

CYKLISTER



Cykelundervisning
for voksne:

**VEJEN TIL JOBBET ER
AT LÆRE AT CYKLE**
SIDE 18

Friluftsrådet:

**KOMMUNERNE BØR
INVESTERE MERE I
REKREATIVE
OPLEVELSER**
SIDE 16

Københavns Politi om
cykeltyveri:

**"VI EFTERFORSKER
DE SPOR, VI HAR"**
SIDE 22

Cyklen er landevejens
Wegovy

**SLANK DIG, UDEN
AT FÅ SKADER**
SIDE 26

CYKELGLÆDE

Følelsen af fri- hed og duften af syrener

Otte siders tema om glæden ved at cykle

TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

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

Medvind på cykelstien

At kæmpe for cyklismen i Danmark er en vej med både medvind og bump. Mange kan heldigvis godt se, at vi har behov for at fremme cyklingen i Danmark i endnu højere grad, men som regel bliver der ikke sat handling og penge bag ordene. Så når man som undertegnede har kæmpet for cykelsagen i rigtig mange år, er det fantastisk, når jeg kan se, at Cyklistforbundets arbejde virkelig bærer frugt, og der kommer konkrete resultater ud af det.

Det var derfor en stor fornøjelse for mig her i juni sammen med 600 glade cyklister at være med til at åbne den nye cykelsti forbi Hvidkilde Gods mellem Ollerup og Svendborg på Sydfyn. Den 2,5 km lange cykelsti er et resultat af mange års intens lobbyisme og kamp fra Cyklistforbundet i Svendborg og lokale borgergrupper og politikere. Cykelstien har med rette været efterspurgt siden 1960-erne. Det var alt for farligt at cykle fra Ollerup - hvor der ligger flere skoler - til Svendborg. Man skulle cykle på en stærkt befærdet hovedvej uden cykelsti. Det var der ikke mange, der havde lyst til. Men nu har vi fået Danmarks smukkeste beliggende cykelsti, som bl.a. slynger sig langs søbredden ved smukke Hvidkilde Gods, og de 2,5 km lukker et hul, så der nu er 14 km cykelsti fra Ulbølle, Vester Skerninge og Ollerup til Svendborg.

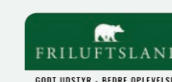
Cykelstien var ikke blevet til noget, hvis ikke Cyklistforbundet og mange andre havde råbt op og kæmpet ihærdigt for det. Cykelstien ved Hvidkilde er værd at fejre, og den er et af de bedste eksempler på, at vores lokale arbejde nytter. Cyklistforbundet har 39 afdelinger og 20 repræsentanter, der kæmper for cykelsagen lokalt. Nogle steder er det meget op ad bakke, andre steder er der mere medvind. Cykelstien ved Hvidkilde er det gode eksempel på, at vores lokale arbejde nytter, og at vi skal blive ved med at råbe højt og kræve, at det er trygt og sikkert at cykle i Danmark.

God sommer og god fornøjelse med læsningen. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter



Cykelglæde

TEMA

Cykelglæde er lykken ved en smuk udsigt, vinden i håret, en kold drik på vejen, snak med medcyklister, blodets dunken i kroppen, ned ad bakke og op ad bakke, følelsen af frihed og duften af syrener. Tre inkarnerede cyklister fortæller om deres yndlingsruter.

8 SIDERS TEMA



Billetten til jobbet er at lære at cykle

18

I Viborg er en gruppe kvinder på cykelskolebænken som voksne.

TALCYKLING



0,5

Antal km cykelsti pr kvadratkilometer i Nordjylland.

I Hovedstaden er tallet 2,2 km. pr. kvadratkilometer.

30



Cykelløbet, hvor det ikke gælder om at komme først

Folkecykelløbet Søhøjlandet Rundt: God motion og oplevelser - gerne på elcykel. Og det handler ikke om at komme først.

Københavns Politi:

"Vi behandler i stigende grad cykeltyveri som 'tyveri' og ikke som 'brugstyveri'."

22

Cykeltyveri er... tyveri

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.



Tryksag 5041 0004

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
Stibo:
tlf. 76 10 11 46

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

Forsidefoto: Signe Strandvig
fotograferet af Jens Hasse

INDHOLD

- 3 Leder
- 4 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Stor sejr for Cyklistforbundet

TEMA

- 10 Valget af cykel afhænger af vejret
- 12 Dejligt at mærke blodet i kroppen
- 14 En kop kaffe på turen er en gave i sig selv
- 16 Er du stresset – så cykl en tur i skoven

- 18 Viborg: Voksne lærer at cykle
- 22 Københavns Politi: Vi efterforsker skam cykeltyverier
- 24 Turbo på rådgivning af virksomheder
- 25 Debat: Sæt ambitiøse mål for cyklingen i ny national cykelstrategi
- 26 Cyklen er landevejens Wegovy
- 30 Cykelløbet, hvor du ikke skal vinde
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 35 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet



Dr. Krank siger:

Liden tue kan vælte stor cykel...



FOTO: LANDSBYCYKEL.DK

Elcykler på prøve i landsbyer

KAN MAN BO PÅ LANDET, arbejde i byen og klare sig med en elcykel i stedet for bil? Det undersøger Aalborg Kommune nu i ni nordjyske landsbyer. Alle borgere i byerne kan deltage og leje en elcykel ved at besøge en hjemmeside, Landsbycykel.dk, og reservere cyklen. Cyklerne kan lejes i en dag, en uge eller to uger, og priserne varierer fra 25 kroner til 300 kroner afhængig af typen og lejeperioden.

Landsbycykel.dk er et samarbejde mellem Bikemedia, Aalborg Kommune og LAK, som stræber efter at fremme sundhed og bæredygtig mobilitet i landdistrikterne. Projektet foregår over to år i fire forskellige perioder med forskellige byer: Først Ajstrup og Tylstrup, så Vaarst og Fjellerad, dernæst Nøvling og Nørholm og til sidst Kongerslev, Nr. Kongerslev og Komdrup. **Se mere: Landsbycykel.dk**



FOTO: KNUDEPUNKTER

Nye cykelskilte godkendt

Vejdirektoratet har godkendt, at der kan benyttes en ny type skilte, som er målrettet fritidscyklister. Vejmyndighederne kan med skiltene afmærke cykelruter, der fx egner sig godt til turister og byder på skøn natur, og cyklister kan bl.a. bruge skiltene til at planlægge en cykeltur, mens de er på ferie. De nye skilte er et supplement til de eksisterende skilte og afmærkninger, der i dag bliver brugt til at vise vej til fx supercykelstier og de nationale, regionale og lokale cykelruter. Hos Dansk Cykelturisme glæder direktør Jesper Pørksen sig over, at flere års

udvikling af skiltene nu bærer frugt. "Siden 2020 har vi arbejdet sammen med kommuner, destinationer og interesseorganisationer om at udvikle det nye rekreative cykelnet. Vi ser et stort potentiale i – og en efterspørgsel efter – at aktivere nye naturskønne ruter til gavn for både borgere og turister. Det kan nu lade sig gøre, og det er en kæmpe milepæl for både myndigheder og cyklister i Danmark." De nye skilte er en del af et afmærknings-system, som kaldes knudepunkter. **Se mere: knudepunkter.dk**



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Ny cykelstrategi i København

Københavns 'byråd', Borgerrepræsentationen, har vedtaget, at Hovedstaden skal have en ny cykelstrategi. Beslutningen lyder, at byen skal have en "ny stærk cykelstrategi med fokus på såvel udbygning af cykelinfrastruktur, herunder cykelstier, supercykelstierne, som forbedring af de eksisterende cykelstier, cykelbroer, langt mere og bedre cykelparkering, indsats mod cykeltyverier, infrastruktur for erhvervsmæssig kørsel med ladcykler, samt fokus på gode cykelvaner for børn og unge". Der bliver nu arbejdet videre med strategien i Teknik- og Miljøudvalget.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Rekordtrængsel på vejene

Nye tal viser, at der er masser af trængsel på vejene, og prognoser viser, at trafikken vil stige yderligere. Ifølge Vejdirektoratet vil der være 11 pct. flere biler på vejene i 2040. Og i 2035 vil 41 pct. af alle rejser fortsat ske med bil, 10 pct. med kollektiv trafik, 35 pct. til fods og kun én pct. på cykel. (Ja, der stod én procent!) Tallene viser, at trængslen i 2022 kostede samfundet 31 mia. kr. i tab, fordi bilisterne holdt så meget i kø, så varer kom for sent frem, og mange kom for sent på arbejde m.m. Tallene er fra 2022, hvor der var mindre trafik end i 2023. I dag er samfundets tab endnu større. Tallene viser nemlig, at trafikmængden i 2023 slog alle hidtidige rekorder.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Flere cykelstier i London

Ifølge Transport for London er Londons cykelnetværk nu fire gange så langt, som det var i 2016, det år, hvor borgmester Sadiq Khan tiltrådte. Der er nu 360 km cykelinfrastruktur. Kun 90 km, var på plads i 2016. Antallet af daglige cykelture i London steg desuden med 1,23 millioner i 2023 og er en femtedel højere end i 2019. London har dog lang vej, før den kan sammenligne sig med Danmark. København har over 380 kilometer cykelsti, og London er omkring otte gange så stor, som København.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Den evige stad vil have mere cykling

