

CYKLISTER



AARHUSIANSKE RIKKE:

"Aarhus er en katastrofe for cyklister"

Debat

CYKELKÆLDRE I METRO STÅR TOMME

SIDE 22

Nyt samarbejde med DSB

BEDRE CYKELMEDTAGNING OG PARKERING

SIDE 8

HVIDE KORS PÅ VEJEN OG 30.000 MENNESKER PÅ RÅDHUSPLADSEN

120 år med Cyklistforbundet

SIDE 30

TEST: Ny ventil i byen

ER DET RACERVENTILENS BEDRE AFLØSER?

SIDE 26

TÆTTERE PÅ DRØMMEN

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

Cyklistforbundet gør klar til kommunalvalget

I 120 år har der været en organisation i Danmark, der har kæmpet cyklisternes sag. Du kan læse vores historie inde i bladet, hvor vi blandt andet fortæller om dengang i firserne, hvor medlemmerne spillede minigolf på vejene for at gøre opmærksom på, hvor hullede de var. Du kan også møde tre af vores nuværende medlemmer. De fortæller om deres liv og om, hvorfor de er medlem af Cyklistforbundet. Fælles for dem er, at de også kæmper for bedre forhold for cyklister i Danmark - og i høj grad ønsker, at Cyklistforbundet gør det.

Verden forandrer sig, og vi tilbydes løbende nye teknologier med henblik på at gøre livet nemmere. El-løbehjul, app-baseret samkørsel og visioner om selvkørende biler lover bekvemmelighed og effektivitet. Men midt i denne mobilitetsrevolution står cyklen stærkt som et robust, sundt og klimavenligt transportmiddel. Hvor teknologier kommer og går, består cykling - fordi den ikke kun handler om at komme fra A til B, men også om frihed, bevægelse og trivsel. Kommer vi i en situation, hvor samfundet lammes, vil cyklen stadig virke - alt hvad der kræves er blot et sving med benene og lidt plads på vejen.

Frem mod kommunalvalget i november vil kandidaterne fortælle om alt det gode, de ønsker at gøre for deres kommune. Her har vi, der forstår cyklingens problemer og potentialer, en vigtig opgave: At inspirere politikerne til at se, hvordan mere cykling kan hjælpe dem med at nå deres mål. Cyklen er, som vi ved, samfundets schweizerkniv - et alsidigt redskab, der kan bidrage til løsningen af næsten ethvert problem: sundhed, klima, trængsel, trivsel og økonomi. Mere cykling er ganske enkelt vejen til et mere robust og bæredygtigt samfund.

Fra sekretariatets side bliver der tilrettelagt forskellige materialer, som skal støtte lokale frivillige i at få sat så stærkt et aftryk på valget som muligt og gøre cyklen til en del af dagsordenen. Der er i høj grad brug for Cyklistforbundet også 120 år efter, at vi kæmpede med hestene om pladsen rundt om Søerne i København.

God læselyst! 🚲



JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET

MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter

10



Medlem med mening

TEMA

43-årige Søren oplever, at 'verdens bedste' cykelby København har store mangler. Han forstår ikke, at der skal være så meget trafik i indre by. 68-årige Rikke synes, at Aarhus er en katastrofal cykelby, og kæmper for bedre cykelforhold dér. Hun er blevet kørt ned to gange. Én gang af en bil og én gang af en cykel. Og 22-årige Anders fra Viby Sjælland meldte sig ind, da han så Cyklistforbundets kampagne '30 er det nye 50' om lavere hastighed i byerne.

MØD DE TRE MEDLEMMER INDE I BLADET

TI SIDERS TEMA

TALCYKLING



5,7%

Cykelture i kombination med offentlig transport

24



Ny ventil i byen

CYKLISTERS grejtester, Rasmus Horskjær, har aldrig været vild med racerventilen Presta. Nu er der måske endelig kommet en afløser? Rasmus har testet den lille ny. Se inde i bladet, hvor mange 'ringeklokker' han giver den nye ventil.

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.



Ansvarlig 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

INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Nyt partnerskab med DSB

TEMA

- 10 Sådan er vi; mød tre medlemmer
- 12 Rikke blev kørt ned to gange
- 14 Kampe fik Anders til at melde sig ind
- 16 Medlemmer, støtter og frivillige
- 18 Søren har brug for fem cykler
- 21 Kenneths Klumme
- 22 Debat
- 24 GEAR OG GREJ: Vi tester ny ventil
- 28 Lokalnyt: Nyt fra vores afdelinger
- 30 Jubilæum: 120 år med Cyklistforbundet
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35 PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 36 Kender du Solsikken?

Debat



22

Hvorfor er cykelkældrene i Metroen så uattraktive, at de ikke bliver brugt? Det spørger Erik Staffeldt om i et debatindlæg. Han har taget billeder af flere stationer og dokumenterer den manglende brug. Læs Metroselskabets svar.

30



Jubilæum

Hvide kors på vejen og 'slå bilen ud af byen'

Cyklistforbundet har 120-års jubilæum i år. CYKLISTER fortæller i løbet af året hele historien og dykker denne gang ned i de aktivistiske 70'ere og 80'ere, hvor der blev tegnet hvide kors på vejen, spillet minigolf på hullede cykelstier, og 30.000 mennesker mødte op på Rådhuspladsen i København for at protestere over de elendige forhold for cyklister.

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: Rikke Bjørn-Henriksen, **fotograferet af** Jens Hasse



FOTO: SHUTTERSTOCK

Mørke cykler irriterer

EN UNDERSØGELSE udført af Epinion for Rådet for Sikker Trafik afslører, hvilke cyklistsituationer der irriterer mest på cykelstierne. Ifølge undersøgelsen irriterer det især cyklister, når andre kører uden lys i mørket; hele 58 % nævner det. Eller hvis man ikke giver tegn ved svingning eller stop. 50

% nævner det. Andre irritationsmomenter inkluderer at cykle uden at holde til højre, bruge mobiltelefon, køre mod kørselsretningen og køre med høretelefoner. I hovedstaden er brugen af mobiltelefoner særligt irriterende for 51 % af cyklisterne.

KILDE: BERLINGSKE



FOTO: BALLERUP KOMMUNE

Lovlige højresving for rødt

I Ballerup Kommune er det nu tilladt for cyklister at svinge til højre ved rødt lys i 20 udvalgte kryds. Tiltaget er indført for at gøre cykelturen mere smidig og effektiv. De udvalgte kryds opfylder specifikke krav, såsom tilstrækkelig bredde på cykelstien og tilbagetrukne stoplinjer for biler, hvilket forbedrer sikkerheden og overskueligheden for både cyklister og bilister. Hella Tiedemann, formand for Klima- og Miljøudvalget, forklarer, at tiltaget er baseret på positive erfaringer fra andre kommuner. Hun under-

streger, at det ofte er de små forbedringer, der gør en stor forskel i hverdagen for cyklister. Der er opsat tydelig skiltning i alle 20 kryds, og højresvingende cyklister har vigepligt, men ikke stoppepligt. Højresving for rødt har været lovligt i Danmark siden 2016, men kun i udvalgte og skilte kryds.

Troels Andersen, der er trafik- & mobilitetsplanlægger, vurderer til CYKLISTER, at tilladte højresving kunne indføres i over 1000 kryds landet over.



FOTO: FREDENSBORG KOMMUNE

Ambitiøs cykelplan

Fredensborg Kommune iværksætter en ambitiøs cykelplan for at få flere borgere til at vælge cyklen til. Plan-, Trafik- og Klimaudvalget har godkendt strategiske visioner og rammer for at styrke cykelvenligheden. Byrådet vedtog i 2022 en klimaplan, der inkluderer en særskilt cykelplan for at fremme grøn transport.

På trods af tidligere indsatser er antallet af cyklister faldende, og målet er, at 17 procent af alle ture skal være på cykel. Planen skal drøftes med interessenter som Cyklistforbundet og Klimarådet.

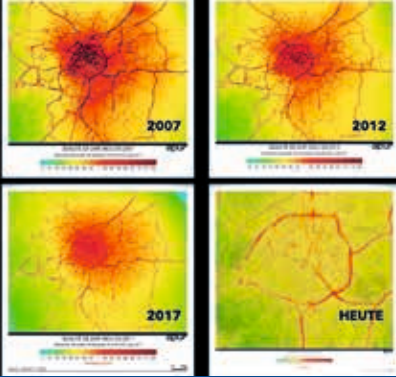


FOTOSHUTTERSTOCK

Nye supercykelstier

Der er godt nyt for cyklister i Østjylland, da to nye supercykelstier, Silkeborgruten og Himmelbjerggruten, er på vej – hvis alt går efter planen. Byrådet har afsat 4,5 mio. kr. til projekterne, og samme beløb kommer fra den nationale cykelstipulje. Silkeborg Kommune afventer dog stadig støtte fra puljen for at kunne realisere Himmelbjerggruten.

Projekterne blev godkendt på byrådsmødet den 29. januar 2025, og arbejdet kan nu begynde. Himmelbjerggruten skal lukke et hul på 2,6 kilometer mellem Salten Skov i Silkeborg Kommune og Glarbo i Skanderborg Kommune, mens Silkeborgruten skal skabe en sammenhængende og trafikikker cykelsti fra Silkeborg til Aarhus. Projekterne vil gøre det lettere for pendlere, turister og cykelglade mennesker at komme rundt.



PARIS:

Luftforurening styrtdykket

Forandringen af Paris fra ekstrem bilby til en by for mennesker – og cyklende – viser nu konkrete resultater. Siden borgmester Hidalgo trådte til i 2014, er der bygget hundredvis af kilometer cykelsti og hastigheden er mange steder sat ned til 30 km/t., ligesom der er plantet en masse træer. Man lukkede desuden byens centrum for gennemkørende trafik og skabte bilfri legegader.

Luftforurening påvirker nu kun de største veje, som fx ringvejen. Det ses tydeligt på nye luftmålinger fra 'Byernes By'.

EU's emissionsstandarder har også sænket forureningen.



