

# CYKLISTER



TEMA

## FOR ZACHARIAS ER CYKLEN MAGISK

*Vi hylder cykelildsjælene*

*10 siders tema*



Det sker i 2024:

**VORES KRAV TIL NY  
NATIONAL  
CYKELSTRATEGI**  
SIDE 8

---

Gear og grej:

**TEST AF  
CYKELRYGSÆKKE**  
SIDE 21

---

Debat:

**ALDERSGRÆNSE I  
LADCYKLER?**  
SIDE 20

---

Du sover i en grøft,  
pakket ind i sølvfolie

**MOTIONSLOBET  
PARIS-BREST-PARIS:  
1.200 KM PÅ TRE DAGE**  
SIDE 26

---



# TÆTTERE PÅ NATUREN

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

Besøg os i København, Field's, Lyngby,  
Roskilde, Næstved, Odense, Herning, Kolding,  
Aarhus, Randers og Aalborg eller på [friluftsland.dk](http://friluftsland.dk)



FRILUFTSLAND

# Fem gratis tiltag til mere cykling

Lad os håbe, at 2024 bliver året, hvor flere får øjnene op for, at cykling er samfundets schweizerkniv: Uanset problem kan mere cykling bidrage til løsningen, især hvad angår sundhed, trængsel, miljø og klima. Derfor skal vi have flere til at cykle mere. Her er fem forslag, der er næsten gratis at indføre og alene kræver politisk vilje:

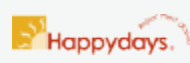
1. **1,5 meter lov.** 12 europæiske lande har indført en lovgivning om bilisters pligt til at holde en specifik minimumsafstand ved overhaling af en cyklist. Og ja, nogle veje er for smalle til at sikre en afstand på 1,5 meter, men mon ikke jurister kan finde ud af at formulere noget i stil med: "Hvis vejens beskaffenhed eller cyklistens placering ikke giver mulighed for 1,5 meter, kan overhaling foretages ved nedsat hastighed, idet køretøjet placeres helt til venstre på kørebanen."
2. **Væk med vetoret.** Giv vejmyndigheden, dvs. typisk kommunalbestyrelsen, det fulde ansvar for færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Politiet har en vetoret, der benyttes uens mellem politikredse, og som jævnligt får forvaltninger og kommunalpolitikere til fortvivlet at rive sig i håret af afmagt i mødet med en politimand, der siger nej.
3. **Økonomiske incitament.** Gør, som man med succes har gjort i Belgien siden 1999: Der kan en virksomhed give en bonus på 27 cent pr. km (to kr.) (dog maksimum 40 km/dag) til cyklende medarbejdere, og denne bonus er vel at mærke skattefri.
4. **Fjern pedalskatten.** Mange hjemmehjælpere benytter elcykler i deres arbejde, men hvis de efter endt arbejdsdag tager cyklen hjem, så de næste dag kan starte arbejdsdagen fra deres hjemmearbejde, bliver de beskattet af fri cykel som et personalegode. Det samme gælder for andre medarbejdere. Spild af tid, spild af brændstof og spild af livskvalitet.
5. **Øg sikkerheden for børn og trygheden hos forældre.** Færre og færre børn cykler, så stil fx krav til kommunerne om at vurdere, om skolevejene er sikre, og pålæg dem gerne at skulle udlevere anbefalede cykelruter til børnene. Dette tiltag vil især gøre en forskel i kraft af det fokus, der kommer på, hvordan cykelforholdene til og omkring skolen er. Problemerkendelse er, som bekendt, forudsætningen for problemløsning.

Godt nytår og god fornøjelse med bladet. 

JENS PETER HANSEN  
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



## MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: [cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter](https://cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter)



10



## Ildsjælene

### TEMA

## Mød fire cykelildsjæle

Du kender dem godt: Dem, der brænder for en sag. Dem, der får ting til at ske. Vi har mødt fire cykelildsjæle og hylder nogle af dem, der gør en forskel og får flere op på cyklen.

### 10 SIDERS TEMA

## TALCYKLING



1,86%

Den procentdel, der blev sat af til cykling, da næsten alle Folketingets partier vedtog en plan for Danmarks infrastruktur frem til 2035.

### Det arbejder vi for

- Cykling som central og ligeværdig transportform
- Folkesundhed og den grønne omstilling
- Fremkommelighed og gode rammebetingelser

30

- Sikkerhed og tryghed
- Ung og fritidscykling
- Cykling som middel til at løse samfundsudfordringer

### Det arbejder vi med

- Gennemslagskraft
- Interessevaretagelse
- Kampagner
- Rådgivning
- Engagement
- Aktivisme

### Hvordan

- vi indfrir formålet



### Det kræver, at vi er

- Et moderne Cyklistforbund
- Innovative
- Modige
- Imødekomende og inviterende
- Vidende og rådgivende

### Det kræver, at vi sikrer

- Bæredygtig organisatorisk udvikling
- Stabilitet og vækst
- Medlemmer, støtter og frivillige
- Lokal tilstedeværelse
- Et dygtigt økonomisk arbejde
- Partnerskaber
- Synlighed
- Et stærkt image

## Ny strategi

**‘Flere skal cykle mere – et grønnere, sundere og sjovere Danmark.’**

Læs om Cyklistforbundets nye strategi, der gælder fra 2023 til 2026. Den beskriver vores vision, mål og værdier.

### 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

## Tre sommerdøgn i himlen – eller helvede



26

Mød manden, der sov i en grøft iklædt sølvfolie, da han kørte Paris-Brest-Paris: 1.200 km på tre dage med få timers søvn. Han vil gerne gøre det igen.

24



### Gear og grej:

**Test af cykelrygsække:** Hvilken rygsæk er bedst, når turen går til arbejde? Vi tester fem rygsække.

**Slut med punkteringer?**  
Vores ekspert om punkterfrie løsninger

**Cyklisterforbundet**  
Rømersgade 5  
1362 Kbh. K  
Tlf. 33 32 31 21  
post@cyklisterforbundet.dk  
cyklisterforbundet.dk

**Hovedbestyrelse**  
Se kontakinfo på  
cyklisterforbundet.dk/  
hovedbestyrelse

Oplag 13.000 stk.  
ISSN 0109-2790

**Udgives** fire gange årligt  
**design & produktion**  
OTWA/S

**Annoncer**  
Cyklisterforbundet,  
tlf. 33 32 31 21

### Eftertryk

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

**Forsidefoto:** Zacharias Baden  
fotograferet af Jens Hasse.

- 3 Leder
- 4 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Nytårsønsker fra Cyklisterforbundet

### TEMA

- 10 De gør en forskel
- 12 Cykeltutten
- 15 Dynamoen fra Vestegnen
- 16 Lonni blev året cykellærer
- 18 Sportsdirektøren i Nykredit
- 19 Ilden skal holdes ved lige
- 20 Debat: Aldergrænse i ladcykler?
- 21 Gear og Grej: Test af rygsække
- 24 Gear og grej: Slut med lappegrejet
- 26 Himmelen og helvede: 1.200 km på tre dage
- 30 Nyt fra Cyklisterforbundet
- 31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 32 BAGSIDEN: Må pedalkraften være med dig!

### Tid til generalforsamlinger

Så er det blevet tid til at få datoen for afdelings generalforsamlinger i 2024. Datoen vil blive lagt på oversigten på hjemmesiden.

[cyklisterforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/lokale-generalforsamlinger/](https://cyklisterforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/lokale-generalforsamlinger/)





FOTO: KENNETH NGUYEN/GONZALES PHOTO/RITZAU SCANPIX

## Bredere cykelstier

**KØBENHAVN:** Københavns Kommune har udsendt publikationen Cykelfokus 2024, som blandt andet indeholder en manual for cykelstier. Den nye manual lægger op til bredere cykelstier. Behovet for mere plads er steget på grund af flere cyklister, lad- og el-cykler. Forvaltningen har derfor besluttet, at de travleste cykelstier fremover skal være fire meter brede. Det er bredden på blandt andet Dronning Louises Bro, og dermed får de cyklister, der færdes på Københavns mest

befærdede cykelstier, en halv meter mere at boltre sig på. De dobbeltrettede cykelstier skal også være bredere. Tidligere var reglerne ikke anderledes for de dobbeltrettede cykelstier. Men nu har forvaltningen besluttet, at de dobbeltrettede stier skal være mellem fire og seks meter brede, afhængigt af hvor travlt der er på cykelstien. Fra 2018 til 2022 har københavnerne anskaffet sig 66 procent flere ladcykler og cykelanhængere. Link: [bit.ly/3RURbYu](https://bit.ly/3RURbYu)



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Ny grøn plan for trafik

**ODENSE:** Byrådet i Odense har vedtaget en ny grøn mobilitetsplan, der blandt andet skal hjælpe Odense med at opnå målet om at være klimaneutral i 2030. Nogle af forbedringerne er:

- Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring seks skoler (2023).
- Forbedrede cykelpassager igennem bymidtens gågader (2023).

- Udvidelse af supercykelstinet mellem centrum og nabokommuner og mellem de største bydele og erhvervsområder i Odense (2024 og frem).
- Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring alle skoler i morgenmyldretiden (2024 og frem).
- Etablering af tyverisikre cykelparkeringsmuligheder i bymidten, hvor der blandt andet er mulighed for opladning (2025).



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Stor cykelkonference i Danmark i år

**VIBORG:** Domkirkebyen skal være værtsby for konferencen EuroVelo & Cycling Tourism Conference 2024. Der er tale om en cykelturisme-konference med 350-400 deltagere fra hele Europa. Konferencen, som sidste år afholdtes i Izmir, kommer til at foregå i Viborg den 23.-25. september. Det er bestyrelsen for Det Europæiske Cyklistforbund, European Cyclists' Federation (ECF), der har valgt Viborg som værtsby for cykelkonferencen. Cyklistforbundet i Viborg involveres også i konferencen.