Den 'Evide Stad' Rom er kendt for sine historiske steder, men også for sine evige trafikpropper. Mange motoriserede køretøjer, lav andel af aktiv mobilitet og offentlig transport udgør udfordringer for Roms nuværende transportsystem. Dette vil dog snart ændre sig, en ny plan skal nemlig sætte Rom på vej mod sundere og mere klimavenlige mobilitetsmønstre. Planen indebærer blandt andet: Redesign af byrum for at fremme cykling, offentlig transport og 30 km/t-zoner, herunder 100 kilometers udvidelse af cykelnettet. Desuden skal der ske en reduktion af brugen af private køretøjer gennem indførelse af en forureningsafgiftsordning i bymidten, som dækker 23 km². KILDE: ECF

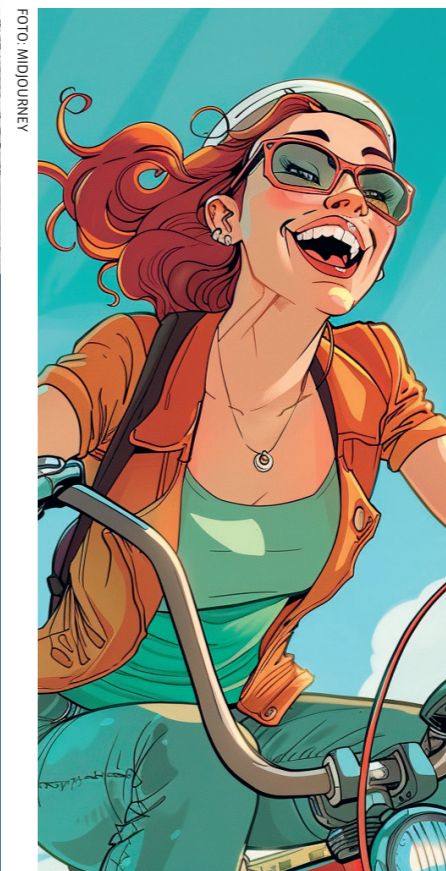


FOTO: MJDJOURNEY

Cykl til arbejde og få bedre mental sundhed

Endnu en grund til at cykle til arbejde: Mennesker, der cykler til arbejde, er nemlig mindre tilbøjelige til at få ordineret medicin til behandling af angst eller depression end dem, der pendler ved hjælp af andre transportformer. Det viser ny forskning fra Edinburgh. De kombinerede data for 378.253 personer i alderen 16-74 år fra den skotske folketælling i 2011 med sundhedsvæsenet NHS's receptregistreringer for de følgende fem år. Forskerne fandt en reduktion på 15 % i antallet af recepter for depression eller angst blandt cykelpendlere sammenlignet med ikke-cyklister. **Læs mere: bit.ly/3VcFhfb**



FOTO: SHUTTERSTOCK

Kandidater til EU afgav løfte

"Som medlem af Europa-Parlamentet vil jeg forpligte mig til at frigøre kraften ved cykling for at forbedre livet for mine vælgere og alle EU-borgere." Det løfte skrev 190 kandidater til Europa-Parlamentet under på, inden valget, der fandt sted her i juni. Kandidaterne kunne skrive under på vote-bike.eu, som var oprettet af Cyklistforbundets europæiske paraplyorganisation, ECF. Siden indeholder et cykelmanifest, hvor der blandt andet står: "Cykling er et pålideligt transportmiddel for mennesker på alle indkomstniveauer,

især borgere, der kæmper med økonomisk usikkerhed og stigende energiomkostninger. Cykling giver borgerne mulighed for at holde sig sunde, hvilket igen sparer samfundet for milliarder i sundhedsudgifter. Flere borgere, der cykler, betyder en stærkere europæisk cykelindustri, der kan skabe millioner af nye job. Flere mennesker, der cykler, betyder renere luft, mindre trafikerede gader og sikrere kvarterer." **#VoteBikeEU.**

Danmarks smukkeste cykelsti er en stor sejr for Cyklistforbundet

Fredag 7. juni åbnede en af Danmarks smukkeste og mest spektakulære cykelstier. Den er kort – kun 2,5 kilometer imellem Ollerup og Svendborg på Sydfyn. Og den er resultatet af mange års ihærdig kamp fra blandt andet Cyklistforbundet i Svendborg.

”Kampen om den her fynske cykelsti begyndte for 60 år siden og har krævet en kæmpe indsats fra Cyklistforbundet i Svendborg og lokale ildsjæle. Så det var en virkelig glædens dag og en stor sejr for os, da vi var med til at åbne Danmarks måske smukkeste cykelsti,” siger Jens Fabricius, der er næstformand for Cyklistforbundet i Svendborg og mangeårig forkæmper for cykelstien. Han er tidligere skoleleder på Vester Skerninge Friskole.

”Siden 1960’erne er der blevet talt om behovet for en cykelsti på strækningen. Der ligger en kæmpe landsbyklynge herude: Ollerup, Vestre Skerninge, Ulbølle, Hundstrup og flere skoler. En masse mennesker på den ene side og Svendborg på den anden side. Og vi havde ikke nogen cykel forbindelse. Selv for voksne cyklister har det været en skræmmende oplevelse at køre på strækningen – og de færreste ville drømme om at sende deres børn ud på den. Det var en helt urimelig strækning,” siger Jens Fabricius og fortæller:

”Når man cyklede mod Svendborg og kom forbi efterskolen, forsvandt cykelstien pludseligt under dig, og du befandt dig i det sorteste hul rent sikkerhedsmæssigt. Du kørte klinet

op ad kæmpe lastbiler, og du havde en lang strækning op ad bakke, hvor det var så snævert med autoværn og høje asfaltkanter, at det simpelthen var dybt, dybt utrygt at køre der,” siger Jens Fabricius og fortsætter: ”Cykelstier har det jo ligesom cykelkæder, de er ikke bedre end det svageste led. Så det var virkelig eksemplet på et missing link lige der. Den nye cykelsti er på mange måder en manifestation af både cykelglæde og vigtigheden af god infrastruktur, der forener hensyn til såvel natur, kulturarv - og tryghed og sikkerhed for cyklisten,” siger Jens Fabricius.

Bliver en turistattraktion

Også Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, glæder sig over, at det lykkedes at få etableret cykelstien.

”Det er jo et strålende eksempel på, at lokal aktivisme virker, og at det nytter at råbe op. Cyklistforbundets afdeling i Svendborg og de andre lokale har virkelig gjort et

stærkt stykke arbejde og sammen med lokale politikere fik de staten til endelig at anlægge cykelstien. Det, der var en virkelig farlig strækning, bliver nu en af Danmarks mest attraktive cykelstier, som endda kan blive en turistattraktion, fordi den ligger så smukt,” siger han og uddyber:

”Når Tripadvisor om nogle år laver en rangliste med de 100 flotteste

cykelruter i verden, så er jeg ikke i tvivl om, at denne her vil være højt oppe på listen,” siger Jens Peter Hansen, der torsdag tog afsted fra hjemmet nord for Randers for at kunne være med til indvielsen om fredagen.

Cykelstien mellem Ollerup og Svendborg går blandt andet forbi Hvidkilde Gods og skærer sig spektakulært igennem slotssøen. Det er Vejdirektoratet, der har stået for

anlæggelsen af cykelstien, som er et af de mere komplicerede stiprojekter, man har haft med at gøre. Det skyldes blandt andet hensyn til fredninger, kulturarvshensyn, diger, en sø, vandløb og dyreliv.

Cykelstien har kostet 63 millioner kr. 🚲



Jens Peter Hansen (tv), Jens Fabricius og formand for Cyklistforbundet i Svendborg, Johan Heichelmann (th) ved åbningen af cykelstien

CYKELGLÆDE

CYKELGLÆDE ER LYKKEN VED EN SMUK UDSIGT, VINDEN I HÅRET, EN KOLD DRIK PÅ VEJEN, SNAK MED MEDCYKLISTER, BLODETS DUNKEN I KROPPEN, NED AD BAKKE OG OP AD BAKKE, FØLELSEN AF FRIHED OG DUFTEN AF SYRENER. CYKELGLÆDE ER DEN KORTE TUR TIL KØBMANDEN OG DEN LANGE IGennem SKOVEN NED TIL VANDET. CYKELGLÆDEN MANIFESTERER SIG MED ANDRE ORD PÅ MANGE MÅDER.

I DETTE TEMA OM CYKELGLÆDE OG REKREATIV CYKLING TAGER VI PÅ CYKELTURE MED TRE ÆRKECYKLISTER OG SPØRGER, HVAD CYKELGLÆDE ER FOR DEM, OG HVOR DE CYKLER FOR SJOV.

Jeg føler den ultimative cykelglæde, når jeg er lige der, hvor jeg er, og ikke tænker på alle mulige ting og to-do-lister. Et godt flow uden stop, lidt medvind og god fart hjælper cykelglæden på vej.

SIGNE STRANDVIG

VALGET AF CYKEL AFHÆNGER AF VEJRET

SIGNE STRANDVIG NYDER AT CYKLE LANGE STRÆK, HVOR HUN ER HELT ALENE. HUN CYKLER OGSÅ GERNE SAMMEN MED ANDRE, FOR DER KOMMER HURTIGT GANG I SNAKKEN, NÅR MAN SIDDER SKULDER VED SKULDER. HUN HAR TO CYKLER TIL SINE REKREATIVE TURE.

Landevejs- eller gravelcyklen? Signe Strandvig tager bestik af vejret, når hun skal cykle rekreativt.