BOLOGNA: Ingen dræbte fodgængere

For et år siden indførte Bologna som den første større italienske by næsten overalt en hastighedsgrænse på 30 km/t. og udviklede en modig offensiv for cykel- og gangstier. Ifølge byen selv er målet at gøre trafikken mere sikker og bæredygtig. Et år efter indførelsen blev der gjort status og præsenteret de første resultater:

- For første gang siden 1991 ingen dræbte fodgængere
- 49 % færre trafikdræbte
- 31 % færre alvorligt tilskadede
- 11.000 færre biler på vejene
- 10 % mere cykeltrafik

Antallet af cykelpendlere involveret i ulykker steg dog fra 409 til 433, hvilket kan forklares med 10 % stigning i brugen af cykler.



SPANIEN: Obligatorisk hjelm

Spanien er på vej med nye færdselsregler. Den måske mest iøjnefaldende tilføjelse er, at bilister vil blive pålagt at reducere deres hastighed til 20 km/t under hastighedsgrænsen, når de overhaler en cyklist. På en vej med 90 km/t hastighedsgrænse ville en bilist skulle sænke farten til 70 km/t for at overhale. Der vil ikke være nogen ændring af den eksisterende krav om, at bilister skal give cyklister mindst 1,5 m plads ved overhaling. Og i byområder vil bilister blive pålagt

at holde mindst fem meters afstand til cyklister i længderetningen..

Cyklister vil blive pålagt at bære reflekterende eller lysende tilbehør under forhold med lav synlighed, så de kan ses fra mindst 150 meter væk. Hjelmen vil også blive gjort obligatorisk for alle cyklister under alle forhold. Tidligere var den kun påbudt uden for byområder. Ændringerne til loven kommer i lyset af, at der var 90 cyklistdødsfald i Spanien i 2023.



Cykler til Ukraine

U-Cycle, et mangeårigt medlem af ECF i Ukraine, fortsætter sin #BikesForUkraine-kampagne og arbejder hårdt for at sikre, at cykling og cykelinfrastruktur bliver en del af Ukraines bæredygtige grønne genopbygning.

#BikesForUkraine-kampagnen, der blev lanceret i 2022 som reaktion på Ruslands invasion af Ukraine, har til formål at øge mobiliteten for frivillige arbejdere under krigen ved at levere cykler til at bringe akut

humanitær hjælp, mad og medicin. Pr. 1. december 2024 har initiativet leveret 2642 cykler til over 85 ukrainske lokalsamfund og samlet mere end 80 ambassadører på tværs af flere lande. Cykler er blevet leveret til frivillige, ungdomscentre, socialarbejdere, medicinsk personale, lokale myndigheder, internt fordrevne personer og børn.

KILDE: ECF

Nyt partnerskab med DSB skal få flere til at kombinere cykel og tog

Flere cyklister i togene og bedre cykelparkering ved stationer er nogle af målene for DSB's og Cyklistforbundets nye samarbejde.

Cykler og tog kan være et godt ægteskab og vejen til et mere bæredygtigt samfund. Det er en del af baggrunden for et nyt tre-årigt strategisk partnerskab mellem Cyklistforbundet og DSB, som blev underskrevet i starten af året. Målet er blandt andet at få flere til at vælge kombinationen mellem cykel og tog, så bilen bliver holdende i garagen.

”Siden det for omkring 40 år siden blev muligt at få en cykel med toget, har vi i Cyklistforbundet arbejdet for at gøre kombinationen cykel og tog så nem og billig som muligt. Danmark har op mod en million daglige voksne cyklister, og rigtig mange af dem kan bruge cyklen endnu mere, hvis de kan kombinere den med en togrejse, fx på vej til arbejde. Så vi er meget tilfredse med, at DSB nu vil samarbejde med os om at gøre den rejse endnu mere let og attraktiv,” siger Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet.



Kenneth Øhrberg Krag (tv) og Tony Bispeskov. Kontrakten mellem DSB og Cyklistforbundet giver Cyklistforbundet mulighed for at bruge ressourcer på at rådgive DSB.





Også DSB's informationschef, Tony Bispeskov, glæder sig over samarbejdet.

"Vi ønsker med partnerskabet mellem DSB og Cyklistforbundet at få endnu flere til at kombinere cykel og tog i fremtiden. Toget og cyklen sammen er allerede for mange mennesker en perfekt løsning til at komme fra A til B enkelt, smidigt og billigt. Og det fremmer et mere bæredygtigt samfund, hvor trængslen på vejene samtidig kan aflastes. Det er god fornuft – og sundt. Tog og cykel er således sund fornuft. DSB vil sammen med Cyklistforbundet finde gode løsninger til gavn for endnu flere i fremtiden," siger han.

Den treårige aftale mellem DSB og Cyklistforbundet indebærer blandt andet, at forbundet rådgiver om, hvordan kombinationsrejser kan forbedres, og giver rådgivning og sparring om cykelparkering ved stationer. Som en del af samarbejdet er DSB desuden medafsender på Vi Cykler til Arbejde, og alle DSB's ansatte har mulighed for at deltage i kampagnen. 🚲





HVEM ER VI?

Cyklistforbundet har eksisteret i 120 år. Da forbundet blev stiftet i København i 1905, handlede det blandt andet om, at hestene måtte afgive plads til de mange flere cykler, der var på vejene. Men hvad handler det om i dag? Hvorfor er man medlem af Cyklistforbundet, og hvem er vi?

Svaret er ikke enkelt, da vi har mange tusinde medlemmer, men CYKLISTER forsøger at få nogle svar i dette tema, hvor vi blandt andet tegner portrætter af tre medlemmer i forskellig alder.

Mød Rikke, Søren og Anders, der fortæller om deres cykelliv og deres baggrund for at være medlem af det gamle forbund.

RIKKE GRUER FOR DEN DAG, HUN IKKE LÆNGERE KAN TRÆDE I PEDALERNE

68-ÅRIGE RIKKE BJØRN-HENRIKSEN HYGGER SIG MED SINE MEDCYKLISTER, NÅR HUN CYKLER IND TIL SIN KLINIK I AARHUS. MEN HUN HAR OGSÅ VÆRET UDSAT FOR DEN BARSKE SIDE AF CYKLING OG ANBEFALER, AT CYKLISTFORBUNDET BLIVER VED MED AT KÆMPE FOR BEDRE SIKKERHED TIL CYKLISTER.

Rikke Bjørn-Henriksen kan tage bilen, når hun skal fra Mårslet og ind til sin klinik i Aarhus, hvor hun tilbyder krops- og psykoterapi. Men hun vil langt hellere tage cyklen, så hun undgår at skulle på jagt efter en parkeringsplads.

”Det er nemmere at springe på cyklen. Så kan jeg også følge årstidernes gang og få vind i ansigtet. Jeg gruer for den dag, jeg ikke længere kan cykle, for jeg kan nok ikke blive ved, til jeg bliver 95,” siger Rikke Bjørn-Henriksen og spejder små 30 år frem.

Hun voksede op uden for Ry og har cyklet, så længe hun kan huske. Cyk-

len var også i centrum, da hun sammen med syv andre jyder flyttede i kollektiv på Amager i 1978.

”Vi havde ikke bil. I stedet købte vi en Longjohn til indkøb og til at transportere børnene i. Vi var cykelnørder og blev alle medlemmer af Cyklistforbundet og var også aktive,” fortæller 68-årige Rikke Bjørn-Henriksen, som i dag sidder i bestyrelsen i Aarhus-afdelingen.

”Jeg er medlem af Cyklistforbundet, fordi cyklen er et vigtigt transportmiddel, som både tager hensyn til miljøet, giver motion og er godt for sundheden, da der blandt andet udskilles hormoner, som påvirker humøret. Jeg elsker, når vi cykler i en lang række ved siden af bilerne om morgenen og taler med hinanden: ’Hov, du er ved at tabe din taske’, ’Sikke en fin jakke. Hvor har du købt den?’ og ’Hvad synes du om din Hövding?’ Og er én punkteret, stopper andre op.”

Den helt store bandit

Alt er dog ikke fryd og gammen.

”Aarhus er en katastrofe for cyklister. Der mangler plads, og der kan være en rådden kultur cyklister imellem, ikke mindst med en usagt krig mellem elcykler og lycra-folket.”

To gange har Rikke Bjørn-Henriksen været i alvorlige ulykker. I den

første blev hun overset af en bilist, som kom fra modsatte side og skulle svinge til venstre i et lyskryds. Det kostede en masse knubs.

Anden gang blev hun ramt af en cyklist i høj fart. Det skete også i et lyskryds i Aarhus.

”Han burde være kørt indenom mig, men han svingede udenom og drejede så skarpt til højre og ramte mig i siden. Jeg røg op i luften og landede på hovedet. Heldigvis udløste min Hövding sig, men jeg slog knæ og albuer og var dybt rystet. Oveni fik jeg et møgfald. Når vi er så mange cyklister, er vi nødt til at køre efter forholdene.”

Cyklistforbundet skal blive ved med at kæmpe for sikkerheden for cyklister, råder hun. Selv har hun fravalgt at cykle i bestemte gader i Aarhus med mange biler og ingen cykelsti.

”Jeg er meget opmærksom på trafikken, og jeg ser jævnligt farlige situationer. Det er især i højresving og med varebiler. Vi skal have adskilt biler og cyklister så meget som muligt, for eksempel ved at rykke cykelstierne lidt og ved at lave nye cykelstier inde i byen. Når man kommer længere ud, bliver det bedre. Der er for eksempel en god cykelsti mellem Mårslet og Oddervej, som lige har fået ny asfalt. Det er fantastisk.”

Det er svært at komme over Oddervej om morgenen på grund af trafik. Især for forældre med børn på ladcykel, for der er ikke plads til, at de kan vente i midterrabatten. Men den helt store bandit er cykelparkeringen inde i byen.

”Det er himmelråbende. Vi kører ind på cykler, som kan være dyrere end små biler, og når vi skal hjem, risikerer vi at komme ud til bøjedet hjul. Jeg har også fået stjålet en cykel. Man skal kunne parkere sin cykel sikkert,” siger Rikke Bjørn-Henriksen.

I seks år var hun med til at kæmpe for et parkeringshus til 2.000 cykler ved banegården. Trafikstyrelsen havde givet tilsagn om knap 13 millioner kroner i medfinansiering, mens kommunen skulle sørge for resten af de 60 millioner kroner.