## Vi deler fortovet

**RANDERS:** I Randers har de fundet en alternativ måde at udvide cykelstien på. Veje og Trafik i Randers Kommune fik den idé at bruge noget af fortovet til fordel for cyklisterne. Der er nemlig ikke så mange fodgængere på det stykke, og fortovet er meget bredt, så det blev delt i to. Cyklistforbundets landsformand bor ved Randers og er begejstret for snuptagsløsningen, der ifølge kommunen er midlertidig, til der bliver penge til en egentlig cykelsti. "Det er simpelthen genialt tænkt, at de har lavet en løsning, der stort set ikke koster noget, og som fungerer i dagligdagen," siger Jens Peter Hansen, der hellere ser pengene blive brugt de steder, der slet ikke er cykelsti.





## 30 km/t. i Amsterdam

**HOLLAND:** Fra 1. december blev hastighedsgrænsen på de fleste veje i Amsterdam sænket til maksimalt 30 kilometer i timen. Det gælder på omkring 80 procent af alle veje i byen. Hastighedsgrænsen gælder for alle på vejen og cykelstien, inklusive løbehjul, elcykler, busser og taxaer. Sporvogne, busser og taxaer kan fortsætte med at køre 50 kilometer i timen i særlige baner. Man regner med, at den nye hastighedsgrænse vil resultere i 20 til 30 procent færre alvorlige ulykker. Støjforureningen vil også blive mindre.

FOTO: SHUTTERSTOCK



## Cyklister går mere op i det fælles bedste

**TYSKLAND:** En tysk undersøgelse offentliggjort i november 2023 viser, at cyklister udviser større engagement i vores fælles vel sammenlignet med motoristerne. Studiet med titlen "Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior" søgte at udforske forholdet mellem valg af transportmiddel såsom cykling og bilkørsel og dets indflydelse på samfundsmæssig samhørighed. Ifølge undersøgelsen er passagerer i biler isolerede fra omverdenen, hvilket gør dem

stort set isolerede fra de sanseoplevelser, som fodgængere og cyklister møder. Denne isolation skaber en stærk kontrast mellem bilister og dem, der vælger at cykle. Personer, der cykler regelmæssigt, har flere muligheder for direkte interaktion med deres omgivelser. Disse interaktioner bidrager til deres øgede opfattelse af at være orienteret mod det fælles bedste, hvilket fremmer en følelse af fællesskab og fælles ansvar.

KILDE: JOURNAL OF ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY

FOTO: SHUTTERSTOCK



## Skotterne lærer børn at cykle

**SKOTLAND:** Tal, indsamlet af Cycling Scotland (Cyklistforbundets søsterorganisation), viser, at i 2022-23 deltog mere end 60.000 børn i Bikeability Scotland-træning. Det står i skarp kontrast til de næsten tre ud af fire voksne i Skotland, der aldrig har modtaget nogen formel cykeltræning.

Bikeability Scotland, det nationale cykeltræningsprogram for skolebørn, er med til at øge de unges bevidsthed om trafikikkerhed og giver dem færdigheder og selvtillid til at cykle mere sikkert på hverdagsture. Programmet er gratis for eleverne og finansieres af Cycling Scotland, den nationale velgørenhedsorganisation for cyklister, gennem tilskud fra Transport Scotland. Det foregår igennem skolerne.

FOTO: SHUTTERSTOCK



## Brev til COP28

**DUBAI:** "Prioritér og investér mere i gang og cykling, så der kan ske betydelige fremskridt i forhold til klimamålene, og folks liv kan forbedres." Det var budskabet til regeringerne og forhandlerne på COP28-klimakonferencen i et åbent brev, som Cyklistforbundet var underskriver på sammen med en lang række andre organisationer. Initiativet Partnership for Active Travel and Health (PATH) var afsender på brevet.

"At gøre det muligt for flere mennesker at gå og cykle sikkert er afgørende for at dekarbonisere transport og opnå Paris-aftalen om klimændringer. Som PATH's forskning viser, er potentialet for at erstatte ture i motoriserede køretøjer med gang og cykling enormt og inden for vores rækkevidde. Alligevel mangler aktiv transport stadig prioritet," stod der blandt andet i brevet.



# Det er nemt at give cyklister gode gaver

Ny national cykelstrategi og møde med skatteministeren.

Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet, ser frem mod det kommende år i cykel-Danmark.

**N**ogle er sværere at give gaver end andre; de mangler ikke rigtig noget. Det gælder ikke Cyklistforbundet. Vi tager gerne imod — på cyklisternes vegne altså. Selv om Danmark er en af verdens førende cykelnationer, er der stadig meget, der burde forbedres, før vi kan hævde, at cyklismen virkelig prioriteres.

Men når jeg ser ind i 2024, er det faktisk med de optimistiske briller på. Vi ved for det første, at transportminister Thomas Danielsen (V) vil sætte gang i arbejdet med en ny national cykelstrategi.

Det er lige nu, at kommissoriet for arbejdet med strategien bliver skrevet – det vil sige rammerne for, hvad strategien kan og skal indeholde. Det er utrolig vigtigt, at vi får et kommissorium, der ikke er for snævert, men gør det muligt at fremme cykling i en grad, så vi kan høste de store fordele, som mere cykling giver os som samfund. Vi kom derfor i november med en klar opfordring til transportministeren: Tænk strategien bred, ambitiøs og tværsektoriel – gør den til meget mere end blot en udmønt-

ningsplan af de resterende cykelpenge, der er sat af i infrastrukturplan 2035.

Vi ved heldigvis, at vi bliver indkaldt til samtaler om strategien, da transportministeren ønsker en bred inddragelse. Det sætter vi pris på.

## Fjern dumme skatteregler

Vi ved for det andet, at vi har møde med skatteministeren, hvor vi skal tale om, hvordan vi fremmer cykling med økonomiske incitamenter. Vi vil blandt andet komme med eksemplet Aarhus Kommune, der fortæller, hvordan dumme skatteregler spænder ben for deres ambition om at flytte medarbejdere fra bil til cykel. Mange hjemmehjælpere benytter fx elcykler i deres arbejde, men hvis de efter endt arbejdsdag tager cyklen hjem, så de næste dag kan starte arbejdsdagen fra deres hjemmeadresse, bliver de beskattet af fri cykel som et personalegode. Det er ikke godt nok, og bør ændres.

Jeg ser også frem til at deltage i den store EuroVelo-konference, der finder sted i Viborg i 2024. Det er en mulighed for at sætte fokus på cykel-

turismen i Danmark, som jeg mener, vi slet ikke får nok ud af. Tyskland er fx langt foran i forhold til at være et attraktivt land for cykelturister. Vi burde være nummer et i verden. Også fordi cykelturisme potentielt er en stærk indtægtskilde. Så på ønskelisten er mere politisk opmærksomhed og mere interesse fra medierne på cykelturisme.


Jeg forventer også, at vi kommer til at tale meget mere om presset på cykelstierne i byerne. De nye, mange el-ladcykler og andre køretøjer stiller nye krav til cykelstiernes udformning – og ikke mindst hvem der må køre på dem. Vi skal have ændret reglerne for det.

## National katastrofe

Jeg ser også frem til at gøre mit til at sætte nogle ønsker på dagsordenen, som vi taler for lidt om, fx at færre og færre børn cykler. Det var på lystavlen i 2022, men er glemt lidt igen. Tænk, hvis vi mister generationer af cyklister. Det er jo nærmest en national katastrofe.

Jeg synes også, vi taler for lidt om digitalt stelnummer. Nu vil regerin-



A man in a dark suit and quilted jacket stands on a paved street, holding a white bicycle. He is looking directly at the camera. The background shows a residential street with buildings and a white car.

gen indføre, at politiet får øgede beføjelser til at tjekke, om du som cyklist kører på en stjålet cykel. Det bør følges op af digitalt stelnummer, så politiet hurtigt og smertefrit for cyklisten kan tjekke det. Og apropos politiet, så håber jeg, at vi i 2024 får fjernet deres vetoret over for kommuner, der vil sætte hastigheden ned til 30/40 km/t. i byerne.

Og så taler vi alt for lidt om, hvor sjovt det er at cykle. Lad os tale cykelglæden op. Cyklen er frihed på to hjul, siger vi i Cyklistforbundet. Hvem ønsker ikke frihed? Så lad os tale meget mere om cykelglæde i 2024. 🚲

#### HER ER VORES ØNSKELISTE:

- 🚲 Mindst 20 procent stigning i antallet af cyklede ture i 2030 sammenlignet med 2022.
- 🚲 Cyklen gøres til et centralt og ligeværdigt transportmiddel på linje med privatbilisme og kollektiv transport.
- 🚲 Beslutninger tages med udgangspunkt i landsdækkende trafikmodeller, der inkluderer cyklisme.







# SJÆLENE

NOGLE HAR MERE KÆRLIGHED TIL CYKLEN END ANDRE. I DETTE TEMA KAN DU FX MØDE ZACHARIAS OG DE ANDRE FRIVILLIGE I CYKELTUTTEN I SVENDBORG. NÅR DE FÅR SKROT TIL AT BLIVE TIL CYKEL IGEN, INDFINDER MAGIEN SIG. ZACHARIAS OG DE ANDRE ILDSJÆLE, DU KAN MØDE I VORES TEMA, GØR PÅ HVER DERES MÅDE EN FORSKEL FOR CYKLINGEN I DANMARK. NOGLE SOM FRIVILLIGE, ANDRE PÅ DERES ARBEJDE. I DETTE TEMA HYLDER VI DEM OG HÅBER, DE KAN INSPIRERE ANDRE TIL OGSÅ AT GØRE EN FORSKEL.





# CYKLENS MAGI

**32-ÅRIGE ZACHARIAS BADEN (TH) ELSKER AT RODE MED CYKLER. HAN HAR FUNDET SIT PARADIS I CYKELTUTTEN I SVENDBORG, HVOR ALLE KAN KOMME IND FRA GADEN OG FÅ SIG EN CYKEL — HVIS DE ALTSÅ SELV SÆTTER DEN I STAND. HAR MAN IKKE HÆNDERNE SKRUEET RIGTIGT PÅ, HJÆLPER VÆRKSTEDETS ILDSJÆL GERNE TIL.**

**E**t par brugte cykler hænger ned fra loftet foran vinduespartiet ud mod havnen, så man kan få et indtryk af, hvad der er på spil indenfor. Potteplanter sender et signal om, at her er hyggeligt, og det er bevidst, for alle er velkomne i den rå bygning, som er fra dengang, Svendborg havde et skibsværft.

