

# CYKLISTER

CYKLENS ÅR  
2022

## Cyklister tvinges ud blandt biler

Forsker finder 300  
brud på cykelstinetværket i  
København

SIDE 21

## Bedste- forældre cykling

Mød tre energiske  
bedstemødre fra Viborg

SIDE 11

## Debat om MTB: Pas på dyrene!

SIDE 20

# TYVENE STJAL TRE EL-LADCYKLER FRA LOUISE

Da tyvene tog cyklerne, forsvandt forsikringen også



**GUIDE:**  
Sådan cykler  
du om vinteren



# UDFORSK NATUREN

10% MEDLEMSRABAT | KÆMPE UDVALG AF KVALITETSBEKLÆDNING OG -UDSTYR TIL FRILUFTSLIV



## Womens Tempest 9 2021

Rygsækken har et kvindespecifikt design, der følger den kvindelige anatomi, mens et fleksibelt og dynamisk bæresystem følger kroppens bevægelser. Når sveden driver på vandrestierne, sørger rygstykket med AirScape-teknologi for optimal ventilation, pasform og komfort.

999,-

**Genanvendte materialer.** De nye Talon/Tempest rygsække er produceret af 100 x 210 denier Bluesign genanvendt Robic Nylon



**Nyt bæresystem.** I den nye Talon/Tempest-serie har Osprey brugt et forstøbt stykke HDPE-plast til at afstive ryggen, hvilket giver mulighed for at lægge skumstrukturen i AirScape-rygstykket vandret, så det følger ryggens form og bøjning bedst muligt og tillader luftgennemstrømning på tværs af ryggen. Skumstykket i lænden er også blevet lidt mere stabilt, hvilket også giver bedre bærekraft.



## Talon 11 2021

Rygsækken har et fleksibelt og dynamisk bæresystem, der følger kroppens bevægelser, når du ræser gennem terrænet. Rygstykket i AirScape og blod skumpolstring sørger desuden for optimal ventilation, pasform og komfort - selv når sveden driver.

999,-



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

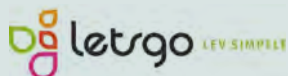
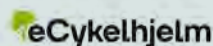
Godt Udstyr - Bedre Oplevelser

## MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du  
en masse fordele.



# INDHOLD



### SÆRLIGT VINTERTILBUD TIL MEDLEMMER

CPH Hotel: Få 25% rabat på  
hotel midt i København  
[cyklistforbundet.dk/CPHhotel](http://cyklistforbundet.dk/CPHhotel)

### 3 MEDLEMSRABATTER

4 Danmarks sejeste cykelfamilier

5 LEDER En kæp i hjulet på cyklens bidrag  
til den grønne omstilling

6-7 NOTER Nyt fra ind- og udland

8 Mød Cyklistforbundets hovedbestyrelse

11 Bedsteforældrecykling i Viborg

### TEMA

12 **Cykeltysterier**

14 Da tyvene tog cyklerne, forsvandt forsikringen

16 Derfor ryger du ud af forsikringen

17 En straffri forbrydelse

18 Vil finde nye måder at forhindre cykeltysterier

20 Læserbreve og debat

21 Cyklister tvinges ud blandt biler

24 Cyklistforbundets nye "Storm P.-maskine"  
giver cykelsvarene

26 COP26: Cykling tvang sig med til en lukket el-bilfest

28 Kom godt igennem vinteren

30 NYT FRA CYKLISTFORBUNDET

31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

32 BAGSIDEN: Vintercyklingsugen

Se alle dine rabatter på:

[CYKLISTFORBUNDET.DK/](http://CYKLISTFORBUNDET.DK/)  
MEDLEMSRABATTER



FAMILIEN  
KJÆR CHRISTIANSEN,  
VINDER AF  
KONKURRENCEN

# Her er Danmarks sejeste cykelfamilier

I efteråret kårede Cyklistforbundet og Alle Børn Cykler Alliancen Danmarks cykelfamilie nr.1. Her er nogle af de mange bud, der kom ind. Vinderen vandt 10.000 kr. til cykeludstyr.



**Bettina Baggers Boateng:** "Vi har altid haft cykler i familien, lige så langt tilbage vi kan huske. Børnene får tidligt cykler, og stor er stoltheden som regel, når cykelkoden knækkes. Vi cykler både i sol og regn. Vi cykler til hverdag og til fest. Bl.a da vi under coronaen skulle ned at synge for Dronning Margrethe, og når pigerne skal på fodboldlejr. Cyklen får os til at komme hinanden ved, både når de mindste sidder bagpå, når vi er sammen om at reparere og holde cyklen ved lige, og når vi kører på tur. Vi har cyklet cykelture i fx Helsingør, hvor moster løb, og Rebecca cyklede. Vi har cyklet fra Bakken sammen med Pjerrot og mange andre gode ture. Vi er så glade for vores cykler og alle oplevelserne."



Cyklistforbundet har sammen med 15 partnere lanceret **Alle Børn Cykler Alliancen**, der er åben for alle kommuner, regioner, virksomheder, organisationer og skoler, der ønsker at styrke børncykelkulturen i Danmark. Læs mere på [Alleboerncykleralliancen.dk](http://Alleboerncykleralliancen.dk).

**Fam. Kjær Christiansen:** "Cykling betyder, at vi får oplevelser som familie. Vi kommer ud i naturen og ser ting i 'langsom gengivelse', som man normalt går glip af. De små ting, som man passerer, får pludselig opmærksomhed, fordi tempoet er langsommere end i en bil, og fordi man ikke sidder på bagsædet og kigger på sin mobil. Den opmærksomhed gør, at vi som familie deler oplevelser, får talt sammen, føler sammenhold og er nærværende."



**Marcus Stenlien:** "Vi er en familie på fire. Ulrikke, Marcus, Ask (2år), Bjørk (3,5år). Vi har altid været cykelglade! Vi har valgt cyklen til og bilen fra, selvom vi i korte perioder har måttet vælge bilen til. Altid har vi solgt bilen, når vi ikke har haft brug for den mere. Cyklen er for os et frirum og billetten til hverdagsventyr. Børnene er opvokset med pakket cykler. Da vi fx boede på Fejø, cyklede jeg Marcus med Christianiacykel og dertilhørende vogn de 5 km til færgen for at tage ud og handle."



**Lise Wind-Hansen og co:** "Vi synes helt klart, vi kandiderer til at være Danmarks Cykelfamilie #1, for vi sætter os hellere end gerne i sadlen, og både store og små i vores familie elsker at cykle. Vores cykelbeholdning tæller efterhånden et par håndfulde eller tre. Med vores cargocykel kan det meste lade sig gøre. Juletræet er f.eks. hentet på den de sidste 4 år. Vi kommer tæt på elementerne, og vores søn er blevet en super "stifinder" med en eminent stedsans. Vi kommer vidt omkring og elsker, at vi altid kan køre "lige til døren" uanset destination. Livet som cykelfamilie er bare dejligt!"

## LEDER

# Cykeltyverier: En kæp i hjulet på cyklens bidrag til den grønne omstilling

→ I dette nummer af CYKLISTER retter vi blikket mod et ignoreret problem i Danmark – de alt for mange cykeltyverier og de helt utilstrækkelige tiltag for at hjælpe cyklister i den situation. Vi kan godt forstå, at politiet skal prioritere deres ressourcer. Vi kan godt forstå, at forsikringsselskaber er nødt til også at tænke på den økonomiske bundlinje, når en families el-ladcykel er stjålet for fjerde gang. Men det rykker ikke en tøddel ved, at du som cyklist står magtesløs med håret i postkassen, når din cykel er væk, dit forsikringsselskab erstatter din top-vedligeholdte cykel med kraftigt nedskrevet værdi og måske slet ikke vil forsikre din nye cykel, og politiet rejser sigtelse i 1.5 procent af tyverierne.

I Cyklistforbundet har vi længe arbejdet for, at det gamle indgraverede stelnummersystem fra 1947 bliver skiftet ud med et digitalt system, der kan komme de alt for mange uopklarede cykeltyverier til livs. Det har vi gjort bl.a. ved at foreslå folketingspolitikere at etablere et offentligt implementeret digitalt stelnummersystem.

Vi har også længe undret os over, at bygherrer, politikere og planlæggere i forhold til cykelparkering springer over, hvor gærdet er lavest. End ikke muligheden for 50 % statslig medfinansiering til mere nem og sikker cykelparkering fra en 50 mio. kr. statslig pulje satte for alvor gang i noget. Det blev kun søgt om støtte for 28 mio. kr.

Lad os lave et tankeeksperiment: Hvis bilister lige så tit stod med en bilnøgle, men ingen bil at låse op, fordi den var stjålet - mon ikke der hurtigt ville blive sat ind over for det, så bilister ikke igen og igen skulle kastes ud i at reorganisere fx deres morgener med madpakkesmøring, aflevering af børn og afsted på arbejde. Eller skulle vælge at lade bilen stå, fordi der er steder og tidspunkter, hvor de ikke turde efterlade den af frygt for nye tyverier.

På den store klinge: El(lad)cykler er en gamechanger i den grønne omstilling, som gør det muligt for flere at vælge cykel frem for bil i hverdagen. Selvfølgelig skal vi have antallet af cykeltyverier ned. Ellers risikerer vi, at de bliver en kæp i hjulet på den grønne omstilling, fordi for mange ikke orker at leve med konsekvenserne af endnu en stjålet cykel. 🚲

**JENS PETER HANSEN**  
LANDSFORMAND, CYKLISTERFORBUNDET



**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.*



**Ans. redaktør**  
Klaus Bondam  
**Redaktør**  
Jørgen Schlosser  
jsc@cyklistforbundet.dk

**Redaktion**  
Christina B. Nicolaisen  
Jane Kofod  
Trine Stig Mikkelsen  
Morten Bracker  
Kia Johansson  
Sidsel Friis Marxen  
Emil Maj Christensen

**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**  
OTW A/S

**Annoncer**  
Cyklistforbundet,  
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:** Louise Mejlholm  
fotograferet af Mette Frandsen



FOTO: JENS HASSE

## Flertal vil have lavere fart

”Pas på mig” står der på genkendelige skilte med børn ved mange skoler og institutioner. Alligevel tillader fartgrænserne mange steder helt op til både 40 og 50 km/t på veje med mange børn og unge, men er det fornuftigt med de fartgrænser på veje med skolebørn? Nej, mener hele 72 % af medlemmerne i LB Forsikring i en ny medlemsundersøgelse. Her angiver de, at det er en rigtig god eller god ide at sænke fartgrænserne til 30/km i timen

indenfor en radius af helt op til 750 m af skoler, børnehaver og vuggestuer.