”I dårligt vejr er det sjovere at cykle i skoven og på stier end på asfalt. Årstiden spiller også ind, for jeg er øm over min landevejscykel, når der er salt på vejene. Jeg kan også vælge gravelcyklen, når skovbunden er fuld af anemoner, bøgen springer ud, eller lyngen blomstrer. Når jeg kører på min gravelcykel, kan jeg køre ad grusveje og stier uden trafik, hvor jeg med landevejscyklens smalle dæk er bundet til asfalt.”

Cyklen har altid indgået i Signe Strandvigs liv. Hun er vokset op på nordspidsen af Langeland, og hendes forældre havde ikke altid bil, så hun sad bag på sin mors cykel på vej til børnehaven. Senere cyklede hun i skole.

”Vi flyttede til Aarhus, hvor jeg cyklede hen til kammerater, ud til stranden og til mit fritidsjob. Det var utænkeligt, at mine forældre skulle køre mig. Jeg har altid kunnet lide at cykle, for med cyklen kan man udvide sit territorium,” siger Signe Strandvig. Hun er 45 år, uddannet arkæolog og har som sekretariatsleder i supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland også en professionel tilgang til cyklen.

Som barn tænkte hun ikke over, hvad det betød for hende at cykle. Men det gik op for hende, da hun begyndte at køre mountainbike.

”Det var en leg, som bragte mig tilbage til min barndom. Jeg fandt hurtigt ud af, at jeg havde talent for det, så få år senere vandt jeg sølv til DM,” fortæller Signe Strandvig.

Cykling giver et pusterum

For at nå podiet skulle Signe Strandvig køre intervaltræning. Det bragte landevejscykling på banen, og for at få flere kilometer i benene kørte hun ikke kun i flok, men også alene.

”Her oplevede jeg verden på en helt anden måde, for duften er intens, når man cykler igennem en allé af raps. Nu giver det mig et pusterum at cykle. Det er der, jeg kan ånde frit. Rekreativ cykling er på mange måder en egoistisk sport, men jeg vender hjem med overskud. Det ville være en stor sorg for mig, hvis jeg ikke kunne cykle for sjov,” uddyber hun.

Signe Strandvig bor stadig i Aarhus, og hun har ikke en bestemt rute, hun foretrækker, men der må gerne være bakker og helst ikke for mange biler.

”Rekreativ cykling er mange ting. Man kan være social eller alene. Man kan cykle ud for at drikke kakao et sted. Man kan cykle fra Lønstrup til Skagen. Det kan også bare være, at man har en time.” Hun cykler tit med sin mand.

”Vi sætter nogle gange cyklerne på bilen og kører et sted hen, måske med overnatning. Jeg cykler også med veninder. Når vi kører ved siden af hinanden, kommer der hurtigt

gang i snakken,” siger Signe Strandvig, som har kit og værktøj med til punktering og justering af cyklen.

Religiøs at cykle langt

220 kilometer i ét stræk er den længste tur, Signe Strandvig har kørt. Hun cyklede primært på nedlagte jernbaner og kørte i lang tid uden at møde andre.

”Jeg fik virkelig lov til at køre alene i lang tid. Det var næsten en religiøs oplevelse.”

Signe Strandvig sidder i hovedbestyrelsen i Cyklistforbundet. Hendes engagement bæres både af cykelglæde og noget rationelt.

”Cykling er godt for klima, miljø og den mentale og fysiske sundhed. Det er også en del af vores kulturarv. Det passer til vores samfund, at vi kan bevæge os frit. Derfor er jeg bekymret for den stigende vejvrede. Jeg har veninder, som er stoppet med at cykle, fordi biler dytter og kommer for tæt på. Vi kan ikke have cykelstier alle steder, så vi skal give hinanden 30 sekunders tålmodighed.”

Hendes bedste råd til andre er derfor at finde et sted uden for mange biler, hvis de vil opleve glæden ved at cykle for sjov.

”Man skal ikke vente på, at man får en bestemt cykel. Begynd på den cykel, du har, og læg mærke til årstiden. Er bøgen sprunget ud, eller er skoven ved at blive gul og rød? Naturen er fuld af sanseindtryk.” 🚲

DEJLIGT AT MÆRKE BLODET I KROPPEN

70-ÅRIGE SIGRID HASLING GLÆDER SIG ALTID TIL AT CYKLE. EN TUR UD I DET BLÅ BRINGER HENDE TÆT PÅ NATUREN OG GIVER HENDE FYSISK VELVÆRE. ALLEREDE SOM SEKSÅRIG NØD HUN FRIHEDEN OG BEGAV SIG UD PÅ EN LÆNGERE CYKELTUR.



Den største cykelglæde for Sigrid Hasling er egentlig ikke de længere ture på vejene omkring Nyborg – selvom de også er skønne. Den største glæde er de daglige ture på cyklen – og i foråret gerne på en rigtig separat cykelsti med duft af syren og hvidtjørn i næsen.

”For mig er der stor cykelglæde ved alle de daglige kortere cykelture,” siger Sigrid Hasling, der har valgt en cykel, der passer til hendes alder.

”Jeg var i mange forretninger, før det endelig lykkedes at finde en cykel med lav indstigning og mange gear. Jeg kalder den for en bjergcykel.”

Den pensionerede lærer har cyklet mange ture i Danmark og også flere steder i Europa og så langt væk som i Indien. Til hverdag cykler hun ud fra Nyborg.

”Vi har mange småveje, et par nedlagte jernbaner og skov og strand på begge sider af byen. Jeg cykler typisk rundture. Det kan være til spidsen af Knudshoved, til skoven syd for byen eller langs kysten nordpå, måske helt til Kerteminde. Hvis jeg har et ærinde i Odense, tager jeg cyklen med i toget eller bussen og cykler tilbage, hvor jeg ofte har medvind,” fortæller 70-årige Sigrid Hasling.

Hun cykler både alene og sammen med veninder.

”Når jeg cykler med andre, går turen ud på at være sammen, og når jeg kører alene, handler det om at høre lærken synge og forhåbentlig møde nogle, som kan fortælle om det område, jeg er nået til.”

Alene på langfart

Sigrid Hasling er med i en gruppe på 23 kvinder og mænd, som hvert efterår tager på cykelferie et sted i Europa. Hun cykler også gerne længere ture i Danmark.

”Jeg har cyklet til Bøjden, taget færgen til Fynshav og derfra til Nordborg og videre til Jylland med en lille færge. Jeg cyklede til Kolding og kørte med tog det sidste stykke hjem til



Den største glæde er de daglige ture på cyklen – og i foråret gerne på en rigtig separat cykelsti med duft af syren og hvidtjørn i næsen. Så for mig er der stor cykelglæde ved alle de daglige, kortere cykelture.

SIGRID HASLING

Nyborg. Det tog fire-fem dage,” fortæller hun.

Sigrid Hasling overnatter enten på Airbnb eller hos private, som stiller en sofa til rådighed, såkaldt couchsurfing. Hun tager madpakke med til turens første dag og køber undervejs en salat eller brød, ost og frugt i et supermarked.

”Det er ikke en gourmettur, når jeg cykler alene, men jeg har en veninde, som kan lide at spise på restaurant hver aften. Når hun er med, gør vi det, men det er ikke det, som lokker mig afsted,” siger Sigrid Hasling.

Glæder sig altid til at cykle

Det er ikke nyt for Sigrid Hasling at cykle ud i det blå. Det begyndte allerede, da hun fik sin første cykel som seksårig.

”Den første sommer kørte jeg og en veninde en lang tur. Bagefter sagde min far, at vi havde cyklet 18 kilometer. Jeg har siden tjekket ruten på Google Maps, og den er god nok. Det giver frihed for børn at kunne opleve nye steder på egen hånd,” siger hun i dag.

Den glæde har hun holdt fast i. Det skyldes især naturen med vind, dufte og fuglesang.

”Lige nu blomstrer syrenerne. Det er så smukt. For nogle er det hårdt at motionere, men jeg glæder mig altid til at cykle. Jeg kan lide at mærke blodet pumpe i kroppen, og jeg sover godt efter en cykeltur. Kroppen får det godt, og jeg får en masse

ilt og bliver klar i hovedet. Hvis jeg har hovedpine, hjælper det at cykle en tur.”

Sigrid Hasling er repræsentant for Cyklistforbundet i Nyborg, og det er i høj grad hendes glæde ved rekreativ cykling, som bærer lysten til at yde en indsats for andre cyklister.

”Vores største problem er en flaskehals ved Holckenhavn lige syd for Nyborg, hvor vejen er kurvet, alt for smal og uden cykelsti. Østersørutten går den vej, så der kører mange cyklister. Lige nu er der ikke udsigt til en løsning, og det er for stor en sag at løfte for Nyborg Kommune alene. Det er heller ikke logisk, for vejen benyttes af mange andre end kommunens borgere,” siger hun.

Kom i gang!

Det bedste råd, Sigrid Hasling kan give til andre, som vil i gang med at cykle rekreativt, er ganske kort: Kom i gang!