Cykeltutten blev i 2015 etableret som et integrationsprojekt på Frederiksborg midt i havnen. Målet er at give folk en indgang til byen ved at mødes om cykelreparation. Det havde 32-årige Zacharias Baden gavn af, da han i 2016 flyttede til Svendborg, hvor han

havde fået job som byplanlægger.

”Jeg elsker at reparere cykler. Da jeg gik på universitetet i København, satte jeg cykler i stand på et gammelt tørloft på 7. sal og solgte dem. Men da jeg flyttede hertil, savnede jeg et fællesskab, for jeg kendte ikke nogen i Svendborg.”

Zacharias Baden mødte nogle gutter omkring de 60 år, da han opsøgte Cykeltutten.

”De blev mine første venner i byen. De tog godt imod mig, og det er den ånd, vi fører videre, når direktøren på en carboncykel og Daniel fra Rwanda, som endnu ikke har lært at

cykle, kommer ind ad døren,” fortæller Zacharias Baden, som i dag er foreningens kasserer og en af de mange stabile drivkræfter i Cykeltutten. Han kalder Cykeltutten for et ’cykelkulturhus’.

Værkstedet holder åbent hver onsdag eftermiddag, og flere er i gang med at skruer og justere på cykler, som kommer fra genbrugsstationen.

”Vi har primært været et integrationsprojekt, men med tiden er vi blevet for alle. Man skal bare have lyst til at rode med cykler. Vores yngste medlem er 12 år, og den ældste er 80.”

## **Alle kan fikse en cykel**

Cyklen er et genialt køretøj at samles om, mener Zacharias Baden, der også er medlem af Cyklistforbundet. For teknologien er så simpel, at alle kan lære at fikse en cykel.

”Vi laver 300 cykler om året, men man får ikke bare en cykel. Man skal selv lave den. Vi har værktøj og





brugte reservedele på lager, og hvis krankboksen eller navet i baghjulet driller, hjælper vi til.”

Mange får en ahaoplevelse, når han viser, at et kabel går herfra og dertil, og at det bare er det, de skal skifte.

”Efter et par uger går de i gang af sig selv, fordi de har mod til at kaste sig ud i det. Vi har lige haft en gruppe unge ukrainere, som satte mountainbikes i stand. De var drevet af, at de havde knækket koden til, hvordan man reparerer en cykel.”

Selv er Zacharias Baden drevet af den glæde, han møder, når det lykkes for en 12-årig at lappe en cykel, og han kører glad afsted.

”Vores fællesnævner er cykler, men i princippet er det kærligheden til at få noget skrammel til at virke igen. At man tager noget skrald, som andre har smidt ud, og giver det nyt liv; at folk knækker koden og finder ud af, hvor stor en glæde det er at lave og

reparere sin egen ting: Det er det, jeg synes, virkelig gør cyklen til noget helt magisk.”

Han når ikke selv at fikse cykler om onsdagen. Her går hans tid med at dele gode råd ud og anvise det rette værktøj.



**Vores fællesnævner er cykler, men i princippet er det kærligheden til at få noget skrammel til at virke igen.**

”Som jeg siger, så går jeg til cykelværksted hver onsdag. Det har jeg gjort siden 2016. Det kan være hektisk, men det er aldrig kedeligt, for selv om vi laver det samme hver onsdag, kommer der nye mennesker ind,

som har en historie. Det udvikler sig hele tiden, for har én en ide, som der er opbakning til, så gennemfører vi den,” siger Zacharias Baden.

### **Flugt fra Thatcher**

Louis Andersen svinger svensknøglen. Han har kastet sin kærlighed på en lys damecykel, men den er kun en i rækken af cykler, han gør køreklar. ”Jeg har været i døgnbehandling for misbrug, og vi havde kun fire cykler til omkring 20 mennesker. Nu sætter jeg ti cykler i stand, for jeg vil gerne give behandlingsstedet noget igen,” siger han.

Cykeltutten medvirker sammen med en praktikplads på genbrugspladsen til, at han er ved at finde ind på en holdbar kurs efter sit misbrug med afledt kriminalitet.

”Værkstedet giver mig ro, for her kan jeg være mig selv, så jeg kan bygge et nyt netværk op i stedet for den rådne omgangskreds, jeg hav-



de,” siger Louis Andersen, som arbejder på værkstedet tre-fire gange om ugen. Indtil nu har han gjort otte cykler klar.

David Cave har også indfundet sig. Den 75-årige englænder var med til at stifte Cykeltutten, som giver ham et kammeratskab.

”Jeg har været ramt af sygdom, så jeg forærede min cykel væk, men nu har jeg lyst til at cykle igen, så jeg skal have sat en i stand. Det er utroligt, at et land kan være så rigt, at vi kan få fat i så mange brugte cykler,” konstaterer han.

Der er ofte en kvinde på spil, når en udlænding slår sig ned i Danmark. Det var der også, da David Cave cyklede Europa rundt i 1980.

”Jeg var på flugt fra Margaret Thatcher og hendes politik. Hun gav mig ganske vist en skatterabat, og de penge købte jeg cyklen for. Jeg kunne godt lide stemningen i Danmark, så her blev jeg,” fortæller han.

### Reparationer avler relationer

Peter Bull braser kartofler på et blus på cafeens disk. Han har slukket for kaffemaskinen, for ellers springer sikringerne. Udover engagement koster det ikke noget at være medlem af Cykeltutten, så han ved ikke, om han er med i foreningen eller blot bruger.

”De andre tror nok, at jeg er medlem, for jeg kommer her ofte for at opleve den ro, som fællesskabet giver. Jeg kunne godt tænke mig, at Cykeltutten udvikler sig til et folkekøkken, for hvad skal vi lave, når alle har fået en cykel,” spørger han.

I hjørnet står Mikael og spiller kontrabas. Han understreger uopfordret og med et målrettet blik, at hans navn staves med k. Det er tydeligt, at Cykeltutten tiltrækker mennesker med et tvist. Det sætter Zacharias Baden pris på.

”I mit arbejdsliv sidder jeg meget foran en computer og er omgivet af andre professionelle, som ved præcist, hvad de skal. En stor del af Cykeltutten er at gøre plads til sjove og skæve typer, og det lærer jeg af.



## Fakta om Cykeltutten

**C**ykeltutten blev etableret i 2015 som et integrationsprojekt på det tidligere skibsværft på Frederiksbø i havnen i Svendborg. Foreningens formål er at mødes om cykelreparation og på den måde få en indgang til byen. Derudover arrangerer Cykeltutten cykelture og har blandt andet mountainbikehold.

Cykeltutten er en forening og skabes af alle, der vil være med. En bestyrelse sørger for den årlige generalforsamling og har styr på økonomien, men den højeste myndighed er medlemsmødet den første onsdag i hver måned. Det koster ikke noget at være medlem, men man skal tage ansvar for, at stedet og fællesskabet fungerer.

En time inden mødet kan man få en intro til cykelkulturhuset. Man kan også bare kigge forbi, når der er åbent.

Cykeltutten har vundet kommunens klimapris og en pris for socialt arbejde.

### Hvor kommer cyklerne fra?

Cykeltutten henter cykler på Svendborg Genbrugsstation. Nogle er næsten køreklar, andre skal have en stor reparation, og andre igen har måske en reservedel eller to, som kan bruges.

### Hvordan får man en cykel?

Man laver selv en cykel. Først vælger man en cykel, hvorefter frivillige vurderer, om den kan laves. De hjælper også til. Cyklen er gratis. Det samme er genbrugsreservedele, lån af værksted og værktøj og hjælp fra de frivillige, men cykelolie, WD-40, el, værktøj, kaffe og toilet papir koster penge. Derfor sætter Cykeltutten pris på donationer.

Derudover driver Cykeltutten Svendborg Cykeludlejning, hvis overskud går til aktiviteter i cykelkulturhuset.

SE VIDEO MED ZACHARIAS OG CYKELTUTTEN HER: [BAGHAVENFILM.DK](http://BAGHAVENFILM.DK)

For eksempel at det er lige meget, om værktøjet hænger perfekt.”

Det afgørende er fællesskabet.

”Jeg kan godt lide at reparere cykler derhjemme, men jeg finder også en glæde i at hjælpe andre med at skabe noget, som gør deres hverdag

lettere. Jeg har måske ikke så meget til fælles med en bonde fra Eritrea eller en maskinarbejder fra Syrien, men når vi bygger cykler og hjælper hinanden, opbygger vi en relation,” siger Zacharias Baden. 🚲



# DYNAMOEN FRA VESTEGNEN

**CHRISTINA VEDELSPARRE GØR EN HELT SÆRLIG INDSATS FOR AT FÅ FLERE BØRN I HØJE-TAASTRUP KOMMUNE TIL AT CYKLE. DERFOR UDNÆVNTE CYKLISTFORBUNDET CHRISTINA TIL ÅRETS CYKELDYNAMO SIDSTE ÅR.**

Cyklistforbundet uddeler hvert år på landsmødet prisen som Årets Cykeldynamo til et medlem eller en lokal afdeling af forbundet, som har gjort en særlig indsats for cykelsagen – især i eget lokalområde. Christina Vedelsparre står blandt andet sammen med Cyklistforbundet i Vestegnen bag projektet 'Inspirationsskoler', hvor tre skoler i Høje-Taastrup er gået med til at gøre en særlig indsats for at få flere elever til at cykle.

"Jeg er relativt ny i Cyklistforbundet, og jeg vidste faktisk slet ikke, prisen som Årets Cykeldynamo eksisterede, men jeg blev meget glad og meget positivt overrasket over, at man fra Cyklistforbundets side anerkendte min indsats," siger Christina Vedelsparre.