Det er tal, som direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam, finder meget interessant:

- Det er et vink med en vognstang til politikerne om at give kommunerne bedre adgang til at sætte fartgrænserne ned i byområder med mange cyklister og gående – herunder skoler.

KILDE: LB FORSIKRING



GRAFIK: VARDE KOMMUNE

## Jernbane bliver til cykelsti

Billund, Vejen, Esbjerg og Varde Kommune har nu alle godkendt en aftale med BaneDanmark om at overtage Bramming-Grindstedbanen, hvor det sidste godstog kørte i 2012. De fire kommuner vil i fællesskab udvikle strækningen til en rekreativ sti med et fælles udtryk i skiltning og faciliteter på tværs af kommunegrænser. Dette arbejde begynder i 2022. Den forladte jernbane er stort set uden bakker og skarpe sving, og da der flere steder også er læ fra omkringliggende træer og buske, rummer den 40 kilometer lange strækning et særligt stort potentiale for en cykelsti.

KILDE: VARDE KOMMUNE



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Så mange dingler på cyklen

Hvor mange kører (for) fulde på cykel? Det kan man se i en rapport fra Færdselssikkerhedskommissionen. De seneste ti år er i gennemsnit 19 cyklister årligt blevet sigtet for spirituskørsel. Dette tal rummer både sigtelser, hvor cyklisten er truffet kørende, og sigtelser i forbindelse med uheld. Antallet af sigtelser er lavt, og der er formentlig et betydeligt mørketal. Det relativt lave tal skyldes blandt andet, at det i praksis kan være vanskeligt for politiet at løfte bevisbyrden i en sag vedrørende cykling i spirituspåvirket til-

stand, idet politiet skal bevise, at cyklisten ikke kunne føre cyklen på betryggende vis. Der er ingen fast promillegrænse for kørsel på cykel.

Rapporten citerer også en undersøgelse fra Aalborg Universitet, som viser, at cyklister, som tilkendegav, at de flere gange har cyklet, selv om de havde drukket for meget, havde en næsten dobbelt så stor ulykkesrate som cyklister, der svarede nej til nogensinde at have cyklet alkoholpåvirkede.

KILDE: FÆRDELSSEKKEHEDSKOMMISSIONEN



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Nyt mountainbike-mekka på Sydfyn

I oktober åbnede et sandt mountainbike-mekka i de Sydfynske Alper. Området byder på nye og alsidige faciliteter for den vilde, hurtige, øvede og den uerfarne mountainbiker. Sporene løber i Svanninge Bakker og Gåsebjerg Sand ved Faaborg på Sydfyn, og det udgør Fyns største mountainbikeområde. Området er gratis at benytte og offentligt tilgængeligt året rundt. Det nye mountainbikeområde byder på et væld af muligheder og oplevelser – blandt andet Fyns længste nedkørsel i Gåsebjerg Sand.

KILDE: NATURSTYRELSEN



FOTO: SHUTTERSTOCK



## 30 km/t betyder færre ulykker i Bruxelles

**BELGIEN:** Alvorlige ulykker og dødsfald er faldet med 25 % i Bruxelles, siden bystyret indførte 30 km/t zoner i en del af byen (Zone 30), som trådte i kraft den 1. januar 2021. Det fremgår af en rapport om de første seks måneder af Zone 30, udgivet af Brussels Mobility. Reduktionen af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 30 km/t har også halveret støjbelastningen fra vejtrafikken, fremgår det af rapporten. Den regionale miljøminister, Alain Maron, siger i artiklen:

- Roliggørelse af trafikken er et nøgleelement i at forbedre livskvaliteten for beboerne, og Zone 30 er et vigtigt redskab til at opnå dette.

KILDE: THEBULLETIN.BE

FOTO: SHUTTERSTOCK



## Go for mindre moms på cykler

EU's ministerråd er nået til enighed om opdaterede regler for momsatsen, der kan komme forbrugere over hele EU til gode. Medlemslandene vil nu kunne anvende reducerede momsatsen på både konventionelle cykler og el-cykler.

European Cyclists' Federation (ECF) hilser skridtet velkommen. Det har potentialet til at gøre cykler og el-cykler mere overkommelige for forbrugere rundt om i Europa og yderligere booste det europæiske cykelboom.

Om Folketinget i Danmark vil indføre det, er så en anden sag.

KILDE: ECF



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Cykelstier får skylden for trængsel

**LONDON:** Det private, amerikanske analysefirma INRIX gav i en rapport flere cykelstier skylden for den øgede trængsel i London.

- Hvis efterspørgslen stiger, men vejpladsen bliver delt med andre transportformer, er der mindre asfalt for bilerne at være på, sagde INRIX' talsperson.

Det fik Duncan Dollimore, leder i Cycling UK, til skarpt at gå i rette med INRIX.

- Det er utroligt forenklet af INRIX at sige, at brugen af veje handler om udbud og efterspørg-

sel uden at overveje, hvor effektivt vejarealet bruges. På Blackfriars Bridge fylder cykelstier 20 % af vejarealet, men flytter 70 % af mennesker over den i spidsbelastningstider, og cykelstier på tværs af London flytter flere mennesker mere effektivt på mindre plads. INRIX er fokuseret på den tilgængelige asfalt til biler, når spørgsmålet bør være, hvordan vi bruger og fordeler pladsen bedre, ændrer rejseadfærd og reducerer trængsel i processen, siger han.

KILDE: BBC.COM



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Gratis ladcykler i Berlin

**TYSKLAND:** 'Flotte Berlin' hedder et smukt projekt i Berlin. Borgere i Berlin kan nu låne ladcykler gratis op til 3 dage til både personlig og kommerciel brug ved tilmelding på en online platform. Det er den tyske cykelforening ADFC og Berlins myndigheder, der står bag projektet. Projektet har til formål at øge den private brug af ladcykler i Berlin.

Platformen inkluderer et interaktivt kort, der giver en individuel cykelprofil for hver ladcykel, og kortet indeholder også information om hver cykels placering og detaljer om, hvornår den bliver tilgængelig. Cyklerne er tilgængelige hos fx non-profit organisationer og lokale lokaliteter såsom nabolagscentre, børnecentre, ungdoms- og kvindecetre, museer og offentlige biblioteker.



# MØD DIN HOVEDBESTYRELSE



Ti personer udgør Cyklistforbundets hovedbestyrelse. Læs her, hvorfor de er aktive i cykelsagen, og hvad der er deres mest kontroversielle synspunkt



**Jens Peter Hansen**  
(Landsformand)

#### Hvem er du?

Jeg bor nord for Randers. Er 64 år, medlem af Randers byråd (V) og iværksætter med Bikeep, TrailView og på sigt med BikeTo-Meeting.

#### Dine cykelvaner?

Cyklen – en 14 år gammel racer – er mit primære transportmiddel. En MTB benyttes til naturcykling og TrailView-arbejde. I 2021 blev det til godt 15.000 km.

#### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Cykling er samfundets schweizerkniv: Uanset problem kan cykling bidrage til løsningen. Især via en bedre fysisk og mental sundhed, men også i forhold til trængsel, miljø, klima og indlæring. Derfor arbejder jeg som landsformand og kommunalpolitiker for øget sikkerhed, bedre fremkommelighed, mobilitetsmæssig ligestilling og ikke mindst en kulturforandring, hvor korte ture på 5 – 15 km foretages på (el)cykel.

#### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Walk the talk – ride your bike. Cykling – det er jo noget for børn?! Ja – børn skal kunne cykle trygt og sikkert, men vi voksne bør naturligvis cykle forrest. Når forældre selv cykler, kommer det af sig selv, at deres børn cykler. Grøn omstilling af transporten batter først, når vi voksne flytter bagdelen fra sæde til sadel. 🚲



**Fatima Hachem Ladefoged**  
(Næstforperson)

#### Hvem er du?

Jeg er 31 år, mor til to små børn og bor i København.

#### Dine cykelvaner?

Jeg er vokset op med cyklen og tror på, at den giver især børnefamilien en stor frihed i hverdagen i dag.

#### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Som medlem af hovedbestyrelsen og nyvalgt næstforperson ønsker jeg, at der i fremtiden sættes større fokus på vores organisations udvikling, så vi udover at få flere nye aktive medlemmer også mobiliserer og engagerer de nuværende medlemmer, så vi internt og eksternt står stærkere i samfundsdebatten. En stor opgave jeg ser frem til at løfte med resten af bestyrelsen.

#### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Det skal ikke kun være sundt og trygt, men også sikkert at cykle. Og lige præcis det sidste, har jeg oplevet at være udfordret på, når jeg har børnene i ladcyklen eller kører rundt på cykelstolen med dem i byen. Sikkerhed i trafikken er for mig altafgørende for, at flere børn vælger cyklen til, og at vi forældre bliver endnu bedre til at prioritere cyklen som det naturlige transportmiddel.

Derfor mener jeg, at vi konstant skal italesætte både lokal- og nationalpolitisk rammerne for gode cykelforhold. 🚲







**Julie Schack**  
(Bestyrelses-  
medlem)

**Hvem er du?**

Bor i Uppsala (Sverige), trafikplanlægger med speciale i cykelfremme, 32 år.

**Dine cykelvaner?**

Hverdagscyklist i almindeligt tøj - uden cykelhjelme - og med hunden i cykelkurven.

**Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?**

Cyklen kan løse problemer med vores transportsystem, som hverken elbiler, selvkørende biler eller mere regulær kollektiv trafik kan løse - på både personlig frihed, fysisk aktivitet, pladsbesparelse og miljøpåvirkning. Af netop den grund arbejder jeg med cykelfremme både i mit erhverv og i fritiden.

**Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?**

Det er min klare holdning, at cykelinfrastruktur er vigtigere end cykelhjelme og reflekse-veste. At bede den enkelte person om at klæde sig ud som et juletræ hver gang, de forlader matriklen, er både at skyde skylden på offeret og ærgerlig symptombehandling - i stedet for at løse problemet ved dens rod: at vores transportsystem er designet rundt om bilen uden stillingtagen til bilnormens negative påvirkning på resten af samfundet. 🚲



**Søren Pedersen**  
(Bestyrelses-  
medlem)

**Hvem er du?**

Jeg er far til tre, gift, civilingeniør og udviklingschef for bæredygtigt byggeri. Vi bor i Næstved, og jeg har lige rundet 46 år.

**Dine cykelvaner?**

Cyklen bruger jeg til alt muligt. Rundt i byen, 100 km til arbejde, Aarhus-København, miniferier. Jeg har tidligere krydset Mont Ventoux med barn i anhænger, og familien klarede sig gennem tyk sne og 20-30 graders frost, da vi boede i Finland.

**Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?**

Indrømmet, jeg har altid kunnet lide at cykle, og hurtigt fandt jeg ud af, at det også var smart ift. miljø, sundhed osv. og meldte mig ind i Cyklistforbundet, da jeg var 15. Det vil jeg selvfølgelig gerne fremme ved at lægge et stykke frivilligt arbejde i bestyrelsen. Mit særlige bidrag er fokus på bestyrelsens opgave som arbejdsgiver for sekretariatets ledelse og godt samarbejde internt.

**Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?**

Er det kontroversielt at mene, at det er udtryk for kognitivt overskud at tage cykel, tog eller bus? 🚲



**Mike Hedlund-White**  
(Bestyrelses-  
medlem)

**Hvem er du?**

Bragt til verden en snestorms-søndag en gang i 1960'erne med britisk/svenske forældre som ophav. Uddannet inden for samfundsfag og engelsk på bachelor-niveau ved Aalborg Universitet samt gennem årene beskæftiget med kommunikation, formidling, PR, marketing og produktion af luksusokolade - p.t. i en freelanceposition.

**Dine cykelvaner?**

Helårs hverdagscyklist uden dikkedarer - Cyklen er ganske enkelt mit primære transportmiddel og som sådan en integreret del af min identitet og livsstil. Jeg cykler bare derudad i mit eget tempo og prøver at give sjælen tid til at følge med.

**Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?**

Jeg har valgt at opstille og tage genvalg til HB siden 2009, fordi jeg brænder for cykelsagen i et hverdags-perspektiv på stort set alle parametre i samspil med alle andre samfundsfænomener, kulturelbærende kraft og som en integreret del af en større bæredygtig, klimavenlig sund samfærdselssammenhæng optager mig i høj grad.

**Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?**

For den sunde fornufts skyld bør cyklisme så vidt muligt favoriseres over bilisme! 🚲



**Henrik Lundorff Kristensen**  
(kasserer)

**Hvem er du?**

Jeg er 33 år og bor på Østerbro, København, med min hustru Mariana. Jeg er uddannet i Statskundskab og arbejder med cykelplanlægning i Københavns Kommune.

**Dine cykelvaner?**

Jeg cykler til og fra arbejde samt til alle mine fritidsaktiviteter.

**Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?**

Cyklen er revolution. Det er et fantastisk redskab til at skabe mere demokratiske og retfærdige byer, hvor alle - store og små, rige og fattige, tykke og tynde - kan være med.

**Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?**

Jeg er så træt af snak om cykelhjelme. Den øgede brug af cykelhjelme indikerer, at folk føler sig utrygge og forventer at være en del af en ulykke. Jeg kæmper for et cykel-Danmark, hvor cyklisterne ikke skal i ulykker.

Cykelhjelme bidrager intet til at styrke den generelle trafikikkerhed. Trafikkerhed fremmes med lavere hastigheder for biler og bedre cykelinfrastruktur. 🚲





## Troels Andersen (Bestyrelses- medlem)

### Hvem er du?

Jeg er uddannet civilingeniør i planlægning, og cykelprojekter har fyldt det meste af min karriere. Jeg er 58 år og ansat som programleder for Cyklisternes By, Odense Kommune.

### Dine cykelvaner?

Bruger cyklen til stort set til alt - til job, indkøb, fritid og ferie, til tider i kombination med bil og tog. Jeg har 4 cykler.

### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Jeg ser en nutid og især en fremtid, hvor cyklisterne forsvinder fra cykelstierne. Bilejerskabet har aldrig været højere, og især de unge vælger bilen frem for cyklen på trods af bred støtte til klimaet. Der er meget bred konsensus om at bygge flere cykelstier over hele landet. Men det er lige så vigtigt, at der laves understøttende tiltag for at gøre cyklen til det nemme valg - skatteforhold, cykelmedtagning, cykelsikring, snerydning mv. Hver buspassager får mindst 50 % betalt - hvad får cyklisterne?

### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Hvis man vil vende udviklingen, er man nødt til at gøre op med det frie valg om nemt at kunne tage bilen på alle korte ture. Cyklen er det mest effektive middel til bedre og bæredygtige byer. 🚲



## Pablo Celis (Bestyrelses- medlem)

### Hvem er du?

Civ. Ingeniør Pablo Celis bosiddende i Aarhus - 50 år

### Dine cykelvaner?

Bruger cyklen på daglig basis - både i forbindelse med arbejde og i fritiden.

### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Cyklistforbundet har siden 1905 været primus motor for udviklingen af den danske cykelkultur - og kan tilskrives en meget stor del af æren for tilblivelsen af de mange cykelfaciliteter rundt om i landet. Cyklistforbundet har dog de seneste år mistet indflydelse - både lokalt og nationalt. Medlemmer forsvinder, og lokalafdelingerne mister indflydelse og opbakning fra Sekretariatet. Jeg har stillet op til HB for at genoprette denne balance, så Cyklistforbundet kan komme styrket ud på den anden side. De elektriske biler kommer til at fylde dagsordenen de næste mange år, og det er nødvendigt at styrke cyklismens stemme i denne debat - ellers risikerer vi, at udviklingen af cykeltrafikken bliver sat på stand-by jf. regeringens seneste infrastrukturpakke.

### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Jeg ønsker at skabe en revitalisering af trafiksikkerhedsdebatten omkring cyklister - bare fordi der bliver skudt på gaderne, så er løsningen ikke nødvendigvis en anbefaling om at bære skudsikker vest i det offentlige rum. 🚲



## Line Jensen (2. suppleant)

### Hvem er du?

Jeg bor i Valby. Jeg arbejder som konsulent i COWI i Lyngby. Jeg er 42 år.

### Dine cykelvaner?

Jeg bruger cyklen til næsten al min transport. Jeg cykler dagligt mellem Valby og Lyngby og ordner alle mine dagligdags ærinde med cyklen. Jeg tager cyklen med i tog eller bus, når jeg skal i sommerhus. Cyklen er altid mit førstevalg som transport.

### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Jeg har i mange år arbejdet i den politiske verden for at gøre transporten mere grøn og bæredygtig, både i relation til cyklisme og især meget med kollektiv trafik. Nu bruger jeg disse kompetencer i mit arbejde som konsulent, og jeg synes, det var naturligt at stille mine kompetencer til rådighed for Cyklistforbundet.

### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Godt spørgsmål. Men der er behov for, at vi som cyklister generelt opfører os ordentligt i trafikken og husker, at der også er andre på vejen. Det er der desværre mange, der glemmer lidt for tit. 🚲



## Janus Boye (1. suppleant)

### Hvem er du?

Jeg er en 42-årig far til 3, bor i Midtbyen (Aarhus, Smilets By), arbejder som selvstændig i et lille verdensfirma med fokus på digitalisering, og så er jeg politisk engageret i Socialdemokratiet.

### Dine cykelvaner?

Elsker at cykle, men da jeg er så heldig at kunne gå på arbejde, så er cyklen til, når jeg skal på tur, når jeg skal lidt længere rundt i byen, og på udflugt med ungerne

### Hvorfor har du valgt at stille op til HB/engagere dig i cykelsagen?

Mit frivillige engagement startede hos bloddonorerne og her handlede det om sundhed. Derefter i skolebestyrelsen på Samsøgades Skole, hvor det for mig igen handlede om sundhed, trivsel og især sikker skolevej. Det er ganske svært at gøre noget ved i skolebestyrelsen for en enkelt skole, men forhåbentlig kan jeg i Cyklistforbundet være med til at gøre en stor forskel for mange børn og unge i hele landet. Vi skal have vendt udviklingen, så flere børn cykler, også til sport, venner og fritidsjob!

### Hvad er dit mest kontroversielle/skarpe synspunkt om cykling/cyklisme?

Farten skal ned i byerne. Hvorfor har vi så travlt når vi cykler rundt i byerne i Danmark? Det giver cyklisme et dårligt ry blandt gående og alle andre trafikanter, og så er det unødigt farligt og jo egentlig helt tåbeligt. Folk ved godt, at cyklisme er sundt og godt for miljøet, men hvis vi prioriterer, at farten skal være høj på cykel i byerne, så får vi aldrig nogensinde velfungerende mennesker til at betragte cyklen som et attraktivt og fornuftigt valg. 🚲

En enkelt lærer kan jo ikke cykle afsted med 22 løpper – vi må hjælpe lød ræsonnementet fra Cyklistforbundets Viborgafdeling. Så blev 'bedsteforældrecykling' opfundet.

# Energiske bedsteforældre cykler med i Viborg

→ De frivillige i Cyklistforbundets Viborgafdeling er særdeles aktive, og de tre kvinder Grethe, Rie og Inger er ingen undtagelse. Selvom alle tre er gået på pension, har de langt fra pensioneret sig selv. Tværtimod.

I Viborg laver de nemlig noget, de kalder bedsteforældrecykling. Eller familiencykling, som det hedder helt korrekt, men da turene oprindeligt var for børn og deres bedsteforældre, fik det lidt det kælenavn.