”Køb en cykel, eller lån én, og prøv så at oparbejde en vane med at cykle. Man skal ikke være bange for regnvej og modvind, for vejret er altid bedre, når man er ude i det, end når man sidder inde og ser ud på det. Det er godt at vide, om man kan få cyklen med bussen, for så kan man tage en bus hjem, hvis man punkterer. Man kan også bestille plads til cyklen i den nye DSB-app. Så kan man hoppe på toget i København og cykle en tur ved Nyborg,” siger hun. 🚲

EN KOP KAFFE PÅ TUREN ER EN GAVE I SIG SELV

CLAUS BONNEVIE PAKKER HVERKEN MADPAKKE ELLER EN KOLD ØL TIL SINE CYKELTURE I NORDSJÆLLAND. HAN VIL HELLERE HYGGE SIG MED EN BOLLE MED OST, ET GLAS VIN ELLER EN KOP KAFFE FRA EN CAFE ELLER EN BOD, HAN MØDER PÅ SIN VEJ.

Med brede dæk egner gravelcyklen sig perfekt til et smut ned ad en sti uanset underlag. Så det er sådan én, Claus Bonnevie kører på, når han tager på rekreative ture.

”Jeg har tre slags ture. Jeg kan cykle gennem Gribskov til en af strandene nordpå. Den korteste tur er 12-14 kilometer og den længste 30 kilometer. Det gør jeg typisk sammen med familien. Vi kører gennem skov, over land og forbi søer,” fortæller den 58-årige pædagog, som bor syd for Græsted.

En anden tur går til Hillerød, men med afstikkere efter kaffe og kage.

Han cykler også til København for at besøge sin far. Så tager han supercykelstien fra Hillerød til Farum, som går gennem tre skove.

Den tredje type tur hænger sammen med ferie.

”Enten cykler vi til feriestedet eller på ferien. Vi har været på Bornholm flere gange og i Salling, Langeland, Sydsverige, Bretagne og Korsika. Jeg cykler typisk til feriestedet sammen med et af mine børn, og vi skal have god tid, for pludselig finder vi et fantastisk sted at spise.”

Omkring halvdelen af de rekreative ture cykler Claus Bonnevie alene.

”Når jeg sidder i sadlen, får jeg en rar balance i krop og hoved. Undervejs ruller tankerne ud ad en tangent. Hvis en tanke bliver ved at vende tilbage, markerer den en problematik, jeg bliver nødt til at gøre noget ved.”

Naturen suger cyklisten til sig

Claus Bonnevie har måske dækjern og en reserveslange med i rygsækken, men egentligt værktøj lader han blive hjemme.

”Andre nedbrud end en punktering sker sjældent. Ellers trækker jeg hjem, bliver hentet eller tager toget. Jeg har heller ikke madpakke med. Jeg vil hellere købe en bolle med ost i en bod og drikke et glas vin, en øl eller en kop kaffe i en cafe ved vejen. Det er hyggeligt.”

Claus Bonnevie har været godt kørende, siden støttehjulene røg af den cykel, han kørte runde efter runde på i børnehaven.

”Jeg var 12 år, da jeg tog på min første langfart alene. Jeg er vokset op i Skive og cyklede op til familiens sommerhus i Salling. Vejen tog jeg på hukommelsen. Siden cyklede jeg alle

mulige ture på egen hånd. Da jeg var 14 år, cyklede jeg til grundlovs møde med en kammerat for at protestere mod EF, som EU hed dengang, og to-tre år senere var jeg med på en fredscykelstur til Oslo.”

Da hans børn var små, sad Claus Bonnevie tit i kø til og fra arbejde på den nordsjællandske motorvej og drømte om at cykle ved siden af. Men turen var for lang til, at det kunne lade sig gøre, når der ventede børn derhjemme. Siden har han skiftet job, og i dag cykler han til og fra arbejde. Halvanden time i alt.

”Det giver en sanselighed at cykle, som man slet ikke finder i en bil. Man kan se smukke udsigter fra bilen, men på cykel bliver man suget ind af lyde, dufte og synsindtryk,” siger Claus Bonnevie.

Nordsjælland mangler cykelstier

Claus Bonnevie har tidligere siddet i Cyklistforbundets hovedbestyrelse i syv år. Nu er han aktiv i lokalafdelingen i Gribskov Kommune.

”Jeg vil gerne gøre noget for cykling og også dele glæden ved at cykle med andre. Mit Nordsjælland ligger nord for Hillerød, og her er kun få cykelstier. For eksempel er der ikke anlagt en eneste til den nye slotsrute. Man har bare tegnet ruten op, så der er alt for mange stræk uden cykelsti. Det sorterer nogle fra, fordi de fornemmer, at det ikke er sikkert at cykle.”

Andre steder er cykelstierne dårligt anlagt.

”Mellem Hillerød og Helsingør er asfalten bare smidt oven på jorden, så man bumper afsted. Også på en gravelcykel. På plussiden tæller det, at vi har fået flere to minus en-veje, hvor der kun er ét spor til bilerne. Det kan få flere ud at cykle,” siger Claus Bonnevie.

Hans bedste råd til andre er, at de skal hoppe i sadlen og køre nogle ture.

”Efter et par kilometer har man det allerede bedre. Men vælg rolige veje, så det er rart at cykle, og giv dig selv en kop kaffe, eller hvad området byder på. Det er en gave i sig selv,” siger Claus Bonnevie. 🚲



Cykelglæde er en rar og god fornemmelse, der nærmest ruller op gennem dækkene, og breder sig både i kroppen og knoppen, hvor alt er okay. Det er ikke kun i medvind men også modvind og på både supercykelsti og sognevej.

CLAUS BONNEVIE

ER DU STRESSET – SÅ CYKL EN TUR I SKOVEN

EN DEJLIG CYKELTUR BEKÆMPER STRESSHORMONERNE I KROPPEN, SIGER WINNI GROSBØLL FRA FRILUFTSRÅDET. HUN ANBEFALER KOMMUNERNE I HØJERE GRAD AT INVESTERE I REKREATIVE OPLEVELSER, DA SAMFUNDSGEVINSTEN ER STOR.

”Det giver velvære at bevæge sig i naturen. Det styrker både fysikken og motoren, og mentalt er det også godt. Vi ved faktisk fra målinger, at stresshormoner i kroppen falder, når vi er ude i naturen. Så på alle sundhedsfelter er det jo godt.” Det siger Winni Grosbøll, som er direktør i Friluftsrådet, der er en paraplyorganisation for organisationer, der har det tilfælles, at de arbejder med natur og friluftsliv. Cyklistforbundet er et af de 88 medlemmer.

Friluftsrådet oplever, at der er en stigende bevidsthed i kommunerne om gevinsterne ved rekreative oplevelser.

”Vi ser faktisk en stigende bevidsthed i forebyggelseshederne og i

kommunerne, om at man integrerer naturen i sine sundhedsindsatser, og at man bruger naturen som forebyggelsesindsats eller tiltag mod depression. Vi ser masser af forløb, hvor man fx rehabiliterer kræftramte, så naturen som rum kan noget godt for os.”

Oplagt for samfundet

Men en cykeltur er ikke kun god medicin for den enkelte. For samfundet som sådan er det helt oplagt at investere i oplevelser i naturen.

”Der er en stor samfundsgevinst ved rekreativ cykling eller det, at folk bevæger sig rundt i landet i deres fritid for sjov. Der er en økonomisk gevinst i fx cykelturisme eller besøg rundt i landet. Så for et lokalsamfund er det vigtigt at udvikle sin

rekreative infrastruktur og give gode rammer til at cykle og vandre osv. Du får flere gæster og skaber jobs i din egen kommune,” siger Winni Grosbøll.

Winni Grosbøll er tidligere regionsborgmester på Bornholm og har konkret erfaring med at udvikle rekreative oplevelser. Så hvad er det, man kan gøre som lokalt og regionalt samfund?

”At investere i infrastrukturen, som gør det nemt at cykle - både til hverdagsbrug, og til fritidsbrug - gør, at man tiltrækker flere besøgende. Så du gør både noget for dine borgere i kommunen, fordi de får bedre vilkår og bedre livskvalitet, og du øger også sandsynligheden for, at du får flere gæster og derved også flere overnat-



At investere i infrastrukturen gør både noget godt for dine egne indbyggere, men også for dem, der kommer og besøger os.

WINNI GROSBØLL



ninger og folk, der bruger iskiosken og den lokale brugs osv. Du skaber også en regional udvikling ved at arbejde med og investere i rekreativ infrastruktur eller rekreativ cykelturisme osv. Så man kan sige, at der meget sjældent er forskel på, hvad vi som borgere i en kommune gerne vil have, og hvad man som gæst gerne vil have. Begge steder vil du jo gerne vise de smukkeste steder og have de bedste vilkår for at cykle. Så at investere i infrastrukturen gør både noget godt for dine egne indbyggere, men også for dem, der kommer og besøger os.”

Flere konkrete bud

Winni Grosbøll har flere konkrete bud på indsatser.

”Man skal arbejde med hele tiden at udvikle sit rutenet, skabe de gode stier, skabe de gode ruter, skabe de smukke steder, man kan komme til. Så er der jo noget med vedligehold; standen skal også være i orden. Og så er der noget med at kunne tilgå informationerne som gæst eller som borger. At man har en kortlægning over, hvor det er, jeg kan cykle hen, og hvad kan jeg opleve på den her rute? Hvor lang er den? Er det muligt at cykle i ring, eller skal jeg i virkeligheden frem og tilbage? Så der er nogle forskellige elementer, man skal arbejde med for at gøre forholdene optimale,” siger Winni Grosbøll, der også opfordrer kommunerne til at samarbejde med organisationer som fx Cyklistforbundet.