Hun er hjemmefødt i Taastrup, og det er også på Vestegnen, at ildsjælen udfører sit frivillige arbejde, som i bund og grund skyldes en frustration.

"Jeg er selv cyklist, mor til tre piger, og har cyklet i skole med de yngste børn. Og jeg har set det kaos, der er uden for skolen, og det resulterede i, at jeg lavede en indsats derude omkring trafikssikkerhed. I den forbindelse fik jeg øjnene op for, at hvis vi kunne få flere børn til at



cykle, så ville det betyde færre biler omkring skolen og dermed bedre trafikssikkerhed. Og så fik jeg idéen til at lave et projekt, der handlede om at få børn til at cykle i skoletiden."

## For mange bagsædebørn

Christina Vedelsparre er til daglig skadebehandler i et leasingselskab, hvor hun behandler autoskader. Men i fritiden kæmper hun for, at børn ikke bliver kørt rundt til alting.

"Jeg selv elsker at cykle, og jeg kan se resultatet af mange års cykling med mine egne børn, og hvor gode cyklister de er. Jeg synes, det er mega-ærgeligt med den her udvikling med alle de såkaldte bagsædebørn og at antallet af børn, der cykler, falder. Så det skulle der bare gøres noget ved, fordi jeg synes, de går glip af en hel masse. Der er så mange børn, som aldrig oplever friheden ved at cykle eller den selvstændighed, der følger med ved at kunne færdes trygt og sikkert på cykel, fordi de bliver kørt fra A til B af deres forældre."

Christina Vedelsparre har som ambition i sit projekt med de tre skoler, at en skoleklasse skal afsted på

cykel mindst en til to gange om ugen. Eleverne lokkes med præmier, sponsoreret af virksomheder. Der optjenes ét lod pr. cykeltur med klassen. Jo flere lodder, jo større vinderchancer. Der trækkes lod hver tredje måned blandt alle de klasser, der har været afsted. Projektet varer i et år, og erfaringerne skal fungere som inspiration for kommunens øvrige skoler.

"Jeg kalder det inspirationsskoler, fordi vi skal inspirere hinanden, og det er de gode historier, der skal gives videre. Mit håb er, at når projektet afsluttes til april 2024, så er der skabt nye gode vaner hos børnene og gjort en masse erfaringer hos lærerne om, at det er sjovt at cykle med sin klasse. Og når projektet er afsluttet og blevet evalueret, vil jeg prøve at overbevise vores byråd i Høje-Taastrup Kommune om, at cykling i skoletiden er vejen frem for at få flere børn til at cykle." 🚲



Rasmus Emil Lindhede, som er far til en dreng i Lonnis klasse, indsendte nomineringen af Lonni Pia Tyrrell.

## LONNI BLEV ÅRETS CYKELLÆRER

**FOR SKOLELÆRER LONNI ER CYKLEN ET REDSKAB TIL AT GIVE ELEVERNE STØRRE SELVVÆRD OG SELVTILLID.**

”Jeg havde på et tidspunkt en elev på 10-11 år, som ikke kunne cykle, så jeg medbragte min søns aflagte cykel i skole, og så brugte vi alle frikvartererne på, at jeg løb ved siden af ham og støttede ham, mens han lærte at holde balancen og turde, at vi langsomt gav slip på ham. Og så begyndte nogle af hans klassekammerater også at ville hjælpe ham, så det blev et fælles projekt, at nu skulle vi have ham til at cykle. Til sidst tog han cyklen med hjem, og så kom han på den hver morgen i skole. Det var en rigtig stor sejr.”

Det fortæller Lonni Pia Tyrrell, som har været lærer i 28 år. De seneste mange år har hun arbejdet i



specialklasser med børn, som har indlæringsproblemer. Sidste år overraskede Cyklistforbundet hende på en ganske almindelig onsdag på Lærkeskolen i Stenløse, da Cyklistforbundets vicedirektør, Jane Kofod, dukkede op i klassen med diplom, blomster og præmie. Lonni havde vundet 'Alle Børn Cykler-prisen', som hvert år går til en lærer, der bakker stærkt op om, at børnene skal cykle. Skoler og forældre landet over havde kunnet nominere lærere til prisen. I Stenløse var det Rasmus Emil Lindhede, som er far til en dreng i Lonnis klasse, der indsendte nomineringen af Lonni Pia Tyrrell. Han skrev blandt andet:

*"Lonni fortjener prisen, fordi hun giver selvtillid, frihed og højere selvværd til en gruppe børn, der ikke altid har det let. Vores søn går i specialklassen på Lærkeskolen i Stenløse. Ligesom de andre børn i klassen har han udfordringer med læring og på nogle punkter også med det sociale. Men ikke med cyklingen. Der stråler han. Det gør han, fordi Lonni – med hjælp fra de andre undervisere – har fokuseret målrettet på at gøre børnene sikre og komfortable på cyklen."*

For Lonni Pia Tyrrell var det et velkomment klap på skulderen

"Det er jo en kæmpe anerkendelse. Når man har spillet i et symfoniorkester i fem minutter, er der nogle, der klapper. Når jeg har arbejdet i fem minutter, er der ikke nogen, der klapper. Jeg kan jo ikke altid se, at det arbejde, jeg laver, gør noget godt, så det, at den her far anerkender det, er virkelig dejligt og rørende. Og også mærkeligt, fordi jeg synes jo, vi er et team. Jeg kan jo ikke gøre sådan noget her alene. Jeg er nødt til at have kolleger, som er med på den."

Lonni kalder ikke sig selv en cykelildsjæl. Hun mener bare grundlæggende, at cyklen har så mange gode

egenskaber, at det er helt oplagt at integrere den i undervisningen – ikke mindst af børn, som har udfordringer.

"Først og fremmest håber jeg for børnene, at de får et langt liv med bevægelse. Jeg håber sådan, at de opdager, at cyklen kan bruges til transport i stedet for at sidde i en bil – så de kan få et langt liv. Men det



Jeg håber sådan, at de opdager, at cyklen kan bruges til transport i stedet for at sidde i en bil.

LONNI PIA TYRRELL  
LÆRER, LÆRRESKOLEN I STENLØSE

giver dem også rigtig mange ting her og nu. Det giver dem frihed, når de først har lært at cykle. Et eksempel er den klasse, jeg har lige nu. Der var der ikke rigtigt nogen, der cyklede for nogle år siden, og i dag cykler syv ud af otte i skole hver dag. Og jeg synes, jeg kan mærke det på deres vågenhed, deres opmærksomhed og

deres koncentration, når de sidder i klassen."

For Lonni er cyklen en perfekt kombination af transportmiddel og noget, der er sjovt og sejt.

Klassen bruger cyklen som en reel erstatning for biler, bus og tog.

"Cykelturen giver respekt for andre mennesker, både når vi cykler i flok og skal passe på hinanden, men faktisk også i forhold til alle andre trafikanter. Mine elever bliver trænet i at aflæse, hvad der ellers foregår i trafikken, og hvordan man kan hjælpe nogen, og hvordan man kan forudse ting. Jeg synes også, der er omsorg i det, fx at vi ikke cykler lige stærkt. Så venter vi på hinanden, siger Lonni Pia Tyrrell, der fortæller om en særlig tur:

"Vi har engang cyklet fra Stenløse til Frederikssund, hvor der er 15 km. Der var regn og blæst, men vi gjorde det. Og så gik vi på café og fik varm kakao bagefter, så vi følte virkelig, vi var seje, da vi havde kæmpet os igennem den tur."

For den erfarne skolelærer har cyklen nærmest terapeutiske egenskaber:

"Der er jo desværre mange børn, der lider af angst og ikke har troen på sig selv. Jeg tror, at hvis vi sørgede for, at de kom op på cyklen, og at de var mere selvhjulpne, så ville de også få selvtillid og selvværd. Følelsen af, at 'jeg kan!'" 🚲

Alle Børn Cykler Prisen er en del af Cyklistforbundets store landsdækkende skolekampagne Alle Børn Cykler, som kører hvert år i september. Som en del af kampagnen opfordrer Cyklistforbundet skoler, kolleger og forældre til at nominere en lærer, der gør en særlig indsats for at få børn op på cyklen.

# ‘SPORTSDIREKTØREN’ I NYKREDIT FÅR KOLLEGERNE TIL AT CYKLE

**ENTUSIASME, HUMOR OG SUND KONKURRENCE GIVER RESULTATER I CYKLISTFORBUNDETS ‘VI CYKLER TIL ARBEJDE’, SIGER EN ERFAREN HOLDKAPTJAJN.**

**5.517** Så mange holdkaptajner cyklede med i VI CYKLER TIL ARBEJDE 2023. En af dem var Jens Ulrik Weper, eller JUP, som han kalder sig. Han kan ikke helt huske det, men mener, at han første gang var holdkaptajn for et af holdene hos Nykredit i Aalborg i 2005, hvor han stadig arbejder med IT. I 2014 blev han udnævnt til Årets Holdkaptajn. Det år kaldte han sig selv sportsdirektør, fordi han faktisk var holdkaptajn for to hold.

”Vi var pludselig for mange til kun et hold, så vi oprettede et hold mere, og der var ingen, der ville være holdkaptajn på det andet hold, så det blev jeg så. Så kunne jeg jo kalde mig sportsdirektør,” fortæller JUP, der ikke selv synes, han er en egentlig cykel-ildsjæl, selv om han cykler til arbejde året rundt. Men han er med til at gøre en forskel for cyklismen gennem sin mangeårige indsats som holdkaptajn. JUP er nemlig en af de mere innovative og entusiastiske holdkaptajner, som blandt andet har opfundet en del ‘badges’ til deltagerne på cykelholdet.

”Der var en, der lige skulle have 100 km ekstra på kontoen, så vi kunne vinde over det andet hold. Han havde en stærk lygte med batteri, som løb tør for strøm på halvvejen, så han måtte køre hjem i mørke, så han skulle have et nat-badge. En anden var lige ved at køre chefen

ned på parkeringspladsen, så han skulle selvfølgelig have et ‘næsten-kørt-chefen-ned-badge,” siger JUP, der måske var med til at inspirere Cyklistforbundet til at indføre et mørke-trofæ i Vintercyklingsugen.