”Det fjernede byrådet med et penestrøg. Som fodgænger og bedstemor med barnevogn oplever jeg, at der står cykler alle vegne. Dårlige parkeringsforhold er irriterende for alle.”

Cykler til forskellige formål

Rikke Bjørn-Henriksen har været privatpraktiserende terapeut i 42 år og elsker sit fag. Hun er også glad for kultur og kunst. Og så er hun vild med højskoler.

”Jeg sidder i skolekredsen på Testrup Højskole ved Mårslet, og jeg har lige været på Krogerup Højskole i Humlebæk. Jeg er optaget af samfund, politik og filosofi.”

Når det gælder cykler, holder hun sig heller ikke tilbage. Hun har tre styk.

”Til daglig cykler jeg til og fra arbejde på elcykel. Min bycykel hænger jeg bag på bilen, hvis vi for eksempel skal til Berlin. Den tredje er en specialbygget racercykel. Jeg cykler både ture med mine cykelkammerater og alene. Hvis jeg er knokletræt efter en dag på klinikken, elsker jeg en lang tur på raceren til at tømme hovedet.” 🚲



Rikke Bjørn-Henriksen på gaden i Aarhus.

ÆNDRET KØREPLAN FIK ANDERS TIL AT CYKLE MERE

22-ÅRIGE ANDERS EMIL JACOBSEN BEGYNDTE AT TAGE CYKLEN MED I TOGET TIL ROSKILDE, DA TOG- OG BUSTIDERNE IKKE LÆNGERE STEMTE OVERENS, NÅR HAN SKULLE VIDERE PÅ ARBEJDE. KAMPAGNEN OM AT SÆNKE FARTGRÆNSEN FOR BILER I BYERNE HAR FÅET HAM TIL AT MELDE SIG IND I CYKLISTFORBUNDET.

Anders Emil Jacobsen kan ikke umiddelbart huske, hvordan han fik øje på Cyklistforbundet.

”Det var nok kampagnen om 30 kilometer i byerne, jeg så. Jeg kiggede på hjemmesiden i et stykke tid og tænkte så: ’Okay, nu melder jeg mig ind.’ Jeg kender ikke andre, som er medlem, men jeg har fået min far til at overveje at melde sig ind. Det var vist gennem ham, at jeg så 30 kilometerkampagnen.”

Hver mandag morgen cykler 22-årige Anders Emil Jacobsen halvanden kilometer til stationen i Viby på Midtjylland, hvor han tager sin citybike med i toget til Roskilde. Her cykler han fra stationen til sit arbejde som it-supporter i udkanten af byen, der ynder at kalde sig Danmarks første hovedstad.

”Det er en tur på tre kilometer. Jeg lader så cyklen blive på stationen i Roskilde i løbet af ugen, og om fredagen tager jeg den enten med hjem i toget eller cykler hjem fra arbejde. Det er 12 kilometer, og så kommer jeg op på 15 kilometer den dag. Ellers

cykler jeg seks kilometer dagligt,” fortæller Anders Emil Jacobsen.

Han cykler primært på cykelsti i Roskilde, men når han tager cyklen hjem efter endt arbejdsuge, går det sidste stykke af turen ad Vibyvejen, hvor der ikke er cykelsti, og bilerne kører hurtigt.

”Ellers er der fine cykelstier. I Roskilde skal jeg igennem et par lyskryds, men det er svært at undgå,” konstaterer han.

Anders Emil Jacobsen har arbejdet i byen i et års tid, og til at begynde med cyklede han hver dag til og fra stationen i Viby, mens han tog bussen fra stationen i Roskilde ud til sit arbejde.

”For tre-fire måneder siden blev køreplanen lavet om, og så passede bussen i Roskilde ikke længere med toget. Derfor begyndte jeg at tage cyklen med i toget mandag morgen. Nu er det blevet en vane at cykle ud til arbejdet,” siger han og understreger, at han godt kan lide at træde i pedalerne.

”Det giver gratis motion, og jeg undgår at sidde i et tog eller en bus, som er forsinket. Jeg kan selvfølgelig

punktere, men det har jeg ikke oplevet. Cyklen giver mere frihed end en bil. Jeg bliver ikke fanget i trafikken, og jeg er ikke afhængig af andre. Og så er det billigt.”

Bilerne skal ud af indre by

Anders Emil Jacobsen er blandt de nyeste medlemmer af Cyklistforbundet. Han meldte sig ind for et par måneder siden, ansporet af de synspunkter, Cyklistforbundet står for.

”Jeg har skrevet under på kampagnen om, at fartgrænsen for biler i byerne skal sættes ned til 30 kilometer i timen, for jeg går ind for, at byer skal være cykel- og fodgængervenlige,” uddyber han.

Den 22-årige cyklist støtter op om de sager, Cyklistforbundet arbejder for, og han vil gerne skrive under på flere kampagner.

”Jeg har ikke bestemte forventninger, men jeg følger med, og håber, at Cyklistforbundet kan være med til at skabe forandringer i byerne. Jeg forstår godt, at vare- og erhvervsbiler har brug for at kunne komme ind i bymidten, men i byer som Roskilde

og København bør man begrænse, at biler kan køre igennem indre by.”

Den unge cyklist er såkaldt digitalt medlem og får derfor udelukkende CYKLISTER elektronisk. Det er et bevidst valg.

”Jeg vil ikke have bladet fysisk, for jeg kan bedre lide at læse digitalt. Det er nemmere og mere tilgængeligt at læse på telefonen i stedet for at gå rundt med et blad,” forklarer han.

Tryller eksotisk mad frem

Når Anders Emil Jacobsen ikke sidder på en cykel, interesserer han sig for teknologi og har en server, han roder med. Han kan også lide at være sammen med sine venner og rejser gerne med dem.

”Jeg var i Asien i tre uger med en af mine venner for et år siden. Jeg kan

også lide at lave mad, enten alene eller med mine venner. Det er mere avanceret mad, jeg laver. Det kan være mexicansk som burritos, hvor jeg laver kødsovsen og dressinger helt fra bunden. Det kan også være asiatiske nudelretter, supper, pad thai og butter chicken.”

Den cykel, Anders Emil Jacobsen kører på, fik han af sin fætter for nogle år siden. Han har selv sat hjulene i stand, mens hans far hjalp med at få kæden fikset.

”Jeg bruger primært cyklen til at komme på arbejde, men jeg cykler også hen til min farmor, som bor tre kilometer væk, og til min mormor en halv kilometer væk. Det er nemmere at cykle end at gå,” siger Anders Emil Jacobsen. 🚲



Jeg går ind for, at byer skal være cykel- og fodgængervenlige.”



Anders Emil Jacobsen bor i Viby Sjælland



FRA MEDLEMMER TIL STØTTER OG FRIVILLIGE



Nogle af Cyklistforbundets friske frivillige kørte sidste år rundt i Sønderjylland med brugere fra et værested.



”En samling ældre, cigarrygende herrer.” Sådan lyder beskrivelsen fra en tidligere direktør om Cyklistforbundet i 1970’erne i en artikel andetsteds i dette blad. Sådan ser vi heldigvis ikke ud i dag. Cigaren er væk, og vi er både kvinder og mænd. Men hvem er vi så? Det ser vi nærmere på i dette tema, hvor du kan møde tre forskellige medlemmer. Cyklistforbundet er nemlig en forening og består basalt set i kraft af sine medlemmer. Eller sådan har det været. Men ligesom cigaren blev skoddet, har måden, man kan engagere sig i cykelsagen på, også forandret sig, fortæller Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag.

”Det er klart, at vores medlemmer stadig er helt essentielle for vores forening og vores sag. Vi er en demokratisk medlemsorganisation, og det er der en stor styrke i. Men du kan også støtte vores arbejde og cykelsagen med større eller mindre beløb

uden at melde dig ind – og det er der også en styrke i. Det er ikke alle, der ønsker at melde sig ind i en forening – især yngre mennesker – men de vil gerne støtte sagen,” siger Kenneth Øhrberg Krag og uddyber:

”Vi taler heller ikke kun for vores medlemmer men for hele cykel-Danmark; de næsten en million voksne, der hver dag tager cyklen, og de mange børn, der skal cykle til skole eller sport. Vi er den eneste organisation i Danmark, der primært taler cyklisternes sag. Vi er cyklismens primære talerør, og det er vi for alle cyklister i landet.”

En anden måde, man i større og større grad kan engagere sig i Cyklistforbundet, er som frivillig.

”Mange af vores medlemmer har historisk ydet en stor indsats som frivillige blandt andet ved at afholde lokale cykelture eller ved at lave aktioner for cyklismen. Men vi er i gang med at styrke det frivillige arbejde endnu mere, og flere af vores nyere

projekter bygger på frivillighed. Det gælder vores projekt 'Cyklende Fællesskaber', hvor frivillige cykler med brugere fra væresteder. Og det gælder vores projekt, 'Frivillige Cykelkorps', hvor frivillige landet over skal hjælpe børn til at blive bedre cyklister gennem cykelleg.”

Det er dog stadig vigtigt for forbundet at fylde op i medlemsdatabasen, og det arbejde bliver også intensiveret i de kommende år.

”Vi kører løbende kampagner for at få flere medlemmer. Jo flere medlemmer, vi har, jo stærkere står vi, både politisk og økonomisk, da vi også får indtægter fra kontingenter. Heldigvis er vi ikke superafhængige af medlemsindtægter, da mange af vores penge kommer fra samarbejde med fonde og virksomheder. Nogle tror for øvrigt, vi er på finansloven, men det er vi altså ikke. Det betyder også, at vi er politisk uafhængige,” siger Kenneth Øhrberg Krag. 🍷



FEM CYKLER SKAL DER TIL

43-ÅRIGE SØREN TRAUENSEN CYKLER HVER ENESTE DAG. BÅDE MED OG UDEN SINE SMÅ BØRN. HAN HAR IKKE BIL OG KAN LIDE AT KOMME UDENFOR, OGSÅ I REGNVEJR. HAN VÆLGER CYKEL EFTER FORMÅLET MED TUREN, FOR HAN RÅDER OVER FORSKELLIGE UDGAVER.