- Alle os, der cykler med her fra Cyklistforbundet, er jo også bedsteforældre, så det passer vel meget godt, siger Inger.

- Det gik til at starte med ud på, at vi fik børnene ud på en lille tur, måske op til fem kilometer, og så havde vi et sted, hvor vi kunne stille en cykelbane op og lave forskellige cykellege med dem. Vi uddelte også præmier til alle, som de lokale cykelhandlere sponsorerede. Turene har virkelig været en stor succes, og vi kører dem faktisk stadig nu her femten år senere. Det er

ligesom blevet en tradition.

- Det hele startede egentlig med, at de manglede nogle voksne til at tage med på en tur nede på mit barnebarns skole, fortæller Rie.

- Det var, da hun gik i femte klasse. Jeg blev kontaktet af min datter og spurgt, om jeg kunne cykle med børnene, og det kunne jeg jo selvfølgelig sagtens, så jeg mødte op og kørte med. Det blev sådan set starten på det med bedsteforældre, der cykler sammen med skolebørn. I dag har det også udviklet sig til et egentlig tilbud i kommunens regi, som er blevet meget professionelt, kan man godt sige. Nu er det et tilbud til alle kommunens folkeskoler og børnehuse, hvor vi tilbyder at cykle med ud til de forskellige arrangementer som ekstra voksne.

## Vigtigt, at børnene cykler

- Og grunden til, at vi tilbyder det, er jo, fordi vi synes, det er vigtigt, at børnene kommer op på cyklen, i stedet for at de må-



Tre aktive bedstemødre i Viborg Afdelingen, Grethe Eskildsen (tv), Rie Christiansen (tidligere formand) og Inger Larsen Ørbæk (th) (formand),

ske slet ikke kommer afsted eller skal køres i bus eller i bil til tingene, siger Inger.

Cykelturene giver et tæt sammenhold – nærmest som en familie, fortæller Grethe.


- De her mennesker, vi laver alt det her frivillige arbejde med, er vi mere sammen med end vores egne familier. Vi er både hinandens bedste venner og anden familie, og vi har det simpelthen så hyggeligt. Det handler ikke kun om projekterne og alt det, men jo også om vores livskvalitet. Vi elsker det her, og vi elsker at være sammen. Vi bruger af den grund også meget tid på det. Altså for nogle af os er det al vores tid, men igen skal det jo ses på den måde, at cykling i det hele taget er en vigtig del af vores liv. Det er ikke kun i Cyklistforbundets regi, men også bare i det hele taget. Vi cykler meget og laver meget, der handler om cyk-

ling. De fleste af os har faktisk lært hinanden at kende gennem Cyklistforbundet, og det er blevet til personlige venskaber for livet, helt sikkert.

- Det sjove er samværet, istemmer Rie.

- Og det at møde andre, der interesserer sig for det samme som en og så at komme ud og bruge sin krop og røre sig og opleve naturen. Den glæde det er at cykle med børnene for eksempel, det er simpelthen så dejligt, det gør bare en så glad. De jubler jo og synes, det er megasjovt. Det er sgu lønnen i sig selv.

Dette er et uddrag af historien fra Viborg. Læs hele historien og flere historier om de mange frivillige her: [cyklistforbundet.dk/taetpaa](http://cyklistforbundet.dk/taetpaa)

A black cargo bike with a canopy is shown against a corrugated metal background. The bike has several stickers: a blue 'Rip Curl' logo on the left, a yellow triangle with a mountain peak in the center, and an orange 'RIP CURL' logo on the right. The front fender has the text 'christiania bikes' in white. On the right side of the canopy, there is a small yellow sticker that reads 'You Chill To live. You Mallo To Die.' The bike has a large rear wheel with a silver fender and a smaller front wheel. The canopy is made of a dark, possibly waterproof material with visible stitching and a small window on the right side.

LOUISE MEJLHOLM BOR MED SIN FAMILIE I ENGHOLMEN  
UD TIL KØBENHAVNS HAVN. DE ER DYBT AFHÆNGIGE AF  
DERES LADCYKEL OG HAR SVÆRT VED AT FÅ HVERDAGEN  
TIL AT HÆNGE SAMMEN, NÅR DEN BLIVER STJÅLET. DU KAN  
MØDE HENDE HER I **VORES TEMA OM CYKELTYVERIER.**

→ Cirka 40.000 cykler bliver stjålet hvert år. Og selv om antallet af cykeltyverier er faldet markant de sidste 20 år, er cykeltyveri næsten altid en forbrydelse, der ikke straffes. Der rejses kun sigtelse i knapt 400 tilfælde, og opklaringsprocenten ligger helt nede omkring 0,9.

Ovenikøbet er et cykeltyveri til stor gene for dem, det går ud over. Det er Louise Mejlholms familie et eksempel på. Da tyve tre gange stjal deres el-ladcykel, gav det ikke bare kæmpe udfordringer i deres hverdag, fordi el-ladcyklen er et transportmæssigt omdrejningspunkt for den billøse familie. De mistede også deres cykelforsikring.

- Vi er nødt til at gøre meget mere for at bekæmpe cykeltyverier - ikke mindst fordi mange af tyverierne nu vedrører ladcykler og el-ladcykler, siger Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet, og fortsætter:

- Lad- og el-ladcykler kan være lige det, der får hverdagen til at hænge sammen for en familie, der gerne vil leve mere klimavenligt. Det lægger jo virkelig hindringer i vejen for den grønne omstilling, hvis forsikringsregler får familier til at opgive at skifte bilen ud med cykel.

TEMA

# SKAL VI BARE ACCEPTERE, AT SÅ MANGE CYKLER BLIVER STJÅLET?



Vi taber  
som forbrugere.



# DA **TYVENE** **TOG CYKLERNE,** FORSVANDT FORSIKRINGEN

**FORSIKRINGSSKABET  
SAGDE STOP, DA LOUISES  
FAMILIE HAVDE FÅET  
STJÅLET TRE CYKLER.  
DET ER IKKE RIMELIGT,  
MENER HUN.**

→ Louise Mejlholms familie har ikke været særlig heldige med deres dyre el-ladcykler. Den første Christianicykel blev stjålet i deres p-kælder i ejendommen. Den anden ved Ny Ellebjerg Station. Den tredje blev stjålet ude foran lejligheden ved hjælp af en trådløs vinkelsliber.

Over en periode på to år har de fået stjålet tre værdifulde el-ladcykler i prisklassen omkring 30.000 kroner. Og tyverierne har berørt familien dybt.

- Vi er blevet meget ængstelige og tager fx aldrig cyklen ind til byen om aftenen. Og vi bliver nervøse, hvis vi hører en varevogn på gaden, når vi er gået i seng. Det kan jo ske, hvornår det skal være, siger Louise Mejlholm.

Som om tyverierne ikke var straf nok, blev familien efter det andet cykeltyveri nærmest tvunget ud af deres cykeldækning hos forsikringselskabet Lærerstandens Brandforsikring. Familien havde på det tidspunkt alle deres forsikringer i Lærerstandens Brandforsikring.

- Vi fik stillet ultimatummet, at hvis det skete igen, ville de opsige alle vores forsikringer vedrørende cykler. Altså også vores forsikring på de almindelige cykler og racercykel, vi havde gennem vores indboforsikring. Så de rådede os til at finde et andet forsikringskab til el-ladcyklen. Og vi turde ikke

Louise Mejlholm har nu tre låse til familiens el-ladcykel. Alligevel tager de aldrig cyklen med ind til byen om aftenen.



andet end at gøre det. Man kan sige, vi ikke blev smidt ud, men tvunget ud, siger Louise Mejlholm.

Ultimatummet kom, selv om familiens el-ladcykler var låst efter alle kunstens – og forsikringsselskabets - regler.

- Vi havde altid låst dem med de to påkrævede låse, og de var låst fast til noget. Det er

er kravene ved en cykel-PLUS-forsikring. Derudover har alle cykler været malet eller på anden vis gjort personlige, siger Louise Mejlholm.

#### Det er uretfærdigt

Hun mener ikke, det er retfærdigt, at forsikringsselskabet administrerer på den måde.

- Det er jo en solidarisk ordning, hvor selskabet tjener penge på de medlemmer, der ikke har så mange tyverier – og de tjener også penge på vores andre dækninger, som vi ikke har benyttet, siger Louise Mejlholm.

- Vi taber som forbrugere, fordi vi, selv om vi overholder reglerne, mister vores ret til forsikring og ender med en meget dårligere situation. Vi har været nødt til at tegne en cykelforsikring i et andet selskab, som er både dyrere og dårligere, siger Louise Mejlholm.

Forsikringen i Lærerstandens Brandforsik-

ring dækkede op til 65.000 kr., men den nye forsikring dækker kun op til 25.000 kroner.

Det har store konsekvenser for familien, når de står uden cykel. De bor i Engholmene ud til Københavns Havn, og de har ikke bil.

- Vi har en dreng på tre, der skal i børnehaven hver dag, siger Louise Mejlholm.

Familien tilbød ellers Lærerstandens Brandforsikring, at de ville betale mere for at beholde forsikringen, men svaret var, at det ikke kunne lade sig gøre, da alle betaler det samme i præmie i Lærernes Brandforsikring.

- De siger, at vi hjælper hinanden, men vi mistede vores forsikring. Vi prøvede at indgå i dialog med Lærerstandens Brandforsikring, om vi på nogen måde kunne gøre noget. Altså om de havde lavet undersøgelser om, hvordan man holder tyvene væk. Men det havde de ikke. Så vi står tilbage med følelsen af at have overholdt alle deres krav og alligevel får vi stillet ultimatummet. Jeg synes, der er noget galt, siger Louise Mejlholm.

#### Fandt den med GPS

Louise Mejlholm mener, at der bør gøres en større indsats for at forebygge cykeltyverier.

- Vi har haft to låse på, og vi har prøvet at ride og male vores cykler, så de var mindre attraktive, men det hjalp ikke. Jeg synes, man mangler viden om, hvordan man forhindrer tyverierne, siger Louise Mejlholm.