”Det er vigtigt med humor i kampagnen – og så en sund og sjov intern konkurrence på holdet og mellem holdene på arbejdspladsen.”

JUP gør også gerne en ekstra indsats for at få cyklet så meget som muligt i kampagnen.

”Jeg skulle have vores bil på værksted, som ligger i gå-afstand fra min arbejdsplads. Alligevel skulle cyklen bakses bag på bilen, så jeg kunne få mit ‘kryds’ og en cykeldag på få hundrede meter.”

På cykelturene i vinterkulden kan han varme sig ved, at hans arbejde som holdkaptajn bærer frugt.

”Jeg har en kollega, som er maratonløber, men han cyklede ikke, men kørte til arbejde i sin bil de 25 km fra Støvring til Aalborg og gad ikke være med i VI CYKLER TIL ARBEJDE. Jeg mener, han fik en skade, så han i en periode ikke kunne løbe, og så meldte han sig alligevel til VCTA. Siden har han nærmest cyklet til arbejde hver dag, og det er både i regn, storm og slud. Han begyndte med VI CYKLER TIL ARBEJDE. Så det er jeg lidt stolt af.” 🚲



**Husk: VI CYKLER TIL ARBEJDE  
kører igen 1. til 31. maj.**



# ILDEN SKAL HOLDES VED LIGE

**AT GØRE EN FORSKEL OG ANERKENDELSE ER BRÆNDSTOF FOR ILDSJÆLENE, VISER FORSKNING.**

**D**u kender dem sikkert godt. De mennesker, der gør en forskel. Som gør en ekstra indsats. Som brænder for en sag. Måske er du selv en af dem. Nogle er frivillige, som Zacharias på Cykeltutten i Svendborg og Christina i Taastrup. Andre gør en forskel via deres arbejde, som Lonni, skolelæreren i Gladsaxe eller JUP i Aalborg. Du kan møde dem alle her i magasinet, hvor vi sætter fokus på ildsjæle, der gør en positiv forskel for cyklingen.

”Vi er glade for alle vores medlemmer, men blandt de mange tusinde medlemmer af Cyklistforbundet er der nogle hundrede, som gør en ekstra forskel. Og der er også mennesker, som igennem deres arbejde fremmer cyklingen i Danmark. Uden de frivillige og ildsjælene var vi slet ikke det cykelland, som vi er,” siger direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag. Cyklistforbundet uddelel flere priser til cykelildsjælene: Årets Cykeldynamo til et medlem, Alle Børn Cykler-prisen til en lærer og Årets Holdkaptajn i Vi Cykler Til Arbejde.

”Det gør vi for at anerkende dem, som gør en positiv forskel. Jeg tror, at vi nogle gange glemmer at give de her ildsjæle det ekstra klap på skulderen, som de fortjener,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Og ifølge analysekonsulent, Malthe Lindholm Sørensen fra Center For Frivilligt Socialt Arbejde er det vigtigt med anerkendelse – også ude i lokalforeningerne.

”Det bliver tit talt om, som om det handler om at holde nogle fester. Eller at der er kage og kaffe, når man mødes. Men det vigtigste er, at man oplever en anerkendelse fra de andre frivillige i fællesskabet og fra ledere



Man går ind i det frivillige arbejde for at gøre en forskel, så det er vigtigt, at man oplever, at man faktisk gør det.

**MALTHE LINDHOLM SØRENSEN**  
ANALYSEKONSULENT, CENTER FOR  
FRIVILLIGT SOCIALT ARBEJDE


eller koordinatører: Dem der nu har ansvaret i fællesskabet. Og at man bliver anerkendt fra modtagerne af den aktivitet eller den hjælp, man laver, er også enormt vigtigt. Og så er det faktisk også vigtigt med anerkendelse fra omverdenen,” siger Malthe Lindholm Sørensen.

## Pas på ilden ikke brænder ud

Ifølge ham bliver det nogle gange italesat, som om ’arbejdet’ for ildsjælene altid bærer lønnen i sig selv, men man risikerer, at ilden i længden brænder ud, hvis ikke bestemte omstændigheder er til stede.

”Man går ind i det frivillige arbejde for at gøre en forskel, så det er vigtigt, at man oplever, at man faktisk gør det. For ligesom at holde den her ild kørende, skal man opleve, at man gør en mærkbar forskel for målgruppen. Og man skal opleve at trives i det fællesskab, man er en del af. Det sociale fællesskab er vigtigt,” siger Malthe Lindholm Sørensen. Faren for at ildsjælene brænder ud ligger også i arbejdsmængden.

”Nogle gange er det de her ildsjæle, der kommer til at løfte det tunge læs. Nogle af dem mangler opbakning til det tungere organisatoriske bestyrelsesarbejde, det administrative

arbejde, som der jo også følger med at drive en forening. Så det er helt klart noget, man skal være bevidst omkring i de her fællesskaber. Hvem er det, der trækker det tunge læs? Man skal passe på, at ildsjælene ikke brænder ud.” 

Hvis man omregner det frivillige arbejde i Danmark til kroner og øre, er det tidligere blevet anslået til at udgøre

ca. **10 %**  
af bruttonationalproduktet

**40%**

af danskerne udfører en form for frivilligt arbejde.

# Aldersgrænse i ladcykler?

**Helle Krogh Madsen**  
Medlem af Cyklistforbundet

→ Den øgede mængde cykler på cykelstierne, øget hastighed grundet elcykler og øget størrelse af cykler grundet mange ladcykler er som bekendt et voksende problem. Her i byerne går det ud over glæden ved at cykle, at det føles mere og mere utrygt.

Jeg vil derfor høre, om der har været fremsat tanker om — eller om der efter forbundets mening kunne være perspektiv i — at sætte en øvre aldersgrænse for, hvornår man må blive transporteret på en ladcykel?

En aldersgrænse ville dels mindske antallet af store, tungtlastede ladcykler; dels — og ikke mindst — vil børn lære at cykle selv på et tidligere tidspunkt i stedet for at blive transporteret. Hvilket jo også har nyttige sundhedsmæssige konsekvenser.

Med venlig hilsen  
et af medlemmerne, der bor og cykler i København.

*Kære Helle Krogh Madsen*

*Tak for din mail og ikke mindst dit medlemskab af Cyklistforbundet. Det er en spændende problematik, som du bringer op. Helt overordnet ser vi på el(lad)cyklen som en gamechanger i arbejdet med at flytte bilister over på cykel. Med dens længere radius og større lasteevne kan den for mange fungere som hverdagens hovedtransportmiddel eller som erstatning for bil nr. to i en familie.*

*Stadig flere virksomheder får også øjnene op for potentialerne ved at flytte transport af varer etc. over på en el-ladcykel. Det kan vi kun glæde os over, for der ligger mange samfundsmæssige fordele i forhold til sundhed og grøn omstilling, når bilister bliver cyklister.*

*Når det er sagt, så er vi helt enige med dig i, at der er en udfordring på mange cykelstier, som er dimensioneret til 'klassiske' cykler, som hverken fylder så meget eller kører så hurtigt som el(lad)cykler. At vi som samfund har brug for cykelinfrastruktur, der kan rumme de cykler, som vi har i dag, er noget, som vi presser på for i alle de sammenhænge, hvor det giver mening – fx i vores kontakt med politikere og arbejde med politisk interessevaretagelse. For du har fuldstændig ret i, at overfyldte cykelstier går ud over glæden ved at cykle, og at det føles mere og mere utrygt.*

*Jeg kan også godt se din pointe med, at børn skal (lære at) cykle selv. Jeg tror dog ikke, at en aldersgrænse for at sidde i en ladcykel er den rigtige vej at gå i arbejdet med at få flere børn til at cykle.*

*Endnu en gang tak for din støtte til cykelsagen.*

*Venlig hilsen*  
Vicedirektør Jane Kofod



Skriv til [post@cyklistforbundet.dk](mailto:post@cyklistforbundet.dk), hvis du har indlæg til debatten, så bringer vi det måske i **CYKLISTER**.





# Test af rygsække

ARTIKLEN ER FRA CYKLISTFORBUNDET I HOLLAND,  
FIETSERBONDS, BLAD: VOGEL VRIJE FIETSER

Hvordan tager man sin bærbare computer og andre ting med sig på arbejde? En god cykelrygsæk er ikke kun velegnet til cykling, men også praktisk at bruge på destinationen.

To medarbejdere i det hollandske Cyklistforbund har testet fem rygsække til brug for turen til arbejde.

#### > CARLOS' KONKLUSION:

"Som en ægte cykelrygsæk til en lang tur er Vaude Tremalzo 22 min favorit. Vaude er den mest behagelige på ryggen, men den er ikke vandtæt uden det separate regnslag. Som en generel rygsæk til en kortere tur og også til normal brug foretrækker jeg Rapha-rygsækken. Hvis den, ligesom Vaude, også havde et hoftebælte, ville det have været den perfekte rygsæk."

#### > MARLOES' KONKLUSION:

"En blanding af Rapha-, Ortlieb- og Vaude-tasken ville være ideel. Til den distance, jeg skal cykle, vælger jeg Vaude Tremalzo 22. Denne rygsæk har den bedste bærekomfort, nok lommer og et farvestrålende regnslag for ekstra synlighed. Du kan også bruge tasken til andre sportsaktiviteter, fx en vandreferie eller en udflugt. Jeg foretrækker tasken fra Rapha eller Ortlieb som en almindelig arbejdsrygsæk, eller når distancen er meget kortere."





## Agu Shelter Large



Set til 399 kroner på udsalg

Tasken sidder fint på ryggen med hensyn til skulderstropper, men til en længere tur mangler du komfort. Hvis du vil skille dig godt ud i trafikken, er farven perfekt. Men i toget tiltrækker neonfarven en hel del opmærksomhed. Der er masser af plads inde i tasken. Alt i alt: mere velegnet til korte pendlercykelture, mindre komfortabel på længere distancer.