15 -20 kilometer bliver det til dagligt, når Søren Trauelsen cykler til børnehaven med sine to sønner og i skole med sig selv.

”Jeg har fem cykler. En Christiania-cykel til at cykle med børnene på et halvt og tre et halvt. En Bullitt med lad, som jeg købte, før jeg fik børn. Jeg kan have min ældste søn med på cyklen, og ellers bruger jeg den til ture med oppakning med mine venner,” fortæller Søren Trauelsen, som bor på Amagerbro i København.

Til korte ture springer han på en gammel herrecykel. De to sidste cykler i samlingen er en gammel racer og en fixie bike med baghjulet fast forbundet til pedalerne. De står begge meget stille.

”Fixie biken var min primære cykel, da jeg var ung, og det skulle gå stærkt, når jeg skulle rundt i byen, men efter at jeg har fået børn, bruger

jeg den ikke så meget,” fortæller den 43-årige cykelentusiast.

Også i weekenderne springer han på en af sine cykler.

”Jeg kan lide at cykle og at komme udenfor, så hver weekend cykler jeg i skoven ude på spidsen af Amager med børnene. Jeg kan også nemt smutte ud på fælleden og cykle en tur med min ældste. Jeg kan komme alle steder hen på cykel, og jeg bestemmer selv, hvornår. Jeg skal ikke vente på en bus.”

Ifølge Søren Trauelsen holder der tre gange så mange biler i kø i lyskrydsene i København, når det er dårligt vejr. Selv har han ikke bil, og han vælger altid cyklen fremfor busen.

”Jeg kan godt forstå, at folk ikke bryder sig om at blive våde i regnen, men vi overlever jo, så jeg cykler uanset vejret,” siger han.

Søren Trauelsen er uddannet gartner og har arbejdet med faget i flere år, men hans krop kan ikke længe holde til hårdt fysisk arbejde, så nu læser han it-teknologi på Københavns Erhvervsakademi. Det flugter med hans interesse for at programmere derhjemme, når børnene er kommet i seng.

Turen i skole bringer ham ind ad H.C. Andersens Boulevard og videre til Nørrebro.

Bilister tager ikke hensyn

”Jeg er bange for at lyde som en sur gammel mand, så jeg vil sige, at generelt fungerer cykeltrafikken, men jeg er nogle gange ved at skræmme livet af ældre damer, fordi jeg kun er en centimeter fra dem, når jeg overhaler dem på Christianiacyklen. Det er også umuligt at komme op og ned ad cykelstier med en stor cykel, og til- og frakørsler kan også være et problem.”

Søren Trauelsen savner også respekt fra bilisternes side.

”De tager ikke nok hensyn til cyklister. Hver morgen holder der biler ude i lyskryds, selv om der er blevet rødt, fordi de lige skulle prøve at nå med over. Jeg forstår ikke, hvorfor der skal være så meget trafik i indre by.”

Søren Trauelsen vil gerne have flere bump på vejene, så folk kører stille.

”Jeg bor i en ensrettet gade og ser tit bilister køre i den modsatte retning. Der er en tendens til, at ’jeg skal frem, og du kommer bagefter.’ Det gælder også nogle gange blandt cyklister.”

Han medgiver, at ældre damer måske synes, at han heller ikke tager



nok hensyn, når han stryger tæt forbi dem.

”Jeg kan ikke køre 10 kilometer i timen, men generelt har jeg ikke travlt med, at jeg skal frem. Pointen er, at forholdene for cyklister bør være langt bedre. Det gælder i hele Danmark, men da jeg bor i København, er det selvfølgelig den by, jeg interesserer mig for.”

Børn førte til indmeldelse

Sidste år meldte Søren Trauelsen sig ind i Cyklistforbundet.

”Det er det bedste, jeg kan gøre for at fremme cyklismen, ud over at stemme på Enhedslisten. Jeg ved ikke, hvorfor jeg først har meldt mig ind nu, men efter at jeg har fået børn, betyder det mere for mig, hvordan trafikken fungerer i København. Min ældste søn er lige begyndt at cykle, og jeg vil være skrækslagen for at lukke ham ud på gaden om et par år,” uddyber han.

Cyklistforbundet skal arbejde på at få flere til at tage cyklen, lyder hans råd.

”Jeg kan være i tvivl om, hvilken magt Cyklistforbundet har, men jo mere forbundet udbreder ordet, desto flere får øjnene op for, hvad cyklen kan. Og jo flere medlemmer, desto mere har Cyklistforbundet at skulle have sagt,” lyder hans ræsonnement.

Efter at han er begyndt at læse medlemsbladet, har han fået øje på noget, som trænger til et løft. For eksempel cykelparkering.

”Parkeringsmuligheder er stort set ikke-eksisterende, så man er nødt til at smide cyklen et tilfældigt sted, og det irriterer alle uden cykel. Det er en ond spiral. Dertil kommer, at cykelstierne er alt for smalle. De er ikke bygget til bycykeltrafik med Christianacykler.”

Helt anderledes fredfyldt ser det ud, når Søren Trauelsen og hans familie tager over til deres sommerhus på den svenske ø Hveen i Øresund.

”Der er biler på øen, men de kan ikke komme alle vegne. Det kan vi med vores cykler,” siger Søren Trauelsen. 🚲



Cykelstierne i hovedstaden er alt for smalle, mener Søren Trauelsen.



Vind en gratis elcykel – efter eget valg

Hos Gazelle vil vi gerne have endnu flere ud at cykle! Derfor kan alle, der køber en Gazelle elcykel og afleverer kuponen i vores Gazelle E-bike Testcenter i Søborg, deltage i en konkurrence om at få pengene for elcyklen refunderet, når året er gået.

Sådan deltager du:

1. Udfyld kuponen.
2. Book din gratis rådgivning via QR-koden herunder.
3. Aflever kuponen, når du besøger testcentret.
4. Måske bliver du den heldige vinder!



Vind en gratis elcykel!

NAVN:

TELEFON:

EMAIL:

Hvordan fandt du os?

- Forhandler: _____
- Vi Cykler Til Arbejde-kampagne
- SeniorLiv Sociale medier
- Familie, venner eller kolleger På eget initiativ
- Andet: _____

Udfyld kuponen og indlever den til Gazelle E-bike Testcenter i Søborg for at deltage.

Ved deltagelse accepterer du vilkår og betingelser, som findes her:
<https://www.gazellebikes.com/da-dk/gazelle-kampagner/vilkar-og-betingelser>





Vi styrker det stærke alternativ til bilen

Nogle siger drillende, at en togtur begynder et sted, man ikke er, og slutter et sted, man ikke skal hen. Det er jo ikke helt løgn; man skal først hen til stationen og efter rejsen videre til bestemmelsesstedet. Men en cykel kan heldigvis gøre udsagnet delvist til skamme, da den klarer turen hen til stationen, hviler sig i toget, og transporterer dig videre til dit bestemmelsessted. Det eneste, du skal gøre, er at træde lidt i pedalerne. Men skal den rejse være et stærkt alternativ til bilen, skal hele turen foregå så nemt som muligt. Og så billigt som muligt.

Det har vi kæmpet for i Cyklistforbundet siden Ruder Konge var knægt, og vi har også i tidens løb opnået store forbedringer. Eksempelvis har DSB nyligt opet sig og indført delvis gratis cykelmedtagning på Sjælland. Men det er generelt stadig ikke godt nok. Kvaliteten skal være bedre. Det skal være nemmere at finde ud af og gerne gratis. Der skal være bedre integration med delecykler og ladcykler, og der skal være plads.

Derfor er jeg superglad for, at Cyklistforbundet i år har indgået et strategisk og forpligtende treårigt samarbejde med DSB, hvor vi blandt andet skal se på, hvordan det lykkelige ægteskab mellem cykel og tog kan blive endnu bedre. Vi skal sammen udvikle et endnu stærkere og mere attraktivt alternativ til bilen. Det gør Dan-

mark grønnere, sundere og mere klimavenlig.

Vi kommer også til at rådgive DSB om, hvordan man etablerer god cykelparkering ved banegårde. Som vi fortalte i forrige nummer af CYKLISTER, er der i dén grad plads til forbedring, når det gælder cykelparkeringen ved de danske stationer.

I Cyklistforbundet har vi de faglige kompetencer til at hjælpe DSB med at forbedre et område, som er helt basalt, når du skal kombinere cykel med tog. I dag er der for mange steder, hvor cykelparkeringen ikke lever op til cyklisternes behov: Den ligger forkert, er ubeskyttet mod vind og vej, tyversikring er fraværende, eller der er ikke nok pladser. Vi glæder os til at bidrage til, at vi får bedre cykelparkering ved stationerne i Danmark.

Vi kommer til at samarbejde med DSB om både bedre cykelparkering, tilkørsel til banegårdene, cykelmedtagning i togene, prissætning og booking.

Alle kan køre med i VI CYKLER TIL ARBEJDE

Og så opfordres alle DSB's godt 4000 ansatte til at deltage i Vi cykler til arbejde-kampagnen. De får således et ekstra incitament til selv at afprøve ægteskabet mellem cykel og tog. Man må nemlig gerne kombinere cykel og tog i Danmarks største og sjoveste motionskampagne. 🚲



Tomme cykelkældre i metroen

**DEBATINDLÆG af
Erik Staffeldt
Frederiksberg**

Hvad kan årsagen være til, at planlæggerne, inklusive politikerne i Metroselskabet (borgmestrene i København og Frederiksberg), har gjort det uattraktivt at bruge visse metrostationers cykelparkeringer? På Frederiksberg Allés Metrostation indebærer cykeladgang, at man skal bevæge sig med cyklen 3 trin op og 42 trin ned for at komme til cykel-p-kælderen, og der er ikke elevatorforbindelse. Jeg medsender fotos fra metrostationerne på Frederiksberg C, Marmorkirken og en mere, som jeg

ikke husker, hvor er taget. Alle fotos er fra de seneste par måneder.

Jeg synes, Metroselskabet skylder en forklaring på, hvorfor det skal være så svært at benytte cykelkældrene, som i sig selv er en god idé, blandt andet fordi cyklen er tør, når man skal bruge den. 🚲



Erik Staffeldt har fotograferet en række stationer, der står næsten tomme.

