu også finde Cyklistforbundet på det sociale medie Bluesky. Her er, hvad vi skrev om finansloven:



Per Kronvold på Facebook:

"Jeg kører ikke en meter uden cykelhjelm. Uanset hvad JBO mener om mandighed. Jeg væltede sidste år på cykel – havde naturligvis hjelm på og alligevel brækkede jeg to nakkehvirvler. Ifølge Kolding sygehus havde jeg formentlig ikke overlevet uden hjelm ...! Altså på med hjelmen uanset om det er tøset, smart eller mandigt."

SET PÅ NETTET



Gammel nyhed

Ladcykler er trendy, men er en gammel opfindelse helt tilbage fra slutningen af 1800-tallet. Her hollandske ladcykler. Se ladcyklens historie: <https://bit.ly/3CYGpwe>



Den simple maskine med de mange gode egenskaber

Cyklar er samfundets schweizerkniv. Den klarer mange ting på een gang og hjælper også med klimaet.



BODIL ELSKER AT CYKLE

Fireårige Bodil fra Fyn vandt Cyklistforbundets Vi kan cykle!-konkurrence, hvor vi kårede det bedste cykeltræningsfoto.

Siden Bodil smed støttehjulene har hun ikke været til at stoppe. Hun cykler helst til og fra børnehaven hver dag (cirka 1,5 kilometer). Så synger vi, 'Jeg er så glad for min cykel' af fuld hals og spiller med ringeklokkerne, så lillesøster i ladcyklen hviner af fryd. Sådan en cykeltur er den bedste start på dagen, og Bodil er pavestolt, når hun har cyklet hele vejen," fortæller hendes mor, Mathilde.

Kampagnen Vi kan cykle! finder sted hvert år i maj, hvor landets børnehaver kan tilmelde sig og lære børnene at cykle med Cyklistforbundets cykellege.

Bodil vandt en splinterny cykel fra Woom, der sponserede konkurrencen.