### Fordele ved tasken

- God synlighed
- Billigere løsning
- Vandtæt
- Sidder behageligt på ryggen (selv om du savner en ekstra strop omkring hoften)

### Ulemper

- For lys farve
- Ingen opbevaringslommer på ydersiden
- Bortset fra et sleeve til den bærbare computer er der kun ét stort rum
- Rullelukningen er ikke nem at rulle sammen og bliver ikke altid lukket ordentligt.

## Ortlieb Commuter Daypack Urban



Set til 1.299

Ortlieb Commuter Daypack er en fin, vandtæt taske lavet af robust materiale. Rullelukningen er meget mere behageligt end fx AGU's og fungerer godt. Du kan nemt tage laptop-sleeven ud. På den måde kan du nøjes med at tage sleeveet med til skrivebordet på arbejdet. Tasken er meget behagelig at have på ryggen, når man cykler. Det er meget uheldigt, at der kun er én lomme på ydersiden af tasken. Den er også til den lille side.

### Fordele ved tasken

- Fin rullelukning med rem og spænde
- Robust og vandtæt materiale
- Sidder behageligt på ryggen og har en aftagelig bryst- og taljerrem
- Praktisk, aftageligt laptop-sleeve med ekstra lommer
- Plads på ydersiden til fastgørelse af lys eller lås

### Ulemper

- Kun én lille sidelomme på ydersiden
- Håndtaget blev ved med at hænge fast i hjelmen
- Bortset fra laptop-sleeve, ét stort rum. Ting i bunden er sværere at få fat i
- Hård bagside på ryggen, kan gøre ondt på længere ture

## Deuter Amager



Set til 889 på udsalg

Denne taske er for stor til en længere cykeltur. Man får hurtigt proppet for mange ting ned i den. Ligesom Ortlieb-tasken er der desværre kun én sidelomme på ydersiden af tasken. Deuter-tasken er dog ikke så robust som Ortlieb-tasken og hænger derfor lidt skævt på ryggen. Det virker mere som en egnet taske til en weekendtur eller en bytur uden cykel.

### Fordele ved tasken

- Mere end nok plads
- Robust materiale
- Praktisk, aftageligt sleeve til bærbar computer med ekstra lommer
- Plads på ydersiden til fastgørelse af lygte eller lås

### Ulemper

- Meget stor, kommer i vejen, hvis man vil se sig omkring
- Kun én sidelomme, ikke nok plads til telefon, nøgler og mad. Med meget vægt i sidelommen kommer tasken til at hænge skævt på ryggen
- Bortset fra laptop-sleeve, ét stort rum. Ting i bunden er svære at få fat i
- Mindre fint rullelukning. Stoffet er glat og bliver ikke nemt på plads





## Vaude Tremalzo 22



Set til 799 på udsalg

Superfin rygsæk, der sidder godt og behageligt på ryggen. Perfekt under cykling. Man har plads til at tage ting med. Rygsækken har næsten for mange lynlåse og lommer, hvor man hurtigt mister noget

Rygsækken er ikke vandtæt som standard, men har et separat regnslag. Det er både et minus og et plus. Den klare farve gør, at den skiller sig ud i dårligt vejr, men det er besværligt at stoppe undervejs for at sætte regnslaget på

### Fordele ved tasken

- Masser af lommer, også praktiske sidelommer på ydersiden. For eksempel til mad, som du nemt kan nå. Lomme til nøgler i taljebæltet
- Regnslag i en klar farve, når du vil skille dig mere ud
- Komfortabel og god rygventilation: svedtæt
- Sidder behageligt på ryggen, er godt justerbar og har en aftagelig bryst- og taljerem

### Ulemper

- Mindre elegant, ligner en vandrygsæk
- Ikke vandtæt som standard, men separat regnslag
- Der er ikke plads til en bærbar computer i rygsækken
- Det kræver lidt mere at få plads til det hele

## Rapha rygsæk 20L



Set til 1.095

Rygsækken har en fin og hurtigt rullelukning. En stor yderlomme gør, at du kan have nok i den uden at skulle åbne tasken. Tasken sidder godt på ryggen, men mangler et hoftebælte, som gør tasken lidt løsere. På en lang tur savner man Vaudes bærekraft. En flot rygsæk med hensyn til design, som du også kan bruge som en normal rygsæk.

### Fordele ved tasken

- Stort rum på fronten med plads til nøgler, telefon og andet. Endnu et separat rum i hovedrummet
- Sidder tæt på ryggen, så der er god plads til at se sig ordentligt omkring
- Fint oprulningssystem på siden af tasken. Bliver godt på plads og er let at løsne og fastgøre
- Bærestropper og underside er reflekterende
- Plads på ydersiden til fastgørelse af lys eller lås

### Ulemper

- Man mærker rygsækken meget på ryggen
- Ingen stropper til omkring hoften
- Laptop-sleeve kan ikke tages af. Laptop med sleeve passer heller ikke i dette rum
- Mørke farver, ikke godt for synligheden
- Kun ét ekstra rum på ydersiden

Testerne lagde vægt på bærekraft, opbevaringsvolumen, antal rum, vandtæthed, synlighed og design. Til testen havde Marloes og Carlos altid en cykelpumpe, laptop, tøj, nøgler, telefon og mad med. Og senere tilføjede de sko og et håndklæde.

Rygsækkene kan købes ved forskellige forhandlere online og i butikker



FOTO: SHUTTERSTOCK

# Slut med lappegrejet?

Selvlappende dæk — fyldt med væske — skumkerner eller indlagte bånd gør din cykel punkterfri, men hvor godt virker det? Vores cykelekspert Magnus Lindhardt, fra Lindhardt Cykler, giver svarene.

**A**lle cyklister kender det: Pludselig er dækket fladt, og du kommer ikke videre, før cyklen er lappet, eller slangen skiftet. Og så er det mandag morgen i regnvej. Men i de senere år er der kommet flere og flere løsninger, der forsøger at løse problemet med punktering. Du kan fx få indlæg til dækket, skumkerner eller såkaldte 'tubeless' hvor dækket er fyldt med selvlappende væske. Vi har bedt vores cykelekspert, Magnus Lindhardt, gøre os klogere.

"Generelt mener jeg, at hvis man gør noget for helt at undgå punktering, så er det et kompromis: Den nemmeste måde at gøre det på er at sætte noget gods i, som er svært at punktere.

Og det går typisk ud over fx rullemodstand og vægt. Så du kommer ikke til at se dem køre Tour de France med punkterfri dæk, for de kører hurtigere uden."

"Men det kan jo give rigtig god mening, hvis man pendler frem og tilbage hver dag, og det vigtigste for dig ikke er farten, men ikke at punktere. Og der findes rigtig mange gode dækløsninger, som til hverdagsbrug er en rigtig fin gylden middelvej. Men til brug i byen vil jeg anbefale almindelige ekstra kraftige dæk, som er svære at punktere, med luft i."

KILDE: VIANGE/POLITIKEN/REPAU/SCAMPRIX





## Punkterfrit cykeldæk

Et massivt gummidæk, der er blandet med mikroskopiske luftbobler.

**Magnus Lindhart:** Man kan sige, at hvis de havde opfundet dæk uden luft i, som var bedre end dæk med luft i, så ville du se det på alle biler i verden. De kan ikke punktere, men du kommer ikke til at få den samme komfort og det samme vejgreb eller den samme konsistens i køreegenskaber, ligegyldigt om det er koldt eller varmt. Du kan heller ikke justere trykket i dækket i forhold til, hvor meget du vejer, eller hvor bredt dækket er. Men de findes, og vi har også monteret nogle af dem – og også afmonteret dem igen hernede.

## Tubeless

Dæk uden slanger med væske i.

**Magnus Lindhart:** Med tubeless nøjes man kort fortalt bare med et dæk, som opfyldes med en særlig væske. Dækket er lavet, så det slutter særligt tæt om fælgen på hjulet og tillader væsken at forblive i dækket. Når der kommer et hul i dækket størkner væsken og lukker huller eller sprækker. Idéen med det er, at du kan køre med et lavere tryk på dækket, uden at du risikerer at rive en slange i stykker. Problemet er bare, at det stivner og størkner, så det giver ikke så god mening at have i en cykel, som du bruger hver dag, for du skal pumpe den hver dag, hvis du bruger den. Men på mountainbikes og sådan noget, der vil man se det rigtig ofte. Jeg havde fire punkteringer på min gravelcykel, som jeg ikke opdagede, før jeg skiftede dæk.



## Dækindlæg

Indlæg af bånd mellem dæk og slange. Fås til både racercykel, mountainbike og citybike.

**Magnus Lindhart:** Båndet er glimrende i nogle tilfælde, fordi det gør det samme, som et punkterfrit dæk gør. Jeg ville dog hellere vælge et dæk, hvor det var i i forvejen, men du kan jo spare nogle penge ved at sætte det i dit eksisterende dæk. I nogle tilfælde så fungerer det fint, og det vil oftest være ved cykler, der skal have et enormt højt tryk: Det vil sige racercykler for eksempel eller nogle citybikes. Hvis du kører med en mountainbike, hvor dækket er meget blødt og kan give sig, eller du har glemt at pumpe din cykel, så kan det bevæge sig indeni, og gnave hul i slangen.



## Gaadi – slangen med de to hoveder

Slange med to ender, der sidder helt sammen, når den pustes op. Den forhindrer ikke punkteringer, men er nemmere at skifte, fordi den ikke er lukket i en cirkel.

**Magnus Lindhart:** Det fungerer fint. Det smarte ved det er, at du ikke behøver at tage dit hjul af for at reparere det — eller for at skifte slangen. Så det kan være en glimrende løsning, især på baghjul, hvor det er svært at tage det af. Så hvis du er punkteret, kan du nemt sætte slangen i. Mere eller mindre som en almindelig slange, som bare har en anden form: Som er aflangt, i stedet for at være en cirkel. Det er glimrende at have i tasken, hvis man er på cykelferie, vil jeg sige.