Metroen:

Vi har ikke fundet den ideelle løsning

CYKLISTER har spurgt Metro-selskabet, hvad de siger til kritikken fra Erik Staffeldt. Og selskabet erkender, at det ikke endnu har fundet den ideelle løsning på problemerne med cykelparkering.

Eva Lind, der er kommerciel chef i Metroselskabet, svarer til Erik Staffeldt:

”Tusind tak for din interesse og dit engagement i cykelparkeringsforholdene på metrostationerne. I Metroselskabet er vi fuldt ud opmærksomme på de nuværende designmæssige udfordringer i vores cykelkældere og erkender, at vi endnu ikke har fundet den ideelle løsning.

Vi prioriterer sammenhængen til cyklen og cykelparkering højt, og det er et område, vi bestræber os på at forbedre kontinuerligt. Vi arbejder tæt sammen med blandt andet Københavns Kommune for at sikre, at vi deler viden og udvikler de bedst mulige løsninger sammen.

Årsagerne til, at vores faciliteter ikke lever op til alle brugeres behov, bruger vi som værdifulde læringspunkter i planlægningen af nye metrostationer. For eksempel ved vi, at stejle trapper udgør en barriere for at medbringe cykler, da det er svært at tage sin cykel op og ned ad trapperne.

På Amagerbro station har vi i samarbejde med Københavns Kommune afprøvet forskellige tiltag for at gøre cykelkælderen mere tilgængelig og brugervenlig. Vi har blandt

andet iværksat et forsøg, hvor et specialudviklet gummibånd blev installeret på trappens sliske med det formål at øge modstanden mod hjulet og derved gøre det lettere at lede cyklen ned/op ad de stejle trapper. Vi har ligeledes prøvet at installere et dynamisk skilt ved indgangen til trappen, der informerer om antallet af frie pladser i kælderen – en metode, der havde til hensigt at fange passagerernes opmærksomhed og vække genkendelse hos dem, der har set det i parkeringshuse. Til trods for disse tiltag indikerer vores evalueringer, at vi ikke har opnået den ønskede forbedring i brugen af cykelparkeringskældrene.

Vi har også eksperimenteret med at påvirke cyklistadfærd. Ved Skjolds Plads har vi i et samarbejde med Københavns Kommune gennemført et forsøg, hvor cykler, som var parkeret uden for de tildelte stativer, blev flyttet til de rigtige pladser. Dette initiativ medførte en markant forbedring i korrekt brug af cykelparkeringen på gadeplan. Det krævede dog betydelige ressourcer og økonomisk indsats og skal altid udføres i overensstemmelse med gældende lovgivning.

Vi må erkende, at det er en kompleks udfordring at lede cyklisterne ned i parkeringskældrene, selv med de afprøvede strategier. Vi fortsætter derfor ufortrødent med at søge nye løsninger og opretholder samarbejdet med relevante parter – bl.a. vil vi række ud til Cyklistforbundet i de næste projekter – i håb om at finde initiativer sammen, der har en mærkbar og positiv effekt for mange af vores passagerer, der vil benytte vores cykelparkering.” 🚲

**DELTA
G I
DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

Vi må lære af fortidens synder

Direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag, mener, at den dårlige cykelparkering i nogle metrostationer skyldes fortidens synder. ”De bliver jo simpelthen ikke brugt nok, og det viser med al tydelighed, at man ikke var ambitiøs og dygtig nok, da man anlagde dem. De er fx anlagt med trapper med en slæberampe til cykler i stedet for en rampe, man kan cykle nedad. Det er desværre svært at rette op på nu,” siger direktøren, der understreger, at Cyklistforbundet selvfølgelig gerne hjælper til. ”Vi stiller selvklart gerne op til at rådgive metroen om gode parkeringsfaciliteter, men på de stationer her bliver det desværre nok en lappeløsning, som slet ikke bliver optimal,” siger Kenneth Øhrberg Krag, der håber, at man lærer af fortidens synder. ”På de kommende, nye metrostationer er der mulighed for at gøre det, man burde have gjort på de andre – nemlig anlægge en attraktiv cykelparkering, der er nemt tilgængelig og ansporer folk til at kombinere cykel og metro. Så det håber jeg virkelig, at metrobyggerne har for øje.” 🚲



Der er en ny ventil i byen

CYKLISTERS grejtester, Rasmus Horskjær, har aldrig været vild med racerventilen, Presta. Nu er der måske endelig kommet en afløser? Rasmus har testet den lille ny.



CLIK-ventilen fungerer fint sammen med din almindelige cykelpumpe til hånd eller fod. Eneste undtagelse er de pumpetyper, som skal skrues fast på ventilen, her kræves en adapter. Men ventilen shiner dog mest sammen med det særlige CLIK-pumpehoved.



Du kender den lille, tynde filur med skrue-hovedet, også kaldet racer-ventilen eller den franske ventil. Presta er opfundet af Etienne Sclaverand for mere end 100 år siden. I dag sidder den stadig monteret på millioner af cykler over hele kloden.



Den franske ventil har givetvis været en nyskabelse for sin tid. Men set med nutidens øjne er der plads til forbedring. Eller sagt med andre ord: Jeg er ikke fan.

Ventilens tynde stilk bliver skæv, bare man kigger på den. Herefter er løbet kørt. Når først stilken er bøjet, bliver ventilen aldrig god igen. Heller ikke selvom du måske tror det. Stille, lige så stille, siver luften ud af dæk og slange. Næste morgen står du med en lang næse.

Det har længe undret mig, at der ikke findes et bedre alternativ til alle os, som holder af at køre på racercykel, og som bruger slanger eller dæk med udskiftelige ventilkegler.

Nu er der omsider håb: CLIK – en ny standard.

Det er den tyske dækfabrikant Schwalbe, som lancerer en ny ventilstandard med tilhørende pumpehoved. Skal man tro foromtalen, er CLIK kommet til verden for at gøre alle cyklister liv bedre. Schwalbe kalder det selv for en revolution. Intet mindre.

Blandt CLIK-ventilens fortrin er en markant øget luftgennemstrømning – 50 procent mere end i normale ventiltyper. Altså potentielt færre sekunder og mindre energi forbrugt pr. cykelpumpe. Hvilket i sidste ende giver dig mere overskud til at se kattevideoer eller læse i det seneste nummer af CYKLISTER.

Videre fremhæves et unikt design, som gør det muligt at forbinde ventil og pumpe uden det sædvanlige fum-

leri. Man klikker simpelthen bare de to dele sammen, og voila, der bliver de siddende.

Spændende. Jeg pakker æsken med ventilen og det medfølgende pumpehoved op.

Funktionalitet:

Ved første blik ligner CLIK en Presta-ventil, som har løftet vægte og mistet hovedet. Den tynde hals er borte og erstattet med en kompakt torso. Det er et robust og simpelt design.

Væk er også den irriterende skrue-mekanisme, som kendetegner den franske forgænger.

På CLIK styres luftslusen af en fjeder gemt inde i ventilkeglen. Kammeret åbnes ved påvirkning udefra; det kan være enten lufttryk eller via den lille tap, som sidder i midten af pumpehovedet.

Jeg sætter pumpen på ventilen. Sammenkoblingen sker i et snuptag. Præcist og stabilt. Jeg prøver en gang til. Klik. Fornemmelsen er god og herligt tysk. Schön.



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 siger om sin kærlighed til cycling: "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."

Airflow

Næste spørgsmål er, om luftmassen rent faktisk kommer 50 procent hurtigere ind i dæk og slange med det nye system. Ikke let at måle, men jeg gør forsøget.

Jeg vælger et graveldæk med relativt stor volumen til eksperimentet. Målet er at blæse dækket hurtigst muligt op til 3 bar. Til at puste bruger jeg en elektrisk kompressor i stil med den, som findes hos cykelsmeden.

Presta er første ventil på banen. Jeg tænder kompressoren og starter stopuret. Syv sekunder senere rammer vi 3 bar.

Nu udfører jeg øvelsen med CLIK-ventilen. Trommehvirvel: CLIK holder sit løfte om hurtigt airflow. Fire sekunder tager det at nå op på de 3 bar.

Jeg gentager testen et par gange. Samme resultat. Flot, men *revolution* er nok et stort ord.

Kompatibilitet

Schwalbe oplyser, at CLIK kan bruges både ved cykelhandlerens luftslange og med din egen håndpumpe. Videre lyder det, at ventilen sagtens kan sættes på cykler med en af de to gamle standarder; Dunlop og Presta.

Jeg efterprøver begge dele, og det fungerer præcist som beskrevet.

Men den lille blanke dims skinner først for alvor i kombination med det særlige CLIK-pumpehoved. Det er de to komponenter, der til sammen gør systemet rigtig fedt at anvende.

Heldigvis er pumpehovedet let at montere som adapter på fx den gulvpumpe, du allerede bruger. Det tager tre minutter. To, hvis du er fiks på fingrene.

Dog er der enkelte undtagelser, hvor ventilen slet ikke duer.

Min elektroniske lufttryksmåler virker ikke med CLIK. Irriterende! Som gravelrytter er jeg interesseret i at ramme det helt rigtige dæktryk, også når jeg er væk fra basen.

Skal jeg skifte til CLIK?

Ja. Men det haster ikke. De eksisterende ventiler på markedet fungerer jo trods alt.