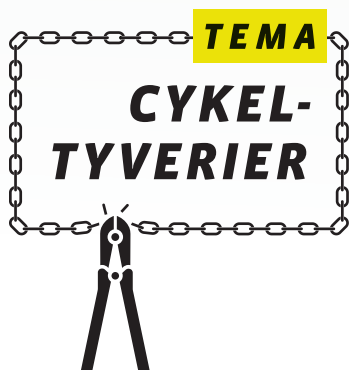
Den første Christianiacykel var udstyret med en GPS.

- Vi fik et 'hit' på den og kunne se, den stod i en kælder på Amager. Vi kiggede ind og kunne se en masse cykler. Vi kontaktede politiet, men de ville ikke komme derud.

Den anden Christianiacykel fandt de også ved hjælp af GPS.

- Vi fandt den, hvor den holdt parkeret. Pengene var udbetalt fra forsikringen, så de ejede faktisk cyklen. Vi ringede til dem. De sagde, vi kunne købe den tilbage til markedsprisen. Det var vi ikke interesserede i, så vi lod den stå.

Louise og hendes familie er nu på den 4. el-ladcykel. Den har de tre låse til, og selve cyklen er ikke blevet stjålet endnu. Men batteriet er. Det forsvandt en dag på Fisketorvet i København. 🚲



## LÆRERSTANDENS BRANDFORSIKRING:

# DERFOR RYGER DU UD

FÅR DU STJÅLET FOR MANGE CYKLER I LØBET AF KORT TID, MISTER DU DIN FORSIKRING

→ CYKLISTER har spurgt Lærerstandens Brandforsikring, hvorfor en kunde som Louise Mejlholm mister sin cykelforsikring. Pressechef Marie Westergaard siger:

- Hvis man har en meget ukarakteristisk skadestatistik, så kan det være, at vi siger til dig, du desværre ikke kan have en ekstra cykeldækning hos os længere. Du kan sagtens have alle dine andre forsikringer, men du kan ikke have vores tillæggsforsikring for dyre cykler (Cykel Plus) hos os, siger Marie Westergaard, der ikke vil sætte præcise tal på, hvor mange tyverier der skal til.

- Men jeg vil godt stå inde for at sige, at hvis du får stjålet tre eller fire dyre cykler på under to år, så er det nok muligt, at vi siger til dig, nu kan du desværre ikke have en Cykel Plus dækning hos os længere, siger Marie Westergaard. Hun forklarer, at det blandt andet skyldes, at Lærerstandens Brandforsikring er medlemsejet med en såkaldt solidarisk tilgang.


- Alle betaler det samme for forsikringerne på cykel Plus, så vi kan ikke sætte præmien eller selvrisikoen op eller udbetale mindre. Det ville muligvis ske for den case, du taler om, hvis de var medlem hos et andet selskab, som ikke har den form for solidarisk dækning, som vi har. Så ville selskabet måske sige, det er fint, at du har fået stjålet fire cykler, nu koster din cykelforsikring så bare 10.000, eller din selvrisiko stiger. Men hos os gør vi ikke det, og det betyder, at på et tidspunkt

kan forsikringen ikke 'bære' flere tyverier, uden det bliver en ulempe for fællesskabet, siger Marie Westergaard.

### Ramt af 'ukarakteristisk skadestatistik'

Hun bruger gentagne gange udtrykket 'ukarakteristisk skadestatistik', og det er det, der rammer Louise Mejlholms familie.

- Der er simpelthen en grænse på et tidspunkt, når man har det, som man kalder en ukarakteristisk skadestatistik. Hvis du får stjålet tyve cykler over et helt liv, så rammer du ikke den grænse. Men det gør du, hvis du inden for en kort periode får stjålet flere cykler, siger Marie Westergaard.


 **Louise og hendes familie har overholdt alle regler. De har haft to låse på, og den er låst**

**fast. Og alligevel mister de så deres cykelforsikring. Altså, hvad skal de så gøre?**

- Jeg kan sagtens se, det er ikke særlig sjovt at få stjålet sin cykel. Og slet ikke hvis det sker igen og igen. Det har man jo stor forståelse for. Men man er også nødt til at huske på, at vi er fællesejet.

Det har mange fordele. Det betyder, at man kan gøre nogle ting lidt billigere. Vores cykel Plus tillæggsforsikring er rimelig billig og har nærmest ikke nogen selvrisiko, men det kan også betyde - som i tilfældet hvor man har fået stjålet ekstraordinært mange dyre cykler, at vi ikke kan dække dig mere. Hvis vi mikrotariferede (individuelle priser. red.) kunne vi bruge andre greb. Vi kunne sætte cykelforsikringen voldsomt op for folk, der får stjålet mange eller selvrisikoen op, så

du fik færre penge ud. Det gør vi ikke. Vi har bare en grænse for, hvor meget forsikringen kan bære. Det er også ud fra en tankegang om, at den bliver dyrere for alle, hvis vi ikke har de grænser. Så jeg kan ikke forklare, hvad de her mennesker skal gøre.

 **Det er faktisk nemmere at miste sin cykel-plus-forsikring, end sin normale forsikring. Altså den forsikring man tegner, fordi man har dyre cykler, ryger man nemmere ud af. Er det ikke et lidt urimeligt paradoks?**

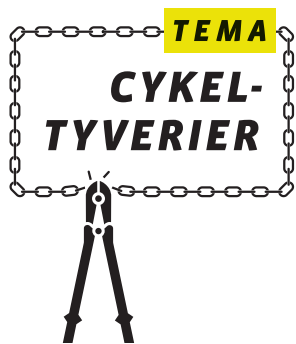
- Det er en tillæggsforsikring, der koster det samme for gruppen, der har den. Med din bilforsikring eller husforsikring er der prisforskelle afhængig af en lang række parametre. Hvor ny din bil er, hvor du bor, hvor mange skader du har osv. Der inddeler vi folk i grupper, som så har en bestemt pris (vi enkelttariferer stadig ikke). Det gør vi ikke med det her ekstra-produkt. I de andre produkter kan du ryge op i en ny gruppe - hvis noget ændrer sig. Det kan du ikke her, siger Marie Westergaard og uddyber.

- Man kan godt sige, at det er ufleksibelt produkt i den for-



Pressechef Marie Grabow Westergaard, LB Forsikring  
Foto: LB forsikring





stand. Hvis alle i DK fik en ladcykel, ville produktet også ændre sig. Den ville nok blive en meget mere bilforsikringsagtig vare, hvor du netop også har en dyrere forsikring, hvis der sker nogle ting. For nu vurderer vi dog stadig, at markedet og flertallet af vores medlemmer er bedst tjent med produktet, som det er.

**I Cyklistforbundet mener vi, at jo flere, der vælger cykel, ladcykel og el-ladcykel frem for bil, jo bedre er det for klimaet. Man kan sige, at når folk mister deres cykelforsikring til ladcyklen, og dermed i sidste ende muligheden for måske at have en ladcykel, trækker det i den forkerte retning i forhold til klimaet?**

**LB forsikring, som Lærerstandens Brandforsikring er en del af, fremhæver, at de arbejder efter klimaverdensmålet. Hvordan harmonerer det?**

- Vi er medlemsejede, der er ingen aktionærer, der skal tjene penge. Derfor er vi også nødt til at passe på medlemmernes penge, der skulle også gerne være penge i det her tillægsprodukt til dem, der får stjålet deres ladcykel for første gang. Når det er sagt, så synes vi klart, at der både er for mange cykeltyverier, og at man skal gøre så meget som muligt for at forhindre cykeltyverier. Vi er i gang, og der vil helt sikkert komme mere fokus på området fremadrettet. 🚲



## CYKELTYVERI ER EN OFTEST 'STRAFFRI' FORBRYDELSE

### POLITIET EFTERFORSKER MEGET FÅ CYKELTYVERIER.

→ Der er ikke tvivl om, at cykeltyveri er en forbrydelse. Men det er en forbrydelse, som oftest er straffri, selv om den faktisk bekymrer borgerne meget. Hver femte københavnere angiver, at de har fået stjålet en cykel inden for de seneste 12 måneder. Tallene stammer fra Københavns Kommunes årlige Tryghedsundersøgelse, hvor det også fremgår, at knap to ud af tre københavnere er bange for at få stjålet deres cykel. Det gør cykeltyverier til den form for kriminalitet, som befolkningen er mest bekymret for i Københavns Kommune.

Tal fra Justitsministeriet viser ifølge Berlingske Tidende, at opklaringsprocenten hos Københavns, Vestegns og Nordsjællands Politikreds er 0,5 procent.

Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet, mener, at politiets opklaringsprocent er 'ekstremt lav'.

- De mange tyverier er krænkende for retssikkerheden, fordi mange borgere vil stå med oplevelsen af, at 'politiet er ligeglade', siger han.

CYKLISTER har talt med vicepolitiinspektør Lars Feldt-Rasmussen. Han er leder af Københavns Politis afdeling for berigelseskriminalitet, som efterforsker nogle af de sager om cykeltyveri og -hæleri, der bliver anmeldt.

- Vi efterforsker ikke alle cykeltyverier, men vi efterforsker, når det har præget af at være organiseret, og når der er konkrete spor at gå efter, siger Lars Feldt Rasmussen, der medgiver, at langt de fleste cykeltyverier ikke bliver efterforsket:

- Jo, det er korrekt. Men vi bliver nødt til at prioritere, og man kan stadig ikke vide sig sikker på, hvis man har stjålet en cykel, at det ikke bliver efterforsket, siger Lars Feldt Rasmussen.

Ifølge vicepolitiinspektøren foretages prioriteringen ud fra øvrige opgaver i politikredsen.

- Det er ikke, fordi vi som sådan ikke vil prioritere cykeltyverier, men vi er nødt til at have nogle konkrete spor at gå efter, før vi iværksætter en efterforskning. Og så er der andre områder som personfarlig kriminalitet som vold og voldtægt, som vi har valgt at prioritere, siger Lars Feldt Rasmussen, der også fortæller, at værdien af cyklen ikke betyder noget for, om det bliver efterforsket.