## Skumkerner

Kerne af skum, der fylder dækket ud.

**Magnus Lindhart:** Skumkerner er til slangeløse dæk og er simpelthen for at forhindre, at du slår hul i fælgen. Det vil være noget du mest ser på mountainbikes og gravelcykler. For at undgå, at man ødelægger fælgen, hvis man slår ned i en sten eller sådan noget.



Himmel eller helvede?

# 1.200 km på tre dage



Direktøren for Dansk Cykelturisme, Jesper Pørksen, nøjes ikke med at tale om, hvor skønt det er at holde ferie på den tohjulede. I august deltog han i det legendariske cykelløb Paris-Brest-Paris og tilbagelagde 1200 kilometer på 78 timer. Turen bød på powernaps i grøftekantene, ømme baller og eufori over opbakningen fra publikum.







Rullende sightseeing: På vej gennem en af de mange smukke byer på ruten.

» skulle til og nok også en eller anden sejhed, som gør, at jeg kan blive ved, selv om det gør ondt.”

### En mental udfordring

For ondt gør det, indrømmer Jesper Pørksen.

”Det er ofte ikke benene, man bliver mest træet i. Det er mere overkroppen, for typisk har man ikke trænet den godt nok. Man bliver også træet i nakken og får ondt i hænderne. Jeg fik ret ondt i knæene til sidst, og jeg fik også siddesår. Men jeg vil sige, at når det er hårdt, så foregår 75 procent af det oppe i hovedet, mens kun 25 procent foregår i kroppen,” hævder Jesper Pørksen og forklarer:

”Det er hårdt. Og jo længere, man kører, desto hårdere bliver det. Men det, der i virkeligheden er det hårdeste, er, når det føles udsigtsløst. Altså perspektivet om, at nu har jeg kørt i syv timer, og jeg er ikke engang halvvejs. Og jo længere distancen er, desto hårdere bliver det også mentalt at kunne overskue. At nu skal jeg ikke bare køre resten af aftenen, men jeg skal køre helt til i morgen tidlig uden at sove. Hvis du begynder at blive frustreret over det og samtidig bliver opmærksom på alle de ting, der gør ondt og er ubehageligt, og du bare drømmer om at ligge hjemme på sofa-

en, så er du færdig. Så kommer du ikke videre. Og så er det ligegyldigt, om du er i ekstremt god form. Så det er meget mere en mental udfordring, end det er en fysisk udfordring,” bedyrer han.

Hans råd er, at man accepterer, at der kommer kriser. Det næste er at lære, at de går over. At man godt kan komme ned i et hul, men at den bedste måde at komme op af det hul på, er at fortsætte lige så stille og vente på, at det går det over.

”Så opdager man også, at det holder op med at gøre ondt nogle steder. Typisk ved, at det så gør ondt et andet

sted. Så glemmer man måske, at man lige havde ondt i nakken, for nu fik man lidt ondt i fødderne.”

Jesper Pørksen brugte også meget at tale med de andre randonneurs, som deltagerne på turen kaldes.

”Det her fællesskab på vejene, at opleve det over tre-fire døgn og snakke med alle mulige mennesker fra hele verden, der deler den samme passion, det var virkelig fascinerende, og det bærer også en igennem. Og så prøver jeg også at huske at nyde landskabet undervejs,” siger han.

### Kæmpe opbakning fra de lokale

Cyklisterne starter forskudt i løbet af søndag eftermiddag/aften og mandag morgen. Jesper Pørksens starttid var søndag aften den 20. august 2023 kl. 20, og det var helt fantastisk, husker han.

”Et par timer efter start begyndte det at blive mørkt, og vi var jo flere tusind mennesker, der cyklede gennem Nordfrankrig i sådan et hav af røde baglygter. Så langt, jeg kunne kigge fremad, var der røde lys, og kiggede man bagud, var der hvide lys. Det var virkelig magisk at opleve.”

Og så var der opbakningen fra side-linjen, som var uvurderlig, fortæller Jesper Pørksen.

”Noget af det mest fantastiske ved det her løb, det er, at der er publikum hele vejen. Jeg får nærmest gåsehud, når jeg tænker på det. Alle de lokale står ude ved ruten. De tilbyder vand, og nogle laver måske pandekager eller andre lækre ting. Der var også nogle, der stod klar med haveslangen og sprøjtede vand på os, for det var meget, meget varmt. Det er selvfølgelig mest i de små landsbyer, men nogle gange stod der også folk nærmest midt ude på en mark. Så hav-



Den første vinder, Maurice Garin, kører i mål. I dag er løbet ikke et konkurrenceløb.



de de parkeret bilen og stillet nogle campingstole frem og heppede på os både dag og nat. Jeg havde hørt om det, men at det var i så stort et omfang, det havde jeg ikke forventet. Det var virkelig smukt,” husker Jesper Pørksen og tilføjer:

”Jeg blev faktisk overrasket over, hvor opløftende det var. Den der korte samhørighed, man havde, når man kørte forbi. Uden det havde jeg ikke kunnet gennemføre.”

### Korte pauser og meget lidt søvn

Hvis man skal have en chance for at gennemføre en PBP, kan man godt glemme alt om at gøre holdt undervejs og sidde et par timer på de små franske caféer og nyde en espresso eller et glas kølig hvidvin sammen med de andre cyklister.

”Det handler om at begrænse pauserne mest muligt. Hvis du ved hver kontrolpost, lige sidder et kvarter og spiser en hotdog, så vil det være umuligt at indhente det ved at øge hastigheden. Så du skal vide på forhånd, hvad du får brug for. Skal du købe noget mad og drikke? Skal du på toilettet? Er der noget ved cyklen, der skal fikses? Man skal være meget effektiv, for det betyder vildt meget, om man bruger 10, 20 eller 60 minutter,” siger Jesper Pørksen, der spiste, hver gang han stoppede ved en kontrolpost.

”Du forbrænder jo utroligt meget, så det er vigtigt at blive fyldt op. Og især at drikke. Det var lidt en udfordring, da dagtemperaturen nåede 34 grader. Det er jo store mængder vand, man skal have med sig, hvis der er 100 kilometer til det næste sted, hvor man kan få vand.”

På sit første stræk kørte Jesper Pørksen hele søndag nat og hele mandagen uden at lægge sig til at sove. Først ved 22-tiden mandag kørte han ind på en kontrolpost for at få lidt søvn. På det tidspunkt havde han kørt knap 500 kilometer.

”Jeg var ikke supertræt, men jeg tænkte, at jeg var nødt til at sove, for ellers ville jeg falde i søvn på cyklen. Så jeg købte en briks i en gymnastiksal for syv euro. Så ligger man der sammen med 100 beskidte, svedige

mænd – de fleste er mænd. Og der blev snorket, og det var meget varmt. Så jeg tog to timer. Jeg turde ikke sove mere, for jeg var bange for ikke at vågne igen, og jeg ville faktisk også gerne ud, for der stank lidt derinde,” griner Jesper Pørksen og fortæller, at han nogle timer senere var nødt til at lægge sig en halv time og tage en powernap i grøftekanten indhyllet i et medbragt nødtæppe af den slags, der minder om sølvpapir.

”Nogle steder var vejkanterne fyldt med folk, der lå og sov på den måde. Så var der sølvpapir på en lang strækning.”

Resten af turen nøjedes han med at tage den slags små powernaps på en halv time under åben himmel, og alt i alt sov han mellem tre og fire timer på hele løbet.

”Det var måske det, jeg var mest spændt på. Hvor lidt søvn kan jeg egentlig klare mig med? Jeg har ikke prøvet at være vågen så længe før, men det gik overraskende nemt,” siger han og fortsætter:

”Det er sjældent, når du kører opad, at du falder i søvn, for så er pulsen lidt højere. Men så snart du begynder at køre nedad, falder pulsen, og så bliver du virkelig søvnig. Der kan man godt have noget ’sekundsøvn’, og det er selvfølgelig superfarligt, hvis man falder rigtigt i søvn. Man kan jo køre ud i rabatten eller ned i en grøft eller ind i hinanden. Så jeg var meget bevidst om, at så snart jeg mærkede det, så skulle jeg bare lægge mig.”

Takket være den begrænsede søvn, planlægningen og strategien med at tage det hele i små bidder lykkedes det Jesper Pørksen at gennemføre PBP’en på 78 timer. Altså 12 timer under det maksimale. Han var i mål kl. to onsdag nat, hvor han tjekkede ind på et hotel og endelig kunne sove i en rigtig seng. Dagen efter havde han det med egne ord ”overraskende godt” trods ømme knæ, siddesår og sovende fingre – en meget almindelig følgevirkning, når man cykler så mange kilometer.

”Lige efter løbet havde jeg det sådan, ’det kan godt være, at det er fint nok bare at gøre det her én gang’. Men nu er det kommet lidt på

## Paris-Brest-Paris

**Paris-Brest-Paris (PBP)** anses for at være en af de mest prestigefyldte amatør-cykelløb i verden. Oprindeligt deltog både professionelle og amatører, men siden 1951 har det kun været for amatører, og der er ikke officielle vindere af løbet, selv om de bedste tider bliver noteret.

For at deltage skal rytterne dokumentere, at de har gennemført en serie kvalifikationsløb – breveter – på 200, 300, 400 og 600 km.

Tilmelding sker gennem klubben Audax Randonneurs, der har en dansk afdeling (ARD), som Jesper Pørksen er medlem af.

Det er obligatorisk at køre med hjelm, lygter og reflekser, men ellers er det op til rytterne selv, hvad de vil medbringe. Jesper Pørksen havde en styrtaske på 12 liter, der ikke var helt fuld.