”Der er et stort potentiale i at samarbejde med dem, der ved noget om det, og det er jo dem, der cykler. Så man kan sige, at det der med at slå sig sammen med fx Cyklistforbundets lokalforening eller vandrelavet eller lokalforeningerne, borgersamfundet, borgerforeningerne osv. gør jo, at man pludselig får en helt anden viden om, hvad det er for et område, vi skal til at udvikle her. Så det er en god idé at udvikle det sammen med dem, der ved noget om det, og det er dem, der bruger det til daglig.”



På cykelskolebænken med Cyklistforbundets frivillige:

At lære at cykle som voksen giver en fornemmelse af fuglens frihed

30-årige Safa Al-asadi har drømt om at kunne cykle, siden hun var barn. Hun prøvede at lære det, men var bange og stoppede igen. Nu har hun lært det. I snart ti år har frivillige fra Cyklistforbundet i Viborg undervist danskere med indvandrerbaggrund i den ædle kunst at bevæge sig på to hjul.



34-årige Clementine Ingabire styrer ned ad parkeringspladsens hældning, mens hun smiler. For at få ekstra fart på sætter hun flere gange af med højre ben. En manøvre, der kan lade sig gøre, fordi cyklen har fået afmonteret pedalerne, men bevægelsen får hende til at sidde skævt på sadlen.

"Du skal bruge begge ben for at få en lige balance. Så får du også en fornemmelse af, hvordan det er at træde i pedalerne," forklarer instruktør Laila Petersson fra Cyklistforbundet i Viborg.

Clementine Ingabire nikker, trækker cyklen op til toppen og tager en tur mere. Anbefalingen virker tydeligvis, men hun har byttet det brede smil ud med et koncentreret blik.

Hun kommer fra Congo og har aldrig lært at cykle. Nu er hun ved at uddanne sig til social- og sundheds-

hjælper, og når hun får job, kan hun meget vel få brug for at kunne cykle.

"Hvis jeg skal arbejde i hjemmeplejen, vil det være godt, at jeg kan cykle ud til de ældre. Ellers skal jeg gå, og det tager alt for lang tid," uddyber Clementine Ingabire, som er uddannet til september.

Hun lyder selvsikker, men det er hun ikke.

"Jeg er nervøs for at lære at cykle, for jeg føler, at jeg kan brække arme og ben. Jeg lærte ikke at cykle som barn, for det gør piger ikke der, hvor jeg kommer fra. Hvis en pige cykler, opfører hun sig ikke pænt, og så kan hun ikke være en god kone. Det må skyldes kulturen, for andre steder i Congo cykler piger," fortæller Clementine Ingabire.

Hun kom til Danmark som flygtning i 2010, og tanken om, at cykling ikke er for piger, fulgte med. Og så



Hvis jeg skal arbejde i hjemmeplejen, vil det være godt, at jeg kan cykle ud til de ældre.

CLEMENTINE INGABIRE





98 %
kan lære at cykle,
kun 2 % må opgive cyklen.



alligevel ikke helt. For hendes mand, som kommer fra den samme by i Congo, støtter hende i, at hun skal lære at cykle.

”Han mener, at jeg ikke vil være bange for vejen, hvis jeg kan cykle.”

Kursisternes glæde er det hele værd

Clementine Ingabire har flere gange at øve sig i. Cykelkurset strækker sig over et par måneder med en times undervisning to gange om ugen. Kurset afholdes både forår og efterår, og Cyklistforbundet i Viborg stiller med instruktører, så der er en til hver deltager. Det er nødvendigt, for til at begynde med skal der være én til at holde fast i cyklen.

”Det er ikke et indvandrerprojekt, så vi har også enkelte etniske danskere med. Men de fleste er kvinder

med indvandrerbaggrund. Mændene er nok for stolte til at indrømme, at de ikke kan cykle,” vurderer Inger Larsen Ørbæk, som er lokalformand for Cyklistforbundet.

Deltagerne kommer fra mange lande. De fleste skal bruge cyklen på jobbet. Andre vil gerne cykle med deres børn. Og næsten alle kan lære at cykle.

”98 procent kan, men de sidste to procent er så bange, at de bliver alt for usikre, så de giver op. Det er svært for voksne at lære at cykle, for de har ikke den nødvendige balance i kroppen. Det kniber også med konditionen, og de får ondt i lårene, når de bare skal cykle op ad den lille bakke på parkeringspladsen,” fortæller formanden.

Til gengæld oplever instruktørerne ikke sproglige barrierer. Heller ikke

selvom deltagerne måske ikke taler dansk.

”Det løser vi ved at vise, hvordan de skal gøre. Og så er de søde til at hjælpe hinanden.”

Det kræver ikke andre forudsætninger at være instruktør, end at man selv kan cykle. Og at man har lyst til at hjælpe andre med at lære det.

”Vi er 14-15 instruktører, både kvinder og mænd. Vi cykler jo bare som en naturlig ting, men for kursisterne er det fx ikke givet, hvordan pedalerne skal stå, når de skal træde i gang. Så der skal vi tænke os lidt om,” siger Inger Larsen Ørbæk.

At se kursisternes glæde, når de finder balancen på cyklen, er det hele værd, mener Jørgen Mathiesen, som er blandt instruktørerne.

”Det giver mig en stor glæde at lære folk at cykle. Det er en succes-

historie, og derfor gør jeg det. Jeg bliver helt høj af det, og så kræver det blot min tid to gange om ugen,” siger han.

Barnedrøm går i opfyldelse

Mod slutningen af dagens lektion dukker Deda Arfar på 42 år op. Hun er tæt på at støde ind i Clementine Ingabire, som stadig øver balance på sprogskolens parkeringsplads, men i sidste øjeblik lykkes det hende at slå bremsen i.

Langt de fleste på kurset begynder på cykler uden pedaler. Nogle får hurtigt pedalerne på, mens andre er lang tid om det. Deda Arfar fik hurtigt styr på balance, styr og tegning og er nu ved at lære at begå sig i trafikken. Derfor har hun brugt timen på at cykle en tur sammen med to instruktører.

En til en

Det er nødvendigt med en instruktør til hver deltager, for til at begynde med skal der være en til at holde fast i cyklen.

Ideen til et cykelkursus blev født i 2015 af Boligselskabernes Fællesskabet, De Frivilliges Hus og Viborg Kommune. Nu indgår Sprogcenter Viborg også i samarbejdet. Cyklistforbundet i Viborg har assisteret i alle årene.



”Jeg vil købe en cykel, så jeg kan cykle med min mand og vores to børn, og når jeg skal ud at handle. Hvis det er godt vejr, vil jeg også aflevere børnene i børnehaven og skole, når jeg ikke er på arbejde,” fortæller Deda Arfar, som er serviceassistent på patienthotellet i Viborg.

Hun er flygtning fra Myanmar og har boet i Danmark i 15 år. Hun lærte faktisk at cykle, da hun var syv-otte år, men blev ikke ved, så balancekunsten gik i glemmebogen.

”Min mor syntes, det var for farligt at cykle på grund af borgerkrigen, og der var heller ingen cykelstier. Nu kommer jeg til kurset hver gang, så jeg kan blive klar til at cykle,” siger Deda Arfar, som kun bliver væk, hvis kurset kolliderer med en vagt på jobbet.

30-årige Safa Al-asadi fra Syrien

har drømt om at kunne cykle, siden hun var barn. Hun prøvede at lære det, men var bange og stoppede igen. Nu har hun fundet modet.

”I begyndelsen var det lidt svært, men nu slapper jeg af i hænderne, og jeg er også begyndt at lære at række armen ud, for jeg kan holde balancen med en hånd på styret,” fortæller Safa Al-asadi, som uddanner sig til social- og sundhedshjælper.

Hun har kørekort, men hun synes allerede, at cyklen giver hende noget andet end bilen.

”Det giver mig en anden følelse af frihed at kunne cykle. Jeg kan flyve rundt som en fugl. Det er den følelse, jeg får, når jeg cykler, og det gør mig rigtig glad,” siger Safa Al-asadi, som vil cykle med sine børn. 🚲

KØBENHAVNS POLITI:

Vi efterforsker cykeltyverier, hvis vi har spor

Cykeltyverier er i mange år blevet betragtet som brugstyveri, men udviklingen med mange flere dyre cykler og el-ladcykler gør, at Københavns Politi nu er begyndt at behandle mange flere tyverier som 'rigtig' tyveri. Og sagerne bliver efterforsket, hvis der er spor.



Cyklistforbundet har i mange år arbejdet for, at politiet i højere grad efterforsker cykeltyverier og tager problemet seriøst. Københavns Politi behandler nu i stigende grad cykeltyveri som tyveri og ikke som brugstyveri, og de har efterforsket flere sager om organiseret cykeltyveri.



CYKLISTER har interviewet vicepolitiinspektør i Københavns Politi, Peter Reisz.



Vi har igennem de sidste år efterforsket flere organiserede cykeltyverier.

tyverier seriøst. Og vi har igennem de sidste år efterforsket flere organiserede cykeltyverier. Det er både grupperinger fra indland og udland, men jeg kan ikke komme nærmere ind på det."

Hvor højt prioriterer i et cykeltyveri?

"Vi gennemgår alle de anmeldelser, vi får med cykeltyverier, for at se, om der er nogle efterforskningsspor. Og hvis vi har nogle efterforskningsspor, så prioriterer vi de spor. Det kan være overvågning fra det sted, cyklen er taget. Så bliver sagerne efterforsket."

Betyder værdien af cyklen noget for, hvor meget I efterforsker?