- Det har politiet ikke en holdning til, en cykel er en cykel, siger han og uddyber:

- Vi efterforsker organiseret cykeltyveri på flere måder. Vi får oplysninger på forskellig måde og har forskellige indgangsvinkler til det. Det kan være via nogle sammenfald på sociale medier eller platforme. Det kan også være nogle, der decideret kommer og giver os nogle oplysninger om organiseret tyveri. Og når vi graver os ned i det, kan der til gengæld blive opklaret mange cykeltyverier i sådan en kontekst, siger vicepolitiinspektør Lars Feldt-Rasmussen.

- Men det er selvfølgelig altid et problem, når folk får stjålet deres ejendom. Vi opfordrer derfor folk til bedst muligt at sikre deres ting, og det er klart, at jo dyrere ting man har, jo mere er man nok også interesseret i at prøve at sikre den og gøre, hvad man kan, for at den ikke bliver stjålet. Her er der i dag en række muligheder som f.eks. gps-sikring, som kan hjælpe politiet med at finde cykel eller gerningsmand, hvis cyklen alligevel ender med at blive stjålet, siger Lars Feldt Rasmussen. 🚲



# BRANCHEFORENING VIL FINDE NYE MÅDER AT FORHINDRE CYKELTYVERIER

**AT UDBETALE FORSIKRINGER ER I BUND OG GRUND SYMPTOMBEHANDLING, DERFOR SKAL VI INTENSIVERE ARBEJDET MED AT FOREBYGGE CYKELTYVERIER. DET MENER PIA HOLM STEFFENSEN, DER ER DIREKTØR I F&P - BRANCHEFORENING FOR FORSIKRINGS- OG PENSIONSSKABER, DER BL.A. SAMARBEJDER MED CYKLISTFORBUNDET OM NYT DIGITALT STELNUMMER.**

→ CYKLISTER besøger direktør Pia Holm Steffensen i F&P's domicil i Hellerup, hvor hun svarer på spørgsmål om cykeltyverier. Blandt andet om det er rimeligt, at folk skal miste deres cykelforsikring, fordi deres dyre cykler gentagne gange blive stjålet, selv om de overholder alle regler?

- Forsikringen er jo en forretning, der skal købe rundt, og det er klart, hvis man har for mange cykeltyverier, så presser det økonomien, og så må der gøres noget. Det er til stor irritation for forbrugerne at få stjålet deres cykler og et problem, når de ikke længere kan få dem dækket. Det er derfor, at vi siger i stedet for bare hovedløst at dække, når der er et cykeltyveri - at det kan vi bedre gøre en indsats for ved at prøve at stoppe cykeltyverierne.

**Men forsikringen er jo i bund og grund solidarisk på den måde, at vi betaler alle sammen, og nogle får ikke brug for det, og andre får brug for det. Så ud fra en solidaritetsbetragtning er det vel rimeligt at man bliver ved med at dække, fordi pengene kommer ind et andet sted.**

Jo, men det er ikke sikkert, at folk er så interesserede i at blive ved med at betale for, at der er nogle andre, der hele tiden får stjålet mange cykler.



**Tror du ikke det?**

- Nej, det tror jeg ikke. Der er kraftig pris-krig på forsikringer, og alle selskaberne arbejder efter at sætte priserne rigtigt, i forhold til hvad det er for en risiko, de dækker.



**Så priserne ville stige, hvis man skulle blive ved med at dække det?**

- Ja, og i virkeligheden er det stadig lidt en symptombehandling. Der er noget helt grundlæggende galt, når så mange cykler forsvinder ud i den blå luft og sjældent kommer tilbage. Det må forsikringsbranchen så løse sammen med de forbrugere, som udsættes for tyveri. Og undertiden kommer det så langt ud, at det ikke økonomisk kan hænge sammen for forsikringsselskabet. Det betyder, at kunderne må finde et andet sted at være forsikrede, eller de ikke længere kan være forsikringsdækkede. Det, der i virkeligheden er galt, er, at der ingen konsekvenser er ved, at nogen tager ens cykel. Cykeltyverier er sådan et fænomen, som vi alle sammen bare lever med. Det er i virkeligheden beskæmmende, fordi for rigtig mange familier - specielt i storbyerne - er cyklen jo deres indgangsvinkel til, at de kan få deres hverdag til at hænge sammen. Man henter børn, man køber ind og så videre. Ens hverdag kan simpelthen ikke fungere uden.



**1**

**Tjek i dine forsikringsbetingelser, om du er dækket**, som du gerne vil have det. De ved ikke, hvilke cykler du har, og ofte må de ikke spørge dig, fordi de skal respektere datareglerne.

**2**

**Tjek dækningerne på tværs af forsikrings-selskaber.** Brug fx forsikringsguiden.dk, hvor du nemt kan sammenligne både dækninger og priser

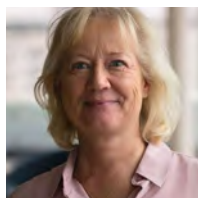
**3**

**Hav stelnummeret til dine cykler skrevet ned** og opbevar dem sammen med låsebeviserne. Det får du brug for, hvis de bliver stjålet.

**3 GODE RÅD  
TIL CYKELFORSIKRING**  
KILDE F&B.

## Cyklistforbundet og F&P vil have digitalt stelnummer

F&P og Cyklistforbundet sendte i efteråret et fælles brev til SF og Socialdemokratiet på Christiansborg, hvor organisationerne presser på for politisk handling for et digitalt stelnummer. SF's retsordfører, Karina Lorentzen Dehnhardt, har tidligere fremlagt digitalt stelnummer som en del af SF's politik. Cyklistforbundet har ikke fået svar endnu.



Direktør Pia Holm Steffensen, F&P.

### Men når der ikke er nogen konsekvens, så er det jo, fordi politiet ikke efterforsker det. Hvad synes I om det?

- Jeg har respekt for, at politiet ikke bruger masser af tid og ressourcer på at efterforske et enkelt cykeltyveri, heller ikke selvom det er en cykel til 50.000-60.000 kroner. Men jeg synes der, hvor det ligner noget organiseret, hvor man ser, at der er cykelskure, som simpelthen bare bliver ribbet fuldstændigt for cykler, og man måske finder ud af, hvor de cykler befinder sig henne, og så siger politiet, de ikke har tid til at køre ud og åbne den her lade, hvor der står adskillige cykler. Sådan en

situation har vi meget svært ved at leve med. Vi skal slå en pæl gennem hælermarkedet, og det er også en generel opfordring til, at man passer på med at købe dyre cykler meget billigt af private.

### Kunne det også være godt at kigge på, om der skal ændres i den måde, forsikring af dyre cykler er skruet sammen på?

**Kunne man forestille sig, at fremkomsten af de mange, dyre el-ladcykler betyder noget for måden at dække på - til gunst for forbrugerne?**

- Selskaberne vil gerne have tilfredse kunder, og det er vores opfattelse, at branchen løbende tilpasser produktudbud og -dækning til den efterspørgsel, der er i markedet. Bl.a. ved vi, at en række forsikringsselskaber tilbyder kaskoforsikring på cykler, og det er også muligt i flere selskaber at udvide sin cykeldækning til højere summer, end hvad der er standard.

### En hindring for den grønne omstilling

Pia Holm Steffensen mødtes i efteråret med Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, for at drøfte, hvad der kan gøres ved cykeltyverier og de samfundsmæssige konsekvenser af dem. Både F&P og Cyklistforbundet ser tyverier af cykler som et problem for den enkelte, men især når det gælder (el)-ladcykler også for samfundet, da det skaber hindringer for den grønne omstilling.

- I bæredygtighedssammenhæng forekommer det jo fuldstændig vanvittigt, at 40.000 cykler forsvinder ud i den blå luft og aldrig dukker op, og så går man ud og køber nogle nye. Det er det modsatte af den cirkulære økonomi og bæredygtighed, som vi rigtig gerne vil understøtte, siger Pia Holm Steffensen.

Klaus Bondam er helt enig:

- Det er en ond cirkel, som vi skal gøre meget mere for at bryde. Ikke mindst fordi mange af tyverierne nu vedrører ladcykler og el-ladcykler. De kan være helt nødvendige for at få hverdagen til at hænge sammen for en familie, og får du stjålet din dyre ladcykel gentagne gange, risikerer du at miste din forsikring. Det lægger jo virkelig hindringer i vejen for den grønne omstilling, hvis familier må opgive at skifte bilen ud med cykel, siger Klaus Bondam, der kræver, at der bliver taget politisk action på at bekæmpe cykeltyverierne.

- Det er i virkeligheden helt barokt, at vi bare accepterer, at så mange cykler bliver

stjålet hvert år. Ville vi gøre det samme, hvis det var biler? siger Klaus Bondam.

Pia Holm Steffensen ser også problemet:

- Man må jo overveje, hvis ens cykel gentagne gange bliver stjålet, om man i virkeligheden stadig skal blive ved med at købe en ny cykel, som alligevel bliver stjålet, eller om man er nødt til at vælge et andet transportmiddel. Det er rigtig trist, fordi vi så får flyttet den gode og sunde trafikultur, vi har i Danmark, over i andre transportformer, som ikke sundhedsmæssigt er lige så gode, og som man ikke kan sige fastholder den her kultur omkring cykling, som vi er gode til i Danmark, og som vi er stolte af.

### Arbejder for digitalt stelnummer

F&P og Cyklistforbundet har blandt andet drøftet muligheden for at indføre digitalt stelnummer til afløsning for det nuværende, der er præget ind i cyklen og kan være svært at finde.

- Lige nu arbejder vi sammen med Cyklistforbundet for et digitalt stelnummer. Digitalt stelnummer stopper ikke i sig selv cykeltyverierne, men det kunne være, at det stoppede cykeltyverne ved, at hvis en cykel let kan finde hjem igen, er det måske knap så attraktivt at stjæle den. Det kunne også være fundamentet for, at man kan bygge nogle kommercielle løsninger, hvor man i højere grad har styr på sin cykel.

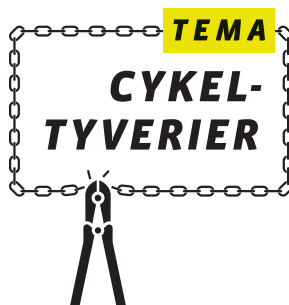
### Cyklistforbundet kæmpet i flere år

Cyklistforbundet og Klaus Bondam har i flere år kæmpet for et digitalt stelnummer til afløsning af det nuværende, indgraverede system fra 1947.