Overvej det næste gang, du køber nye dæk eller cykel; den nye ventilstandard gør livet nemmere for både motionisten og pendleren. Fordi den er robust, og fordi den er virkelig nem at bruge. 🚲

TRE GAMLE VENTILER

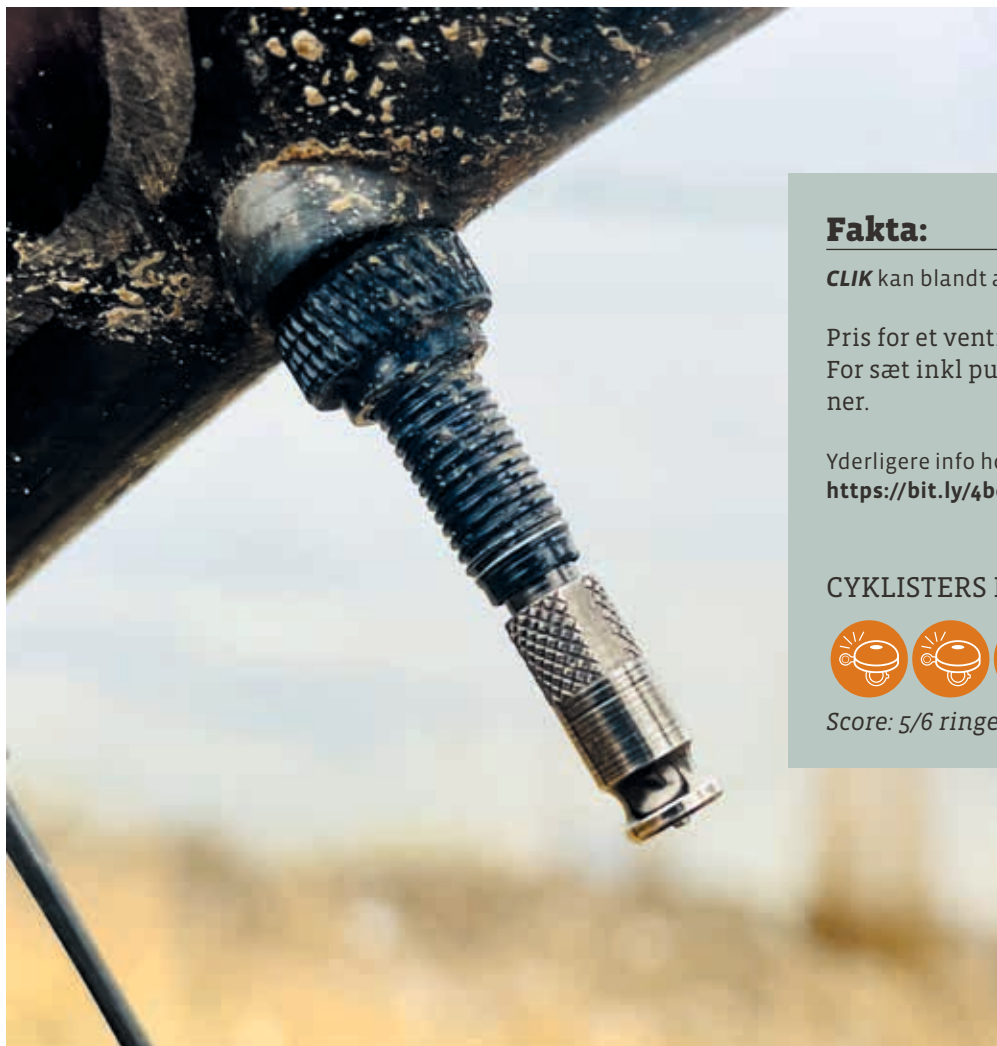
Dunlop-ventil

- Navn: Dunlop-ventil (også kendt som Blitz-ventil)
- Brug: Udbredt i Europa og Asien, især på standardcykler
- Kendetegn: Nem at pumpe og vedligeholde.



Presta-ventil

- Navn: Presta-ventil (også kendt som fransk ventil)
- Brug: Almindelig på racercykler og mountainbikes
- Kendetegn: Tynd og lang, kræver en smal ventilåbning.



Fakta:

CLIK kan blandt andet købes hos Cykelexperten.

Pris for et ventilsæt 59 kroner.
For sæt inkl pumpehoved er prisen 149 kroner.

Yderligere info hos Scwalbe på:
<https://bit.ly/4boj8mj>

CYKLISTERS BEDØMMELSE:



Score: 5/6 ringeklokker



Schrader-ventil

- Navn: Schrader-ventil (også kendt som auto-ventil)
- Brug: Anvendes på nogle cykler samt på bil- og motorcykeldæk
- Kendetegn: Tykkere og mere robust.



København:

Målet var at skabe tryghed for cyklisterne i en af hovedstadens travle hande­lsgader. Men 29 millioner kroner senere er det stadig ikke lykkedes. Derfor droppes cykelgaden nu.

DET SKULLE VÆRE SÅ GODT, men det var faktisk skidt. For lidt over et år siden stod den til cykelgade omdannede Nordre Frihavnsgade på Østerbro til 29 millioner klar. Nu bliver den så droppet igen.

Det store mål var, at Nordre Frihavnsgade skulle blive mere trafik­si­kker. Især for cyklisterne. Men en ny rapport konkluderer, at gaden ikke er blevet mere sikker for cyklisterne. Faktisk er der sket uheld efter omlægningen til cykelgaden, ligesom det vurderes, at der dagligt sker 37 potentielt farlige situationer for cyklisterne.

Derfor har Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kom­mune besluttet, at cykelgaden bliver nedlagt omgående. Beslutningen betyder, at alle markeringer og skiltning bliver fjernet.

Cyklistforbundets afdeling i København bekræfter, at gaden er utryg. Det skyldes blandt andet, at der er alt for meget trafik til, at den egner sig som cykelgade, siger for­manden Erik Hjulmand.

”Det er en fiasko i den forstand, at det ikke har skabt den tryghed og forbedring for cyklisternes forhold, som man kunne have en berettiget forventning om. Man har forsøgt at tilgodese alle gadens brugere, men så ender man med en løsning, som gør ingen tilfredse,” siger Erik Hjulmand. Han håber, at gaden ensrettes, så den kørende trafik i den ene retning fjernes.

KILDE OG FOTO: TV2- KOSMOPOL



Nordre Frihavnsgade føltes meget utryg



Hørsholm-Fredensborg

Sæt hastigheden ned

Lemvig Kommune dropper cykelsti

TO MILLIONER KRONER, der var sat af til en cykelsti langs landevejen til Thorsminde, er blevet lagt tilbage i kommunekassen. Årsagen er, at staten ikke vil spytte penge i kassen til en ny cykelsti langs den farlige vej.

Borgmester Erik Flyvholm (V), siger til Folkebladet Lemvig:

”Nu har vi haft syv år til at finde statslige puljer, der kunne være med til at betale for en cykelsti til Thorsminde, uden at det er lykkedes at finde nogen. Derfor vil vi lægge de to millioner kroner tilbage i kassen.”

Formanden for Cyklistforbundet i Lemvig, Helge Thomsen, beklager dybt, at Lemvig Kommune vil skrotte planerne om en cykelsti langs landevejen til Thorsminde.

”Det er en stor skam at slippe den. Det er jo en del af den nationale cykelstirute fra Skagen til grænsen, så det

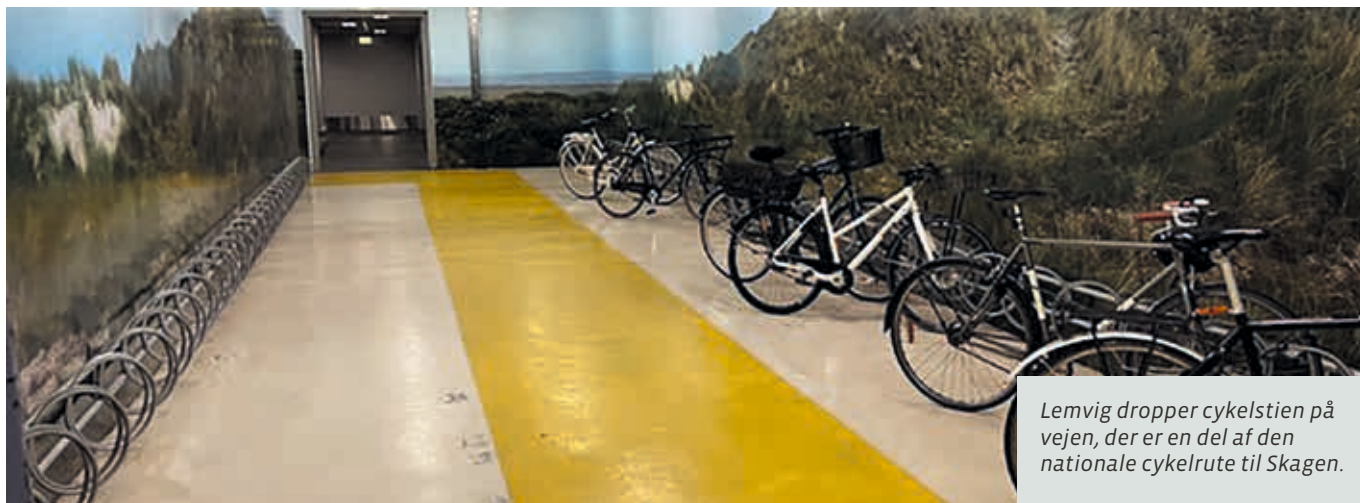
er en meget væsentlig cykelsti, hvis man vil have turister til kommunen,” siger han. Samtidig er det en strækning, der i Cyklistforbundets øjne er farlig at cykle ad.

”Det er et grimt stykke, hvor folk kører stærkt. Om sommeren er der meget trafik, så derfor har det været et meget stort ønske at få en sti langs vejen,” siger han.

Han finder det ubegribeligt, at staten ikke ønsker at bidrage til en cykelsti - netop fordi det er én af de nationale cykelstier, der blandt andet skal fremme turismen.

”Den er helt klart blandt vores top-tre over de vigtigste strækninger i kommunen. Så vi kommer til at lægge pres på politikerne ved det kommende byrådsvalg for at høre, hvordan de forskellige kandidater stiller sig til det,” siger Helge Thomsen.

KILDE: FOLKEBLADET LEMVIG



Lemvig dropper cykelstien på vejen, der er en del af den nationale cykelrute til Skagen.

HØRSHOLM KOMMUNE vil med en spørgeskemaundersøgelse sætte fokus på de veje og kryds, som kan være risikable for biler og bløde trafikanter. Borgerne opfordres til at udpege farlige områder, så kommunen kan forbedre sikkerheden. Undersøgelsen udføres online via kommunens hjemmeside. Set fra cyklisternes synspunkt er der flere områder, der kan forbedres, siger Jens E. Pedersen, lokalformand for Cyklistforbundet i Hørsholm-Fredensborg

”Ulovlig parkering på Strandvejen skaber farlige situationer for cyklister, ligesom dårligt vedligeholdte cykelstier.” Jens E. Pedersen mener, at kommunen er positiv over for cykeltrafik, men at der mangler bevillinger til større initiativer.