"Altså, der vil jo altid være et proportionalitetskrav i sagerne, og det er jo en konkret vurdering, der er i hver sag. Det kan sagtens være en billigere cykel, der bliver stjålet, men som er en del af et større organiseret cykeltyveri. Og vi ser også stadig cykeltyve, der har specialiseret sig i almindelige cykler, og det tager vi også seriøst. Men det kan være svært at bevise, at en person har stjålet cyklen. De siger måske, de har købt den på den blå avis og ikke vidste, den var stjålet. Så bliver de tit sigtet for hæleri i stedet for. Det er et skyggetal, som gør procenten af sigtelser for cykeltyveri lavere."

Hvad kan vi gøre som samfund? Ser du positivt på ideen om et nyt digitalt register over stelnumre?

"Vi samarbejder jo med andre aktører om at gøre noget ved cykeltyverier, blandt andet jer i Cyklistforbundet og Københavns Kommune. Angående digitalt stelnummer, så ser vi positivt på alle tiltag, som kan hjælpe os. Men det er jo svært at sige - det kommer også an på, hvad det bliver for et register; hvad kommer det til at kunne? 🚲"

Hvordan ser Københavns Politi sådan generelt på cykeltyverier?

"Vi ser i dag, at det fylder mere i samfundet end tidligere, fordi cyklerne har fået en betydelig højere værdi, og det er ligesom blevet allemandseje at have dyre cykler. Og det betyder mere, når man mister sådan en dyr cykel. Så vi ser, at det fylder meget i samfundet."

Hvor meget fylder det hos jer? Der blev stjålet 17.000 cykler i København sidste år.

"Jamen, i en storby, hvor der er rigtig mange cykler, der fylder det jo selvfølgelig en del, for vi ser desværre en del cykeltyverier. Og vi prøver også at efterforske de her sager."

Er der en ændring på vej i, hvordan I betragter cykeltyveri? Det er pr. tradition blevet set som brugstyveri (med lavere strafferamme), hvor man snupper cyklen - ikke for at stjæle den - men for at bruge den og stille den igen.

"Ja, cykeltyverier behandler vi i stigende grad som tyveri. Man kan kalde det det nye 'design-tyveri', da det ofte er dyre cykler, der bliver stjålet. Men det er rigtigt, der er en registreringspraksis, at det bliver oprettet som brugstyveri, men vi kan jo godt se, at flere og flere af sagerne, de drejer over mod tyveri, fordi de stjæler dyre cykler med henblik på videresalg."

Betyder det, at I griber efterforskningen an på en anden måde?

"Ja, når det er så værdifulde cykler, og det ser organiseret ud, så griber vi efterforskningen an på en anden måde. Altså, vi tager de her cykel-

Turbo på rådgivning af virksomheder

Cyklistforbundet har som mål at rådgive mange flere virksomheder om, hvordan de bliver cykelvenlige. Ny certificering og rådgivning om CSRD-rapportering er to af de nye tilbud på hylderne.

Cyklistforbundet sætter nu turbo på rådgivningen af virksomheder og lancerer *Cykelvenlig Arbejdsplads CFE 2030*. Det er en ny certificeringsordning for virksomheder og offentlige arbejdspladser, der gerne vil være mere cykelvenlige ved at stille faciliteter til rådighed for medarbejderne, der fremmer cykling. Det kan fx være baderum, sikker cykelparkering og cykelværksted. "Der er mange tusinde virksomheder og offentlige arbejdspladser i

Danmark, så potentialet for at få flere til at cykle ved at gøre arbejdspladsen mere cykelvenlig er enormt." Det siger Trine Stig Mikkelsen, der er projektleder i Cyklistforbundet, og fortsætter:

"Vi har certificeret virksomheder i mange år og siden 2018 efter de europæiske standarder udviklet af European Cyclists' Federation. Nu har vi opdateret certificeringen, så den i endnu højere grad er tilpasset danske arbejdspladser, og vi hjælper

både private og offentlige arbejdspladser med at fremme cykling," siger Trine Stig Mikkelsen.

Hun har i fire år været leder af Cyklistforbundets rådgivningscenter, Cykelvæksthuset, som var på finansloven og gratis for virksomheder at benytte. Den bevilling er nu udløbet. *Cykelvenlig Arbejdsplads CFE 2030* er derimod betalt af virksomhederne.

"Vi har opdateret vores tilbud og ændret på certificeringen, så den i langt højere grad foregår online, ligesom vi har styrket rådgivning og anbefalinger. Formålet er at skabe en målbar transformation og gøre det nemt og systematisk for arbejdspladserne at høste de mange lavthængende frugter ved at anvende cyklen som transportform," siger Trine Stig Mikkelsen.

Lanceringen er fulgt af et nyt virksomhedsunivers på Cyklistforbundets hjemmeside, hvor virksomheder bl.a. kan læse, hvordan de bliver certificeret og får rådgivning. En af fordelene er, at virksomheden kan bruge medarbejdercykling til at leve op til kravene i et nyt EU-direktiv.

"Som noget nyt har vi lavet en vejledning til virksomhederne, så de lettere kan dokumentere effekten af cykling i forbindelse med deres bæredygtighedsrapportering, som det nye EU-direktiv, CSRD, forpligter rigtig mange virksomheder til," siger Trine Stig Mikkelsen. 🚲

Læs mere:
cyklistforbundet.dk/virksomheder

Er din virksomhed interesseret i rådgivning, så skriv til Trine på cykelvenlig@cyklistforbundet.dk



Sæt ambitiøse mål for cyklingen

Af Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet

Vi skal have flere til at cykle i Danmark. Derfor er det rigtig glædeligt, at der nu kommer en ny national strategi for cykling, der forhåbentlig betyder, at vi får flere op på cyklen. Den kreds af partier på Christiansborg, der står bag vores gældende infrastrukturplan, er nemlig lige blevet enige om kommissoriet for en ny strategi for at fremme cyklingen i Danmark. I Cyklistforbundet glæder vi os til at være med til at sætte vores præg på den kommende strategi.

Det er vigtigt, at den kommer til at indeholde konkrete mål for cyklismen - ambitiøse mål. Vi skal turde være ambitiøse på cyklingens vegne og love hinanden, at antallet af

cykelture skal op. Vi plejer at sige, at cyklen er samfundets schweizerkniv, fordi den løser en lang række problemer - eller gør dem mindre. Cyklen er et værktøj til både bedre sundhed, bedre miljø, mindre CO-2, mindre trængsel og i sidste ende bedre økonomi. Men skal det lykkes, kræver det, at vi tager cyklen alvorligt, og ser den som et seriøst transportmiddel på linje med dem med motor på. Cyklen er fantastisk til både persontransport og transport af gods. Især efter, at flere og flere cykler på elcykel eller el-ladcykel. Med elcykel kan du sagtens pendle en tur på 10 eller 15 km. Og rigtig meget gods, varer og serviceydelser kan i byen leveres med en el-ladcykel.

Knap 30 procent af personer over 15 år, der arbejder eller er under uddannelse, bor inden for 15 kilometer af deres arbejde eller uddannelse - men bruger ikke cyklen som transportmiddel. Det er knap 700.000 mennesker med potentiale for at cykle mere; enten på en almindelig cykel (<5 km) eller på en elcykel (<15 km). Danmark er stadig en cykelnation, men det går den forkerte vej med cyklingen, især hos børn og unge. Der bliver flere og flere såkaldte 'bagsædebørn', der bliver kørt til skole. Den nye nationale cykelstrategi er en chance for at investere i cyklingen, så vi på sigt får færre bagsædebørn og flere cykelbørn. 🚲

Landevejens Wegovy



Cyklen er på mange måder det perfekte redskab, hvis du vil slanke dig. Slankeekspert Per Nielsen anbefaler den frem for løb.

Er cyklen et effektivt redskab, hvis du vil tabe dig? Spørger man slankeekspert, Per Nielsen er svaret ja. Og cyklen har faktisk nogle fordele frem for løb, siger trænings- og ernæringseksperter, der bruger cyklen i sit daglige arbejde, hvor han hjælper overvægtige med at tabe sig.

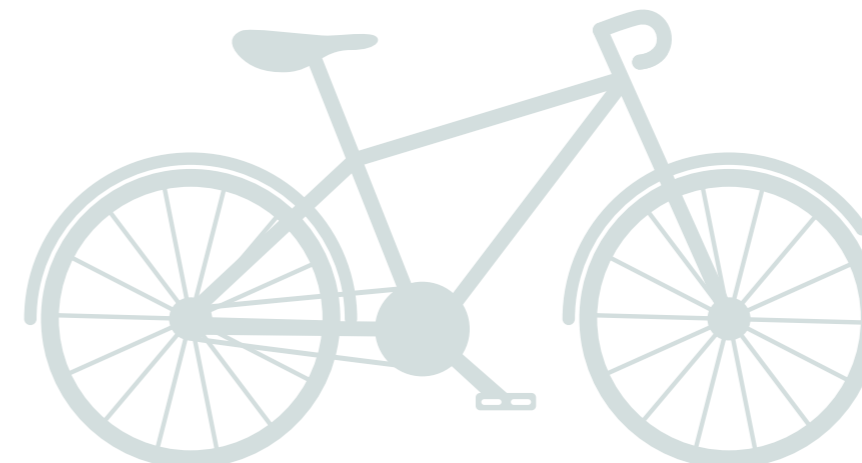
”Cykling som generel motionsform er helt fantastisk. Det er noget, som stort set alle mennesker kan finde ud af, og de fleste mennesker er trygge

ved. For personer med svær overvægt er det også et redskab, hvor man bliver båret af cyklen. Så der er ikke en landing på vejen, der er hård for kroppen. Det er cyklen, der bærer dig. Og det er rigtig, rigtig godt, fordi skaderisikoen går nedad, som den ikke gør ved fx løb. Løb er også godt, men for personer, der vejer meget eller har ondt i knæene, er løb måske ikke det bedste sted at starte. Og der er cyklen bare et fantastisk redskab at bruge til vægttab,” siger Per Nielsen.