- Vi mener, at der skal være tale om et statsligt / offentligt implementeret system, som skal benyttes af alle cyklejere i Danmark, siger Klaus Bondam.

Pia Holm Steffensen mener, at et digitalt system vil fungere langt bedre, end det nuværende

- Hvis man har et digitalt stelnummer, så vil man i højere grad kunne sikre, at alle cykler har et stelnummer. Der findes typer af cykler, som ikke har et stelnummer, hvor politiet i princippet skal påføre det. Det er ikke specielt effektivt, og jeg stiller spørgsmålstegn ved, om det virker. Så et digitalt stelnummer vil også gøre det lettere at spore en cykel og tjekke op på et stelnummer i forbindelse med for eksempel almindelig trafikkontrol af cyklister. Man skal ikke til at lede efter et stelnummer, der er smurt ind i mudder, og man måske knap nok ved, hvor sidder henne. Man kan dybest set stå med en scanner, og så kan man fange de stjalne cykler på gaden med sådan en chip. 🚲



## Husk findeløn

Carl Georg Rasmussen, 2750 Ballerup

→ Der stjæles hvert år i tusindvis af cykler til stor ærgrelse for ejerne. Nogle bliver før eller siden fundet, måske endnu i brugbar stand. For at motivere findere til at overgive fundet til politiet eller til den oprindelige ejer, er det god skik at belønne finderens med en lille findeløn.

Hvis en cykel bliver stjålet, og den genfindes af en opmærksom person, bør den indleveres til Politiets Hittogskontor. Finderen får en kvittering og kan begære findeløn fra cyklens ejer, hvis denne findes.

Politiet kan fastsætte findeløn, der

typisk kan være 10 % af den fundne cykels værdi. Hvis der er tale om cykler af betydelig værdi, kan politiet dog fastsætte findelønnen til mindre end 10 %.

Hvis den fundne cykel bliver solgt på auktion, får finderens udbetalt en tredjedel af indtjeningen efter fradrag af event. omkostninger. Hvis du selv finder frem til cyklens retmæssige ejer, må du gerne selv aflevere den stjalne cykel direkte til ejeren. Det er desværre ikke alle ejere, der respekterer denne simple regel om findeløn, selv ikke når der er tale om meget kostbare cykler.

## Indstil lygten korrekt

Conny T. Andresen, 2860 Søborg

→ Der er i det seneste nummer af Cyklistere et indlæg "Kom med bedre lygter". Efter min mening er der ikke noget galt med de nye kraftige cykellygter. Det eneste problem er, at langt de fleste cyklister ikke kan finde ud af at indstille forlygten korrekt, så den peger skråt ned foran cyklen. Jeg møder i vinterhalvåret utallige cyklister, hvor lygten peger enten lige ud eller endnu værre, skråt opad. Det gør, at man som modkørende er fuldkommen blændet og overhovedet ikke kan orientere sig, før man har passeret hinanden. Jeg har prøvet at gøre folk opmærksom på det, når jeg møder dem, det er trods alt til gavn både for os andre og for dem selv.

## Læserbreve og debat

Cyklistforbundet får mange henvendelser. Vi har udvalgt nogle af dem til CYKLISTER.

## Pas på dyrene, når du cykler

Evald Mehlsen, Odense.

→ Bladets fokus på cykling i alpelandene misser måske den samtidigt indbyggede konflikt, der følger i cykelsporet på mountainbikerne. Det er nok ikke helt gået op for os som turister, at vi ikke undgår at forstyrre den natur, vi kommer for at opleve. Dyr flygter, og flot ser det ud, men det er ikke naturligt. De stresses og fortrænges. I vort eget lille land accentueres dilemmaet tydeligt under coronaen, hvor dyr i Gisselfeldskovene måtte aflives, fordi de (som skovridderen sagde) gik i chok. Rovfugle holder op med at yngle, hvor der anlægges mountainbikespor.

Færdsel til fods med eller uden hund kan forbundet ikke påtage sig et medansvar for lige så lidt som for off-pisterne på ski, men måske kan man få en dialog frem i bladet. Her og hisset med de der forvalter eller blot beboer nogle af de steder, vi ofte opsøger, når vi selv flygter fra trængslen herhjemme. Det kunne være lærerigt at høre, hvad de siger til mødet med vores hjelmklædte ryttere på metalheste fjernt fra alfarvej. Ser man deres tv, vil man vide, at de har noget at komme med. Henstilling: Hop af, når du ser, du er invasiv.

# BRUD I NETVÆRK

sender cyklister  
ud til bilerne  
i København

Med datadrevet forskning har en lektor i IT afdækket 300 mangler i det københavnske netværk af cykelstier. Nu skal hele det danske cykelnetværk analyseres, så forholdene for cyklister kan forbedres..

→ Et bestemt sted føler Michael Szell sig i klemme på den strækning, han gennem to år cykler for at aflevere sin datter i vuggestue. Han kører på cykelsti ad Enghavevej mod Vesterbrogade i København, men på den anden side af krydset snævrer Kingosgade ind, og han må kæmpe om pladsen med biler, busser og lastbiler, som kommer bagfra med 50 kilometer i timen.

Et er hans personlige erfaring med det 50 meter smalle stykke af Kingosgade. Som forsker ved IT-Universitetet i København har Michael Szell kortlagt 300 andre problematiske steder, eller 'huller', som han siger, i byens netværk af cykelstier ved hjælp af datadreven forskning.

- Hullerne betyder, at du sjældent kan cykle fra A til B, uden at du undervejs er nødt til at blande dig med biler og busser. Selv om in-





→ gen kommer til skade, kan der være næsten-uheld og en følelse af fare, siger den østrigske forsker.

Michael Szell og hans forskerkolleger fik for nylig et stipendium på to millioner kroner fra Cykelpuljen til at ansætte en ph.d.-studerende i et projekt, som skal analysere hele det danske cykelnetværk med inspiration fra Hovedstaden..

Manglerne findes overalt i København og er ikke lige farlige. Det afhænger af, hvor trafikeret det enkelte hul er, og hvor mange der cykler igennem. Stod det til Michael Szell, skulle der først og fremmest gøres noget ved Knippelsbro og Langebro, hvor vejbaner og cykelstier adskilles af en hvid streg frem for høje kantsten.

- Ellers er vejkryds et problem. Stort set alle kryds er ubeskyttede for cyklister. Desuden ender cykelstierne kort før krydset og bliver til en højresvingbane for biler, siger Michael Szell og peger på, at ubeskyttede

kryds især volder problemer for børn og får kvinder til at bekymre sig.

- Kvinder har tendens til at bekymre sig mere om den personlige sikkerhed. Men en sikker og forbundet cykelinfrastruktur er også en fordel for mænd og bilister, for når flere tør cykle, fører det til mindre trængsel, mindre forurening, færre trafikdræbte og flere gader, som kan omdannes til sociale rum.

#### Højresvingbaner gør cyklister utrygge

København er ikke en dårlig by at cykle i, understreger Michael Szell. Det står langt værre til i en by som London med over 3.000 huller. Omvendt hænger cykelstierne i Amsterdam bedre sammen end i den danske hovedstad.

### Lektor i datavidenskab

Michael Szell er lektor i datavidenskab ved IT-Universitetet København og forsker i mobilitet, bæredygtig transport og mønstre bag indbyrdes forbundne menneskelig adfærd og menneskeskabte strukturer, især i byer. Hans foretrukne metoder er netværksanalyse, datavidenskab og datavisualisering. Han har udviklet flere interaktive datavisualiseringsplatforme og onlinespillet Pardus.

Den østrigske forsker har regnet sig frem til, at man kan binde cykelnetværket i København langt bedre sammen med blot fem kilometer nye og velplacerede cykelstier.

- I betragtning af at netværket er flere hundrede kilometer langt, opnår man en kæmpe gevinst med en lille investering, siger Michael Szell.

Når det gælder vejkryds, er det op til by- og trafikplanlæggere at finde løsninger, mener han. Alligevel har han et par bud.

- Man skal først og fremmest undgå at blande biler og cykler i højresvingbaner, medmindre man kan gøre det sikkert, for eksempel ved at bilerne højst må køre ti kilometer i timen. Ellers kan man måske ændre

nogle kryds til rundkørsler, lade cyklister frit dreje til højre ved rødt eller lade dem komme foran bilerne, når der er rødt lys, så bilisterne ikke overser dem. Løsningen afhænger af, hvor meget plads der er ved det enkelte kryds.

Kingosgade er formentlig for smal til, at der kan anlægges cykelstier i begge sider. I stedet kan man sænke hastighedsgrænsen for bilerne, ensrette gaden eller gøre den til en cykelgade, hvor biler kun må køre i ganghastighed. Eller man kan fjerne al biltrafik, foreslår Michael Szell.

#### Oplagt for kommunen at inddrage resultaterne

Som leder af cykelprogrammet i København har Marie Kåstrup hørt Michael Szell holde oplæg om sin metodiske tilgang, men hun har til gode at få en gennemgang af hans forskning om København. Det ser hun frem til.

- Det er spændende og brugbart med mere forskning om cykelplanlægning, for der er tendens til, at cykeltrafik ikke behandles lige så seriøst som andre transportformer. I



## Leder af cykelprogrammet

Marie Kåstrup er leder af cykelprogrammet under mobilitetsenheden i teknik- og miljøforvaltningen i Københavns Kommune. Hun har en kandidatgrad i moderne kultur og kulturformidling og har skrevet speciale om cykelkultur og danskhed.

Cykelprogrammet består af seks medarbejdere og en studentermedhjælper med baggrunde i blandt andet geografi, byplanlægning, statskundskab, arkitektur, ingeniør og bæredygtig byudvikling. De arbejder med strategisk planlægning og fremlægger forslag til udvikling af cykeltrafikken i København. Siden 1996 har de hvert andet år lavet et cykelregnskab med mål og nøgletal for cykeltrafikken.