”Mindre ting som akutte huller bliver udbedret. Men at skabe et sammenhængende net af cykelstier kniber det med. Måske derfor cykler kun 30 procent af børnene i Hørsholm til skole. Det kunne være flere, da ingen har særlig langt til skole. Men især mindre børn får ikke lov at cykle og bliver i stedet kørt til skole af forældrene. Det er en selvforstærkende proces, for så øges biltrafik og usikkerhed på skolevejene. For at få flere op på cyklen kan hastigheden med fordel nedsættes til 30 eller 40 km i timen i byområder og på veje uden cykelstier,” mener Jens E. Pedersen.

KILDE: LIEBHAVERBOLIGEN

I CYKLISTENS TJENESTE SIDEN 1905 – DEL 2

Pedalkraft? Ja tak!

Cyklistforbundets kamp for bedre cykelforhold begyndte for 120 år siden. Her får du anden del af historien, hvor nye generationer melder sig under fanerne, og forbundet vender tilbage til sine aktivistske rødder. Du kan læse første del i januar-nummeret.

I slutningen af 1960'erne var cykel- landet Danmark blevet en skygge af sig selv. Begejstringen for biler og benzin buldrede afsted, vejene blev udvidet, og mange af de cykelstier, som Cyklistforbundet siden 1905 havde kæmpet så hårdt for at få anlagt, blev nedlagt igen.

Cyklistforbundet protesterede ihærdigt imod hver eneste forringelse, men havde svært ved at trænge igennem. Der var brug for nye kræfter og andre arbejdsmetoder. Forandringen kom i 1970'erne, hvor der var oliekrise, og nye generationer blev optaget af cyklens mange muligheder i kampen for miljø, sundhed, fællesskab og verdensfred. Det fortæller tidligere direktør i Cyklistforbundet Thomas Krag, der selv meldte sig ind og blev aktiv i forbundet i midten af 1970'erne:

”Lidt karikeret sagt så bestod Cyklistforbundet på det tidspunkt af en samling ældre, cigarrygende herrer. Men ved generalforsamlingen i 1975 blev forbundet ramt af '68-ånden,

hvor en flok yngre idealister mødte op, og for første gang i mange år var der kampvalg til bestyrelsen.”

De unge bragte nye ideer med sig, og begyndte hurtigt at sætte deres præg på forbundet. Selvom der var en del internt mundhuggeri mellem generationerne, var den siddende bestyrelse klar til at give de unge plads, og allerede samme år blev der nedsat en række udvalg – fx et trafikudvalg og et forbrugerudvalg, fortæller Thomas Krag, der egentlig bare havde meldt sig ind for at købe et vandrerkort med rabat, men hurtigt kom med i forbrugerudvalget, der testede cykeludstyr til medlemsbladet.

Samtidig gennemgik selve organisationen også store forandringer, og navnet Dansk Cyklist Forbund skulle endelig foldes ud med lokale afdelinger i Danmark. Der havde allerede været en del aktive medlemmer uden for hovedstaden, men ikke deciderede afdelinger med egne generalforsamlinger. De første afdelinger blev

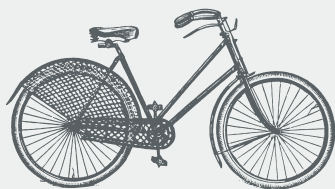
oprettet i 1978 i Aarhus og Esbjerg, og første landsmøde med delegerede blev holdt i 1982 i Esbjerg. I dag har Cyklistforbundet 41 afdelinger og 21 lokale repræsentanter i hele landet.

Pedalkraften er med os

Cyklistforbundet gik til arbejdet på nye og kreative måder. Det optimistiske slogan, 'Pedalkraft - Ja tak', opstod som et muntert twist af den berømte solhilsen 'Atomkraft - Nej tak'. Og fra 1977 blev der arrangeret store årlige cykeldemonstrationer, hvor tusindvis af mennesker mødte op. Den nye stil gav medvind: Unge aktivister og miljøforkæmpere stormede ind i Cyklistforbundet, som alene fra 1978 til 1979 fik 8.000 nye medlemmer.

Der var også nok at kæmpe for. Efterkrigstidens begejstring for biler og fart havde fået store konsekvenser: Antallet af ulykker steg voldsomt og kulminerede i det sørgelige rekordår 1971, hvor 1.213 blev dræbt, og over 27.587 kom til skade i trafik-

TIDSLINJE



1971:

Antallet af trafikulykker slår sørgelig rekord: 1.213 bliver dræbt og 27.587 kommer til skade

1977:

Cyklistforbundets første store cykeldemonstrationer finder sted 21. maj i København, Aarhus, Aalborg, Vejle og Svendborg

1978:

Forbundet har fået 8.000 nye medlemmer på ét år

1982:

Første landsmøde med delegerede finder sted i Esbjerg



Op gennem 70'erne og 80'erne arrangerede Cyklistforbundet store årlige cykel demonstrationer i hele landet – fx på Rådhuspladsen i København, hvor op mod 30.000 demonstranter mødte op.

FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV/BO HANSEN

1983:

European Cyclists' Federation (ECF) bliver stiftet på et møde i København

1983:

DSB tillader cykelmedtagning i lyntog



1984:

Cyklistforbundet kan fejre et rekordhøjt medlemstal på 32.543 – det højeste nogensinde

1986:

Thomas Krag bliver ansat som forbundets første sekretariatsleder/direktør





Cyklistforbundet markerede trafikdræbte cyklister med hvide kors ved en aktion i 1979.
FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV/NIELS JENSEN.

ken. Cyklisterne var særligt udsatte, for der var fri hastighed for biler (til 1974), og fordi så mange cykelstier jo var blevet sløjfet, fortæller Thomas Krag.

“Vi protesterede selvfølgelig hele tiden, men de aktive fandt også på nogle nye måder at vise alvoren. En af mine favoritter var Hvide Kors-aktionen, hvor man markerede de trafikdræbte cyklister med malede kors på ulykkesstederne. Det gav stor opmærksomhed - også i medierne - og vores krav om bedre sikkerhed blev svære at ignorere,” siger Thomas Krag, der ikke selv var med til at male kors, men deltog i flere andre aktioner og demonstrationer.

Slå bilen ud af byen

Cyklisternes drømme om en fremtid med færre biler og flere cykler kom til udtryk i et væld af andre hændings - fx en højtidelig 'begravelsesceremoni' for motorveje, og en 'Slå

bilen ud af byen'-event til fastelavn, hvor fastelavnstønden var skiftet ud med en gammel bil, som med køller og andet værktøj bogstaveligt talt blev slået ud af byen. Der var også en happening, hvor aktivister spillede minigolf på hullede og ujævne veje for at sætte fokus på den dårlige belægning.

“Der var en legende og humoristisk tilgang til de dybt seriøse emner, vi kæmpede for. Flere blev opmærksomme på vores budskaber, når de blev serveret med humor,” siger Thomas Krag.

Det politiske arbejde begyndte at give resultater, og der blev fx igen anlagt cykelstier. Da Københavns Kommune i 1983 lovede at anlægge cykelstier til bygrænsen, belønnede forbundet kommunen med 'Cykelstiprisen', der bestod af to stykker kantsten med inskription. Stenene blev gravet ned på Amagerbrogade, og her ligger de stadig - som en daglig

påmindelse om kommunens løfter og Cyklistforbundets græsrodsarbejde.

Den forbedrede infrastruktur og store fokus på sikkerhed smittede af på danskernes lyst til at cykle, og op gennem 80'erne og 90'erne voksede antallet af cyklister i de større byer, særligt i København.

Cyklen skal med!

Der er en grænse for, hvor langt man kan cykle, og derfor har cykelmedtagning i tog altid stået højt på cyklisternes ønskeliste. Cyklistforbundet og DSB lå dog i strid om sagen i årevis: DSB så slet ikke potentialet i cyklerne, men frygtede, at "almindelige" passagerer ville blive forulempet og få tøjet tilsmudset af snavsede cykler. Det fortæller Thomas Krag:

“Vi kæmpede for at få cyklen med på alle tænkelige måder, både med møder, breve, skrifter og aktioner, og efterhånden fik vi bred opbakning til vores krav. Heldigvis kunne trafikminister Arne Melchior også se fornuften i det, og til sidst beordrede han simpelthen DSB til at prøve det af.”

Således gav DSB endelig efter for presset i 1983, hvor en forsøgsordning i lyntog blev gennemført. Snart kom cyklen med i weekend-ordninger og på hverdage uden for myldretid, og i dag er det muligt at tage cykler med i alle DSB- og lokalbanetog.

Desværre endte alle sager ikke lige lykkeligt. Cyklistforbundet kæmpede fx forgæves for at få cyklerne tænkt med i byggeriet af Storebæltsbroen. “Der var blandt andet en happening, hvor vi - mest for sjov - prøvede at krydse Storebælt i vandcykler, for at vise behovet for en cykelforbindelse,” fortæller Thomas Krag. “Men vi fik den nedslående besked, at vi var kommet for sent.”

1987:

Cyklistforbundet arrangerer en bilfri dag sammen med flere andre miljøorganisationer

1988:

Gretter Aggernæs bliver Cyklistforbundets første kvindelige formand

1993:

De 11 nationale cykelruter bliver indviet. Se ruterne, der stadig binder Danmark sammen, på ruter.dk

1997:

Kampagnen “Vi cykler til arbejde” starter som et pilotprojekt i Holstebro og København. Inspiration kommer fra Norge



Klog af skade var forbundet ude i bedre tid, da Øresundsbroen blev vedtaget. Denne gang med flotte arkitekttegninger og drømme om en cykelsti a la den på Golden Gate Bridge – eller i det mindste en mere beskedne cykelmulighed i et arbejdsspør. Igen var man kommet for sent, lød beskeden – og ingen af delene blev som bekendt til noget.