Per Nielsen er personlig træner og kostvejleder



Sådan taber du dig med cyklen

- Kør mindst 30 minutter om dagen.
- Kør intervaller, hvor du kører til i ét minut og triller i ét minut.
- Gør det ti gange.

Fordele:

- Cyklen bærer din vægt, så du får færre skader end ved løb.
- Du får frisk luft og vind i håret.

Ulemper

- Befærdede cykelstier i byerne er ikke velegnede til interval-cykling, så du skal finde en rute, der passer til det.

Du skal afsted ofte

Det er altid sundt at cykle, men skal du tabe dig, skal du afsted ofte.

”Vores sundhedsmyndigheder siger, vi skal være aktive 30 minutter om dagen, og så skal pulsen op fx to gange om ugen i kortere perioder. Så hvis man kan ramme, at man får cyklet en tur i ca. tredive minutter hver dag, og at i to af de tredive minutter i løbet af ugen indgår interval med et minut, ti gange, så er man rigtig godt stillet.”

Så hvis man cykler til arbejde og har de der 4-5 km, så begynder det at hjælpe på det?

”Så begynder det at hjælpe på det. Du kan også supplere med en kondicykel hjemme i stuen,” siger Per Nielsen, der er tidligere håndboldspiller, men nu er en glad cyklist.

”Jeg cykler faktisk en del på arbejde, men jeg er også blevet helt bidt af at køre på landevej på racercykel. Jeg har spillet håndbold i mange år, og stoppede så og begyndte at løbe, men mine baglår kunne ikke klare det til sidst. Så for fire år siden begyndte jeg at køre på racer på landevej, og jeg er helt tosset med det. Skulle jeg vælge om i dag, ville jeg hellere være cykelrytter end at spille håndbold. Jeg synes simpelthen, det er så sjovt.” 🚲

»



Trænings- og ernæringseksperter

Per Nielsen er uddannet personlig træner og kostvejleder med speciale i vægttab, anatomi og fysiologi. Indtil i år sad Per Nielsen som formand igennem syv år i Adipositasforeningen, hvor formålet er at tale de overvægtiges sag igennem medierne, samt bremse mobning af overvægtige børn og voksne.

WEB: PERNIELSEN.COM

Og det er ikke kun mennesker med overvægt, der har fordele af at bruge cyklen.

”Det behøver ikke engang være, fordi man er til den tunge side. Der findes mange, som har, hvad man kan kalde en normal vægt, men som ikke har løbet i lang tid, og bare går i gang med det. Og det er bare meget hårdt for sener og led. Du får måske en forstrækning i baglåret ved en landing. Det er bare mere hårdt at løbe, end at cykle.”

Men hvor meget skal man så cykle, for at tabe sig? Jo, en tur på 500 meter til Brugsen er ikke nok - der skal mere til. Hvis du skal tabe dig, skal dit energiforbrug være højere,

end den energi, du indtager gennem kosten.

”Man kan sige, at hvis man cykler en time hver dag, så har man brugt en masse energi. Cykler man kun et minut, bruger man ikke lige så meget energi, og så skal man nok ikke forvente de helt store ting rent væggtabsmæssigt. Men hvis man kan cykle, hvor pulsen kommer op, og du begynder at hive efter vejret, og hvor du har svært ved at føre en normal samtale, så går det ind og påvirker energibalancen i positiv retning, så du oplever væggtab. Så skal du selvfølgelig huske, at du ikke skal kompensere for det ved at spise mere,” siger Per Nielsen.

Du kan optimere vægttabet endnu mere ved at cykle på en bestemt måde.

”Man har fundet ud af, at hvis man kører i interval, hvor man kører til i et minut og så triller i et minut og gør det fx ti gange, så har det en effekt på det skadelige mavefedt, der kan sætte sig omkring de indre organer. Fordi man arbejder højintensity i det ene minut, så går det ind og gør noget rent hormonelt ved nedbrydelsen af det skadelige mavefedt, som så har en positiv effekt på vores sundhed,” siger Per Nielsen og vender tilbage til cyklens fordele:

”Det er ikke alle mennesker, der kan løbe i et højt tempo. Det er ikke

alle mennesker, der kan hoppe i et bassin og svømme eller sætte sig i en romaskine. Men de fleste mennesker kan sætte sig på en cykel og træde i pedalerne og få pulsen op på den måde.”

Hvis du vil køre intervaltræning på cyklen, skal du dog finde det rigtige sted at gøre det. En cykelsti i Indre By i København eller Aarhus Midtby er ikke velegnet.

”Det kan være en udfordring, så det afhænger selvfølgelig af, hvor man bor, men med noget planlægning, kan de fleste finde nogle steder, de kan køre - det kan være, du skal køre en omvej efter arbejde.”

CYKELLØBET, DER IKKE ER ET CYKELLØB

Det gælder ikke om at komme først, men om at have det smukt



Cyklisterne kører fire dage i smukke omgivelser.

De 100 deltagere, der til august deltager i cykelløbet, Søhøjlandet Rundt, skal nyde den smukke natur ved Silkeborg og hinandens selskab. De allerfleste har passeret de tre snese år.

Når Bjarne Petersen skal beskrive Folkecykelløbet Søhøjlandet Rundt lægger han ud med at sige, at løbet slet ikke er et cykelløb:

”Jamen, vi kalder det ikke et cykelløb, vi kalder det et cykle-event, fordi et cykelløb normalt handler om at komme først. Det gør det her løb ikke. Det retter sig imod alle former for cykling, og det gælder ikke om at komme først. Det handler meget mere om det sociale samvær,” siger Bjarne Petersen, der er lokalformand for Cyklistforbundet i Silkeborg.

Cykeleventet finder sted over fire dage i august måned, hvor deltager-

ne cykler ruter omkring Silkeborg. Og det handler i høj grad om at nyde turen.

”Vi vil gerne præsentere Silkeborg og de naturskønne omgivelser, vi har her, og så vil vi gerne fremme cyklen som aktivt motionsmiddel,” siger Bjarne Petersen, der har plads til 100 deltagere i løbet.

”Vi kan have 100, der cykler med som deltagere, og så 30 frivillige. Og det er primært et løb, der retter sig mod folk, der er over 60 år. Cirka halvdelen af dem, der cykler med, kører på elcykel. Vi syntes, der manglede et tilbud til elcyklister. Men man skal kunne cykle de her cirka 60 kilo-

»



Start i det grønne



Der er fire forskellige ruter, som deltagerne skal ud på.



Cirka 90 deltagere og 30 frivillige kørte med sidste år.

» meter per dag på enten almindelig cykel eller på elcykel. Man kan deltage én eller flere af dagene.”

Det er tredje år, løbet finder sted. En af dem, der kørte med sidste år, er Cyklistforbundets tidligere mangeårige formand i Odense, Kurt Lunders Hansen, der tog turen op til Søhøjlandet med sin tidligere mangeårige kollega i Cyklistforbundet i Odense, Jens. De er begge 67 år gamle og nypensionerede.

”Jens tog den på elcykel, jeg med rugbrødsmotor. Det var virkelig godt: Nogle fantastiske smukke ture og det hele var meget velorganiseret. Man kunne melde sig til en gruppe, der passede til den hastighed, man kunne køre. Og Silkeborg og omegn er jo på mange måder et 'outdoor-paradis'. Cykelnettet er godt, og det er meget smukt,” siger Kurt Lunders Hansen. De benyttede desuden lejligheden til at opleve nogle af Silkeborgs seværdigheder.

”De har meget at byde på i Silkeborg – ikke kun naturen, men også kulturelt. Så vi kunne kombinere cykelturen med nogle dejlige kulturelle oplevelser. Vi var på Silkeborg Museum, Asger Jorn Museet og på Silkeborg Bad,” siger Kurt Lunders Hansen, der også cykler med i år. 🚲



Stop ved Svstrup Kro

Folkecykelløbet - Søhøjlandet Rundt 18.-21. august 2024

Deltag en eller flere af dagene. Pris pr. tur 200 kr. Alle fire for 500 kroner.