**Første løb:** 1891

**Afholdes hvert fjerde år.**

**Næste løb:** 2027

**Distance:** Ca. 1.200 km på maks. 90 timer

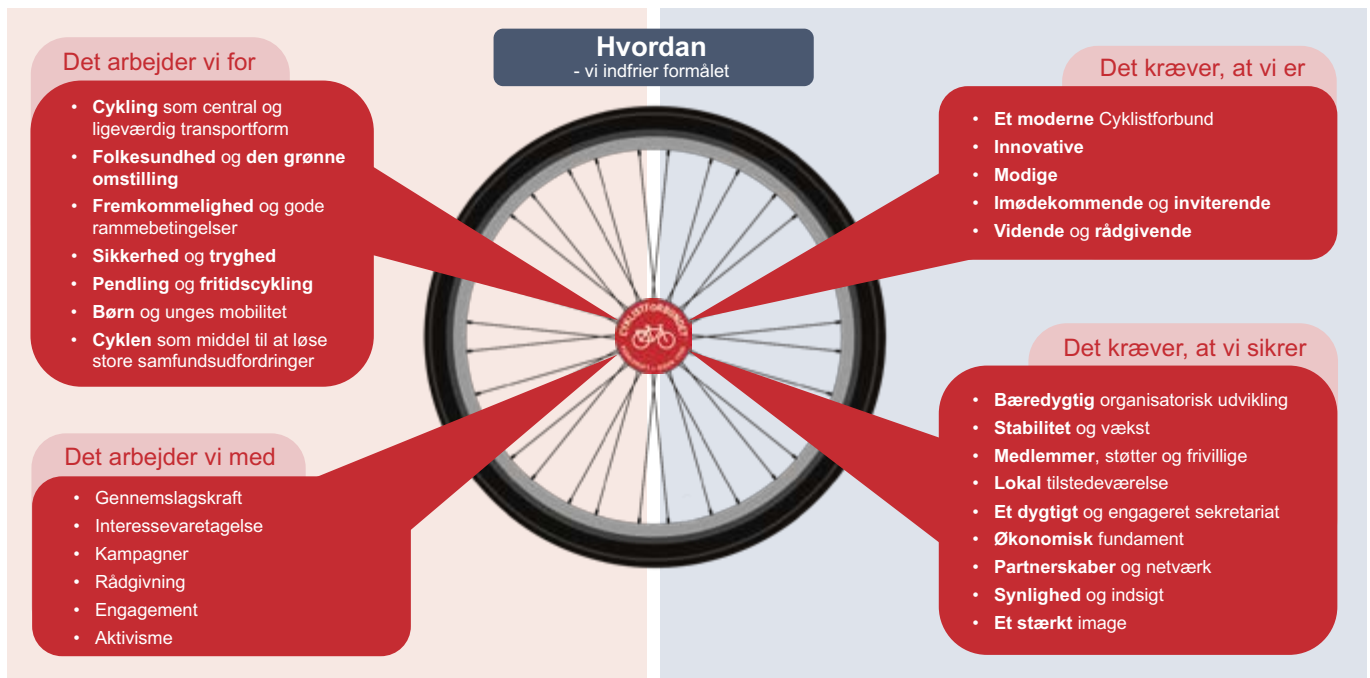
**Antal deltagere:** Ca. 6.000

**Nationaliteter:** Over 60 forskellige

**Danske deltagere i 2023:** Cirka 70

**Gennemførelsesprocent:** Varierer, men typisk over 50

afstand, så jeg kunne sagtens forestille mig at gøre det igen. Og jeg har gjort mig en masse erfaringer om, hvad der virker for mig, som det kunne være meget sjovt at bruge næste gang. Så hvis familien er med på det, vil jeg gerne gøre det igen. Ikke mindst på grund af publikumsopbakningen fra lokalsamfundet. At opleve det én gang til, kunne være ret fedt.” 🚲



# Ny strategi for Cyklistforbundet

**Planen for de næste tre-fire års arbejde er fastlagt.**

**C**yklistforbundet har fået en ny strategi. Efter hovedbestyrelsesmøde og landsmøde er det nu fastlagt, hvordan forbundet skal arbejde de kommende år. Direktør, Kenneth Øhrberg Krag, fortæller om strategien:

”Vi elsker cykling, og vi arbejder for at flere skal cykle mere. Den her strategi fortæller, hvordan vi griber det an. En strategi er egentlig bare en plan. En plan, der kort beskriver, hvem vi er, hvad vi tror på og hvilke helt overordnede handlinger, der kan føre os frem mod det, vi ønsker, som er en fremtid med mere cykling. Men omverdenen er hverken statisk, forudsigelig eller enkel, og derfor indeholder vores strategi ikke en opremsning af en masse konkrete mål, men derimod en retning, nogle valg og fravalg, så vi i fællesskab har noget at styre efter de kommende år. Også når vi som samfund eller

Cyklistforbundet som organisation bliver ramt af begivenheder eller omstændigheder, som ingen kunne have forudset.”

”Flere skal cykle mere – et grønnere, sundere og sjovere Danmark,” hedder strategien. Den indeholder blandt andet vision, mål og værdier for Cyklistforbundet. I den, under værdier, står der bl.a. ”at vores arbejde baserer sig på ønsket om at skabe et sundere, grønnere og sjovere Danmark, og at vi tror på ordentlighed og arbejder vidensbaseret.”



Omverdenen er hverken statisk, forudsigelig eller enkel, derfor indeholder vores strategi ikke en opremsning af en masse konkrete mål.

**KENNETH ØHRBERG KRAG**  
DIREKTØR, CYKLISTFORBUNDET

## Mange er blevet inddraget

Strategien er blevet til efter en længere proces, hvor mange har bidraget til indholdet:

”I arbejdet med at fastlægge strategien har vi søgt input fra et strategidøgn i Hovedbestyrelsen, gruppedrøftelser på foreningens årsseminar og en strategiworkshop blandt medarbejdere i sekretariatet. Vi har også fået input fra eksterne nøgleinteressenter og inspiration fra internationale kontakter i cykelverdenen.”

Strategien gælder som sagt til 2026. ”Strategiperioden er valgt til tre-fire år, hvorefter vi forventer, at nogle af fokuspunkterne er godt i vej. Andre bør sikkert fortsat have stor opmærksomhed, mens nye temaer formentlig vil optage os og naturligt indgå i en ny strategiproces til den tid,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Du kan læse hele strategien på Cyklistforbundets hjemmeside: [cyklistforbundet.dk/om-os/strategi-til-2026](https://cyklistforbundet.dk/om-os/strategi-til-2026) 🚲









# Top & Flop

## Top

At transportministeren sætter gang i arbejdet med en ny national cykelstrategi

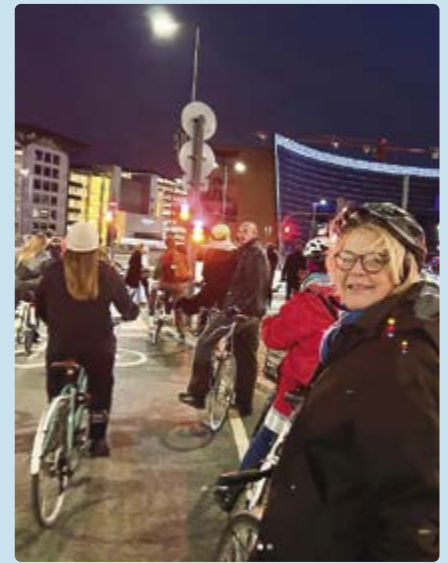
## Flop

At der ikke er nye penge i strategien

-  [cyklistforbundet.dk](http://cyklistforbundet.dk)
-  [linkedin.com/company/cyklistforbundet](https://www.linkedin.com/company/cyklistforbundet)
-  [instagram.com/cyklistforbundet](https://www.instagram.com/cyklistforbundet)
-  [youtube.com/cyklistforbundet](https://www.youtube.com/cyklistforbundet)
-  [facebook.com/cyklistforbundet](https://www.facebook.com/cyklistforbundet)
-  [twitter.com/cyklistforbund](https://twitter.com/cyklistforbund)

## CYKLISTFORBUNDET PÅ OM NY NATIONAL CYKELSTRATEGI

Hvis vi skal fremme cykling, handler det ikke kun om cykelstier, men også om fx ændrede skatteregler. Og som transportministeren skriver, sparer samfundet penge ved mere cykling pga. lavere sundhedsudgifter, så tænk strategien på tværs af ministerier.



## INSTAGRAM

Besøg fra de gode kolleger fra @syklistforeningen i Norge. De skulle selvfølgelig opleve København fra en cykelsattel. Det var koldt, men godt!

**Annabel Wendel:** Ja, lad os endelig få forbudt de stinkende og sundhedsskadelige benzinknallerter!! Der findes jo gode alternativer som elknallert og elcykel.

## CYKLISTFORBUNDET PÅ INSTAGRAM



### Hurra for Lonni!!

Lonni Pia Tyrrell er lærer i en specialklasse på Lærkeskolen i Stenløse, og onsdag middag blev hun meget overrasket, da Cyklistforbundets vicedirektør, Jane Kofod, dukkede op i klassen med diplom, blomster og præmie.



**Sådan ser vores** fantastiske hovedbestyrelse ud efter weekendens landsmøde. Til lykke til de nye med valget. De kommer til at arbejde med en virkelig vigtig sag.

Fra venstre mod højre: Villy Lauritsen (suppleant), John Gade, Mike White, Inger Plum, (suppleant), Søren Pedersen, Ida Enghave, Line Ringsholt Jensen, Merete Røll, Jens Peter Hansen (formand), Signe Strandvig Lærke.



**De vidste ikke,** at de havde vundet! Sådan så det ud, da 2. b på Grønrose Skolen i Gladsaxe fik at vide, de havde vundet førstepræmien i Alle Børn Cykler 2023

# Må pedalkraften være med dig!

I 1975 blev sol-mærket, Atomkraft Nej Tak, opfundet i Aarhus. Inspireret af det opfandt Cyklistforbundet vores slogan, **Pedalkraft – Ja Tak**. Nu kan du købe vores redesignede T-shirt med **Pedalkraft, ja tak**-mærket i vores onlineshop. Og hvis du er medlem af Cyklistforbundet, får du ti procent i rabat. Koden er: CF23

Gør som Cyklistforbundets direktør.  
Brug pedalkraften:

Køb den her:  
**[cyklistforbundet.shop](https://cyklistforbundet.shop)**