Moderne tider

I midten af 80'erne ændrede tidsånden sig. Danskerne gik mindre og mindre til demonstrationer, og der blev skruet ned for aktivismen i Cyklistforbundet, mens der i stedet kom mere fokus på lobbyarbejdet og oprettelsen af et sekretariat. Hvor forbundet siden 1905 havde været drevet af frivilligt arbejde, blev Thomas Krag i 1986 ansat som forbundets første sekretariatsleder – og senere direktør:

”Ansættelsen gjorde det muligt for mig at arbejde med cykelpolitik på fuld tid. Men der var da nogle stykker, der mente, man ikke kunne tillade sig at få løn, når man arbejdede i den gode sags tjeneste,” siger Thomas Krag, der stoppede som direktør i år 2000.

Men mens lobbyarbejdet siden 1980'erne har ført til mange store succeser, så har den ”usynlige” arbejdsform også gjort det sværere at rekruttere nye medlemmer. 'Folk ved jo ikke rigtigt, hvad man laver,' siger den tidligere direktør:

”Når vi fx har kæmpet for noget så vigtigt som bedre skadestuedata, så sker det i kulissen. Vi står jo ikke med skilte og råber 'mere data nu' – og så vælter det ind med medlemmer,” griner Thomas Krag og fremhæver netop indsamling af data som et af de vigtigste fokusområder i hans egen tid som direktør:

”Der var stort set ingen cykeltal, da jeg startede. Men uden tal er det nemt at affeje cyklen som ligeegyldig. Når vi fx kan vise, hvor meget der bliver cyklet til arbejde, så bliver man nødt til at tage cyklen alvorligt som transportmiddel,” siger Thomas Krag, der i dag arbejder som selvstændig rådgiver inden for cykelområdet.

Vi cykler videre

Nutidens cyklister nyder godt af det arbejde, som Cyklistforbundets grundlægger, Gabriel Jensen, rullede i gang for 120 år siden. Når udenland-

ske turister og byplanlæggere i dag strømmer til Danmark for at opleve den berømte cykelkultur, er det nemt at glemme, hvor tæt vi også i Danmark var på, at oversvømme vores byer med motorveje og sende cyklen på pension – sådan som det skete i mange andre byer i verden. På den måde har Cyklistforbundet været med til at forme Danmark. Men kampen for bedre cykelforhold er langt fra slut – der mangler stadig god og sikker cykelinfrastruktur i hele landet, og både børn og voksne cykler stadig mindre. Der er tydeligvis stadig brug for en organisation, der kan samle landets cyklister, stille krav og sikre, at vi bliver hørt – sådan som Gabriel Jensen drømte om det, da han stiftede Cyklistforbundet i 1905. 🚲



Aktivister spillede minigolf på hullede veje for at sætte fokus på den dårlige belægning.
FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV.



Cyklistforbundet overrakte Cykelstiprisen til Københavns Kommune i 1983, da kommunen lovede at anlægge flere cykelstier.
FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV/BO HANSEN.

2000:

Øresundsbroen åbner – men uden den cykelsti, Cyklistforbundet havde kæmpet for

2009:

Ved et bredt forlig i Folketinget afsættes 1 mia. kr. til medfinansiering af cykelprojekter

2010:

Det bliver gratis at tage cyklen med i S-toget – et tilbud, som millioner af rejsende i dag benytter sig af





Thomas B. Thriges Gade, en tidligere firsporet vej i Odense, er blevet omdannet til en bæredygtig bydel. Det ville ikke have kunnet lade sig gøre, hvis det nye lovforslag var en realitet.

1960'erne har ringet – de vil have deres by- og trafikpolitik tilbage

En katastrofe. Så stærke ord, benytter Cyklistforbundet i vores høringssvar til et lovforslag fra transportministeren om færdsel i byerne. I høringssvaret står blandt andet:

”En katastrofe for vores byer og for kommunernes arbejde med at sikre god mobilitet for alle trafikanter – herunder sund og aktiv mobilitet for cyklister, skabe sikrere skoleveje, etablere trygge, fredelige og grønne byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafikikkerheden.”

Lovforslaget kommer på baggrund af, at regeringen vil fjerne Politiets rolle i at bestemme over trafikafviklingen og lægge den over til kommunerne. Men i stedet for at lade kommunerne selv beslutte, hvad de vil, lægger lovforslaget en lang række begrænsninger ned over kommunerne.

”Det her lovforslag er helt uanmeldeligt i sin nuværende form. Det er så meget ude af trit med tiden, at man får lyst til at sige: ”1960’erne har ringet, de vil gerne have deres by- og trafikpolitik

tilbage,” siger Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet.

Med lovforslaget ønsker ministeren at fastholde grænser for kommunernes ret til selv at bestemme trafikmængden og hastigheden i deres byer. Fx indskrænkes deres ret – efter fx Københavns Kommunes vurdering - til at indføre 30 km/t zoner betragteligt, ligesom retten til ensretning og lukning af gader og indkørselsforbud.

”Hvis denne lov havde været til altid, ville flere gode projekter slet ikke kunne lade sig gøre, bl.a. lukningen af Nørrebrogade i København for biler, eller af den flersporede vej Thomas B. Thriges Gade i Odense,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Læs høringssvaret: [Cyklistforbundet.dk/horingssvar](https://cyklistforbundet.dk/horingssvar)

FOTO: STEFFEN STAMP



FOTO: SHUTTERSTOCK

SELVKØRENDE BILER SKAL HOLDE 1,5 M. AFSTAND

I en fremtid, hvor der sandsynligvis kommer til at være mange selvkørende biler i byen og på landet, er det vigtigt, at bilerne er programmeret til at tage hensyn til cyklister. Det siger Cyklistforbundet i et nyt høringssvar til en ændring af færdselsloven.

Mindst 1,5 meters afstand til cyklister. Det er kravet fra Cyklistforbundet til selvkørende biler.

”Selvkørende biler skal programmeres, så de overholder reglerne i trafikken. Vi mener af sikkerhedsmæssige årsager, at det skal være et af kravene, at de holder en afstand på mindst 1,5 meter til cyklister,” siger direktør i Cyklistforbundet Kenneth Øhrberg Krag.

Cyklistforbundet ønsker, at kravet bliver skrevet ind i færdselsloven.

Læs hele høringssvaret her: [Cyklistforbundet.dk/horingssvar](https://cyklistforbundet.dk/horingssvar)



Gør en forskel: Giv en cykel!

Du kan stadig hjælpe os med at byde ukrainske flygtninge velkommen til den danske cykelkultur. Støt op om vores projekt Giv en Cykel. Du kan donere din egen brugte cykel på givencykel.dk - eller blive cykelformidler i dit eget lokalområde. Vi mangler både cykler og formidlere i hele landet.

Læs mere her: givencykel.dk

Top & Flop

Top

At DSB nu aktivt vil samarbejde med Cyklistforbundet om bedre cykelmedtagning og bedre cykelparkering ved stationer.

Flop

Lovforslaget fra transportministeren, der vil begrænse kommunernes muligheder for at skabe byer for mennesker.

INSTAGRAM

Vi gør reklame for vores fantastiske børnehavekampagne, Vi kan cykle!, på Instagram.



CYKLISTFORBUNDET PÅ X

"Vi skal designe reglerne for selvkørende biler, så vi får det samfund, vi gerne vil have, og ikke det samfund, som de selvkørende biler tilfældigt giver os."



Cyklistforbundet i København på Facebook:

"Kan vi ikke snart komme ud over det stude, hvor ønsket om forbedringer for cyklister er lig med 'venstrefløjspolitik'. I de store byer er der et stort, stort befolkningsflertal, der ønsker cykler prioriteret højere - også på bekostning af bilisterne. Når Nørrebrogade og Thomas B. Thriges Gade er nævnt eksplicit, er det jo netop, fordi disse to eksempler stort set er de eneste, der overhovedet findes i kongeriget Danmark på trafikprojekter, der afgørende har fjernet biltrafik. Alle andre cyklistprojekter er gennemført med et minimum af gener for bilisterne."



CYKLISTFORBUNDET PÅ in

Vores direktør fortæller, hvorfor Odense Banegård er så meget bedre end andre, når det gælder cykelparkering.

CYKLISTFORBUNDET PÅ

"Letbanen har lyttet til vores velargumenterede ønske om gratis cykelmedtagning. Det er det helt rigtige valg."



SET PÅ NETTET



Seattle, 2016



Seattle, 2025

Forandringer i Seattle fra 2016 til 2025

Der kommer mange dårlige nyheder fra landet langt mod vest, men også i USA er der heldigvis eksempler på, at noget er gået den rigtige vej. Byen Seattle i staten Washington havde i mange år pakket sin havnefront ind i en seksspolet motorvej. Vejen løber nu i en tunnel nedenunder, hvilket har givet plads til en mere menneskevenlig bydel.



Solsikken gør det usynlige synligt – også på cykelstien

Alle bør have adgang til glæden og fordelene ved at cykle. Cyklistforbundet har meldt sig ind i Solsikke-programmet for at arbejde med de barrierer, som afholder mennesker med usynligt handicap fra at cykle.



”Når du bærer Solsikkesnoren eller Solsikke-armbindet, viser du, at du har et handicap, som ikke umiddelbart er synligt – og at du kan have brug for lidt ekstra tid, tålmodighed eller hjælp i butikker, i den kollektive trafik eller på cykelstien,” siger vicedirektør i Cyklistforbundet Jane Kofod.

Cyklistforbundet vil efter indmeldelsen træne forbundets frivillige og ansatte, så de ved, hvad et usynligt handicap er, og hvordan man bedst møder og støtter en person, der bærer et solsikkesymbol.

”På cykelstien handler det især om at give plads og være ekstra tålmodig. I sidste ende handler det om at skabe en kultur, så alle cyklister, der har brug for særlig opmærksomhed, kan føle sig trygge på cykelstien – også børn, der er nye i trafikken, og ældre, der ikke trives med mange og hurtige cyklister tæt på,” siger Jane Kofod.

Et usynligt handicap kan fx være psykisk sygdom, kroniske smerter, autisme, ADHD, demens, hjerneskade, synsnedsettelse eller hørehandicap.

→ Sådan kan du tage hensyn til solsikkecyklister: [Cyklistforbundet.dk/solsikkecyklist](https://www.cyklistforbundet.dk/solsikkecyklist)