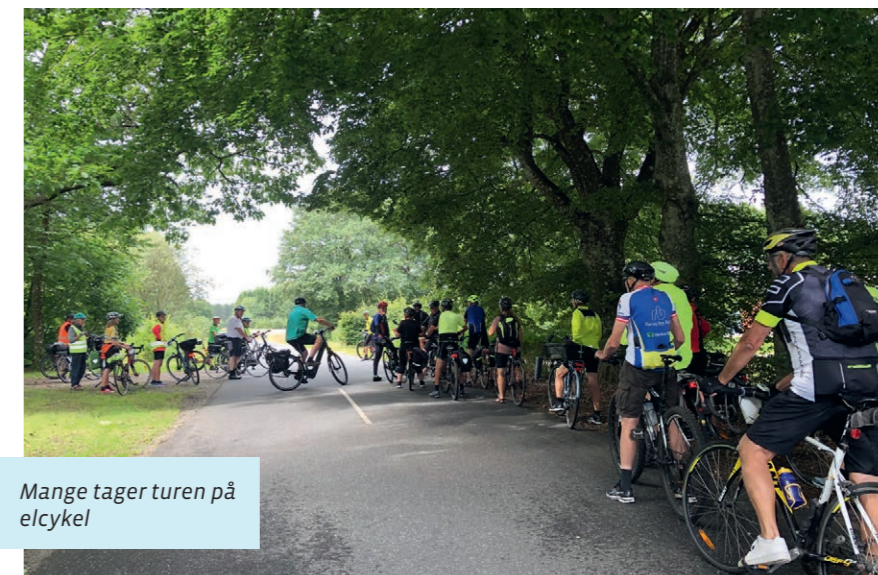
Folkecykelløbet Søhøjlandet Rundt arrangeres af Idræt om Dagen i Silkeborg, Cyklistforbundet, DGI Midtjylland og en række frivillige kræfter.

Læs mere: bit.ly/3RdONMO



Silkeborg Museum var et af stoppene sidste år.

Se video om cykelløbet:



Mange tager turen på elcykel



Prøvekør elcykler og få skræddersyet cykelrådgivning i Gazelle E-bike Testcenter



I Danmarks største elcykel-testcenter klæder Gazelle dig på til at træffe de rigtige valg, hvis du overvejer at anskaffe dig en elcykel. Uanset om du er førstegangs-køber eller rutineret el-cyklist.

Med en aftale hos en af vores dygtige rådgivere bliver du i ro og mag guidet ud fra dine personlige cykelbehov og ønsker. Samtidig kan du opleve og prøvekøre Gazelles komplette udvalg af elcykler på den 34 meter lange, indendørs testbane. Alt sammen helt gratis og uforpligtende.

Du finder os på Gladsaxe Møllevej 19, 2860 Søborg, og bor du ikke lige i nærheden, kan du let booke en online rådgivning.

Læs mere om Gazelles E-bike Testcenter på www.gazellebikes.com/da-dk/testcenter eller book en tid til et besøg med det samme via QR-koden!





FOTO: SIF MEINCKE

Læs mere: bit.ly/4edSf42

Til Paris med handicap

Kan man cykle til Paris, hvis man har cerebral parese? Ja, det kan man.

Den 21. august inviterer Elsass Fonden i samarbejde med Cyklistforbundet, Kolding Kommune og Videnscenter om handicap til cykelparade i mangfoldighedens tegn. 22 seje cyklister med cerebral parese skal nemlig sendes godt afsted på Tour de Elsass, hvor de skal cykle fra Kolding til Paris på diverse specialcykler for at heppe på de danske para-atleter, der deltager i de Paralympiske Lege. Vores direktør, Kenneth Øhrberg Krag, repræsenterer Cyklistforbundet og er blandt talerne, når rytterne præsenteres, og de efterfølgende varmer op på en fælles cykelparade på 4,5 km, hvorefter rytterne cykler afsted mod Paris.

Emma Lund (foto) er en af de danske deltagere ved Paralympiske Lege.



TRE ÅR MERE MED VI KAN CYKLE!

Med næsten 23.000 børnehaverbørn som deltagere havde cykelkampagnen, Vi kan cykle! her i maj rekordmange deltagere, der øvede sig på at cykle i børnehaven med cykellege - og endnu flere børn kan nu glæde sig til det bliver deres tur. Østifterne og Cyklistforbundet har nemlig indgået en aftale om at fortsætte Vi kan cykle!-kampagnen også de næste tre år.

”Vi er simpelthen så glade for, at også kommende børnehaverbørn får mulighed for at cykle med og lære at cykle med cykellege. Færre og færre børn cykler, og vi skal gøre, alt, hvad vi kan, for at vende den kedelige udvikling. Samarbejdet med Østifterne sikrer heldigvis, at vi kan fortsætte det vigtige arbejde,” siger Kenneth Øhrberg Krag.



FOTO: JENS HASSE

MEDVIND TIL KAMPAGNER

Både den nye forårskampagne Fælles-Tour, og den gamle, Vi cykler til arbejde, kom godt afsted.

Næsten 58.000 cyklede med i Vi cykler til arbejde, og det er en stor fremgang fra sidste år, hvor 50.000 var med. Kampagnen er ved at komme helt op i gear igen efter de magre corona-år.

Den nye kampagne, der handler om at få unge til at cykle til uddannelse, Fælles-Tour, kom godt i gang med næsten 10.000 deltagere. Baggrunden for Fælles-Tour er, at antallet af cykelture siden 2010 blandt elever på ungdomsuddannelser er faldet med 40 procent. Cyklistforbundet kører kampagnen sammen med de fem regioner. I alt 46 skoler landet over deltog i kampagnen, der kørte fra 8. til 21. april og gentages næste år. Aarhus Katedralskole vandt førstepræmien.



FOTO: NUVÆRENDE HOVEDBESTYRELSE

Kom til Landsmødet 2024

Husk Cyklistforbundets landsmøde, som i år afholdes 26. oktober på Kosmopol i København.

Tilmelding åbner efter sommerferien. Alle medlemmer kan deltage, stille forslag og deltage i debatterne. På landsmødet vælger de delegerede fra Cyklistforbundets lokalafdelinger bl.a. hovedbestyrelsen. Cyklistforbundets lokale afdelinger vælger - baseret på afdelingens størrelse - et bestemt antal delegerede på afdelingernes lokale generalforsamlinger. Se dagsorden for den formelle del af landsmødet og øvrigt info på cyklistforbundet.dk/landsmøde2024

Top & Flop

Top
At et forslag fra Enhedslisten om, at regeringen skal arbejde for en mere cykelvenlig skattelovgivning, fik en meget positiv modtagelse i Folketinget.

Flop
At politiet forhindrer Københavns Kommune at sætte farten ned på 15 veje. Lad nu kommunerne selv bestemme.



CYKLISTFORBUNDET PÅ X

National cykelrute 2 Hanstholm - København (N2) er 385 km lang. Men der mangler desværre en lille bid i Odsherred Kommune. Odsherreds borgmester, Karina Vincentz, inviterede derfor bl.a. Rasmus Prehn (S), Malte Larsen (S) og vores egen direktør Kenneth til at cykle med på ruten.



CYKLISTFORBUNDET PÅ in

På Den Sociale Cykelkonference, som vi i Cyklistforbundet, Videnscenter om handicap og Røde Kors afholdt med fagfolk på tværs af sektorer og andre interesserede kunne man prøve, hvordan det er at køre på specialcykler.

INSTAGRAM

Vores direktør, Kenneth, taler med TV 2 om, hvorfor der er brug for data fra landets akutmodtagelser som supplement til politiets tal for trafikulykker.



Henriette Winther på

Vi cykler til arbejdes Facebook:

”Efter en lang arbejdsdag med morgenåbning kl 6:10 og så personalemøde til 17 fik jeg alligevel lokket et par kollegaer til at køre med på en omvej op til Bellevue Tårnet i Hjørring Bjerger.

Vejen op ad bakkerne var hård, men efter at vi havde været oppe i tårnet og nyde udsigten og vejret var der jo en dejlig tur hjemad igen. Og så glemte man helt hvor forpustet og svedig man har været her i maj måned, når man er en af de få på holdet, der kører uden el. Virkelig dejligt med sådan et moti-onstiltag 🙌😊”

SET PÅ NETTET



Lang tur til arbejde

Nej, det er ikke Omvejs-onsdag. Heller ikke Hent en kollega-dag. Det er Katja og Martin på toppen af verden i Himalayas bjerge iført sidste års Vi cykler til arbejde T-shirt. De cykler ikke bare til arbejde - de cykler fra Nepal til Tyrkiet og sendte os denne hilsen til vores Facebookside. Læs mere: bit.ly/3WYqYMO



Bicycle Bob

Forskning viser, at man bliver gladere af at cykle. På redaktionen er vi ikke sikre på, at Bob Dylan kender til den forskning. Måske er han dog sur over, at kæden sidder under sadlen. Cool Bike Art på X



Spiller de mon 'hjememusik'?

I Big Bike Orchestra har de ikke behov for en band-bus. Det polske orkester, der spiller pop-folk, klarer det hele selv og holder takten med både pedaler og instrumenter. Helle for at være kontrabassist, siger vi. bigbikeorchestra.com



**30 ER DET
NYE 50**

Ønsker du også, at vores byer skal være mere sikre, grønne og rare at være i? Så skriv under på Cyklistforbundets nye kampagne: *30 er det nye 50*. Målet er at ændre færdselsloven, så 30 km/t bliver den nye normalhastighed i byområder.

I Danmark kom mere end 1.600 mennesker til skade eller blev dræbt i byzone i 2022. Heraf blev 47 personer dræbt. Det tal skal ned på et rundt nul; ingen skal dræbes i bytrafikken. Det er allerede tidligere lykkedes i byer som Oslo og Helsinki.

Skriv under på 30 er det nye 50

- Lavere hastigheder mindsker risikoen for alvorlige ulykker. Ved 30 km/t. overlever ni ud af ti bløde trafikanter en påkørsel af bil, mens kun tre ud af ti overlever med 50 km/t.
- **Miljø:** Mindre støj og luftforurening.
- **Sundhed:** Flere vil vælge at cykle. Det er godt for sundheden.

cyklistforbundet.dk/30