København har vi et mål om at få flere til at cykle, og derfor har vi en prioriteringsplan for cykelstier, som dækker fra 2017 til 2025. Her har vi blandt andet udpeget 20 kryds, som cyklister oplever som de mest problematiske, fortæller Marie Kåstrup.

Cykelprogrammet havde ikke adgang til de algoritmer, Michael Szell bygger sin forskning på, da prioriteringsplanen blev til, men til den næste plan er det oplagt at se på hans resultater, mener programlederen.

- Det er det korte stykke uden cykelsti på vej til arbejde, folk husker, fordi det er der, de føler sig usikre. Så det er vigtigt med et sammenhængende netværk, som tager højde for, at folk ikke kun cykler fra A til B, men også til C, D og E. Derfor ser vi på netværkseffekten, når vi fremlægger løsninger for politikerne, men der kan også være andre hensyn, for eksempel et ønske om at skabe større sammenhæng i et område. Men vi tager med glæde imod Michael Szells input.

### Blå baner kan guide cyklister blandt biler

Marie Kåstrup er opmærksom på, at bilister og cyklister blot adskilles af en hvid stribe på de to broer til Christianshavn og Amager.

- Geografien med havn og søer betyder, at vi må kanalisere cykeltrafikken ind på broer, og vi har anlagt Lille Langebro for at tilbyde

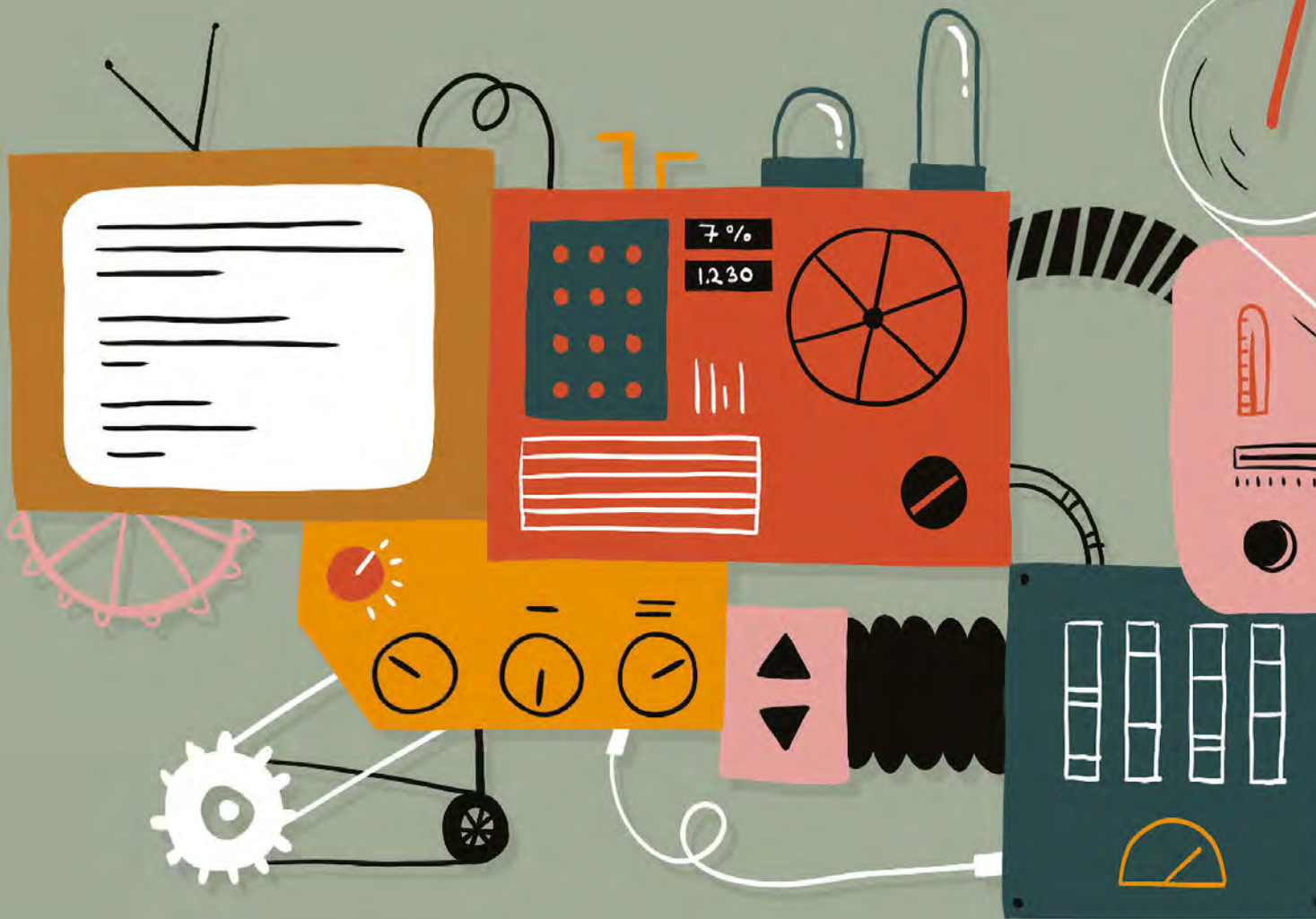
cyklisterne et alternativ til den rigtige Langebro. Det benytter mange sig af det. På samme måde har vi med Inderhavnsbroen et attraktivt alternativ til Knippelsbro, siger hun.

Når Michael Szell fremhæver, at højresvingsbaner til biler kan være en udfordring for cyklister, peger han ind i en kompleks problemstilling, tilføjer Marie Kåstrup.

- Undersøgelser viser, at vi får færre ulykker, når cykelstien er afkortet fremfor at være ført helt frem til krydset, men det ændrer ikke på, at folk føler sig utrygge, når de skal ud blandt bilerne. Derfor er vi ved at se på, om vi kan finde mellemløsninger, for eksempel at guide cyklister til at manøvrere blandt bilerne ved hjælp af blå cykelbaner, siger lederen af cykelprogrammet. 🚲



# Cyklistforbundets nye Storm P.-maskine giver cykelsvarene



Generatoren er finansieret af Vejdirektoratet og er gratis for kommunerne at benytte. Se [Cyklistforbundet.dk/cykelregnskab](https://cyklistforbundet.dk/cykelregnskab)





EMIL MAJ CHRISTENSEN,  
KONSULENT I CYKLIST-  
FORBUNDET,  
HAR UDARBEJDET  
CYKELREGNSKABS-  
GENERATOREN.



Bliver der cyklet lidt eller meget i kommunen? Hvor cykles der? Hvor er det svært at være cyklist? Cyklistforbundet har udviklet en cykelregnskabsgenerator, der skal hjælpe med at sikre bedre forhold for cyklister. Især i mindre kommuner.

→ Cykelregnskabsgenerator. Ordet leder næsten tanken hen på en Storm P-maskine, hvor der via talrige rør, dimser og dutter kommer et produkt ud, og sammenligningen er ikke helt forkert. Med Cyklistforbundets nye online-redskab kan kommunerne ved at fylde oplysninger ind i 'maskinen' få et fix og færdigt cykelregnskab ud som en PDF.

Generatoren, som Cyklistforbundet tilbyder gratis til kommunerne, skal komme cyklister over hele landet til gode.

- I de fleste kommuner ved man faktisk ikke, hvordan det går med cyklismen, mens man fx ved rigtig meget om, hvordan det går på plejehjemmene. Og man siger jo, at det man ikke måler på, det ikke findes - i hvert fald ikke i bevidstheden hos politikere og borgere. Dermed kan man heller ikke handle, når man ikke kender problemerne. Et cykelregnskab klæder politikere på til at tage de rigtige beslutninger på cykelområdet til fordel for cyklisterne, siger Emil Maj Christensen, der har været projektleder på cykelregnskabsgeneratoren.

Generatoren kommer efter, at Vejdirektoratet i en rundspørge kunne konstatere, at der kun blev udarbejdet cykelregnskab i 14 ud af 73 kommuner. Et cykelregnskab beskriver bl.a. udviklingen i cyklismen, borgernes

holdning til cykelforholdene, og hvordan de konkrete rammer for at cykle har udviklet sig

Værktøjet vil især være en hjælp til mindre kommuner, der ikke har særlig mange ressourcer på cykelområdet, og Emil Maj Christensen håber og regner med, at flere kommuner nu vil udarbejde cykelregnskaber.

- Det vil fx hjælpe politikerne med at se, om der sættes penge nok af, og hvor der er størst behov for nye investeringer, siger Emil Maj Christensen.

### Spørg borgerne

I arbejdet med et cykelregnskab bør borgernes oplevelse af at være cyklist i kommunen også indsamles og beskrives. Derfor tilbyder Cyklistforbundet som supplement til generatoren også adgang til *Fix Cykelvejen* - et interaktivt cykelkort, der kan benyttes, når en kommune ønsker borgerinput om lokale cykelforhold.

Direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam, siger om kortet:

- Borgerinput er vigtig viden og inspiration, som kan være svært at få ved et skrivebord. Kortet kan f.eks. benyttes til en lokal kampagne, hvor man inviterer borgere til at indberette fejl og mangler og komme med input til, hvor cykelforholdene kan forbedres lokalt. 🚲

# Cykelsagen tvang sig med til elbilsfesten i Glasgow

**Bilindustrien var inviteret med inden for de lukkede døre ved COP26, mens cyklisterne måtte nøjes med gangene. Alligevel lykkedes det for cyklistforbundene og andre grønne organisationer at få aktiv transport med i den officielle erklæring fra mødet.**

→ 'Driving with the brakes on', 'Nothing ever happens' eller 'Roll to me'. Det kan være svært at vælge hvilken sang med Glasgow-bandet Del Amitri, der bedst illustrerer det FN-klimatopmøde, der fandt sted i samme by de to første uger i november 2021. Rapporterne fra COP26 fortæller i hvert fald en historie om et topmøde, der i den grad havde bremsene på, når det gjaldt cykelområdet.

Men det sete afhænger af øjnene, der ser, lyder et gammelt ordsprog. Det passer også på klimatopmødet COP26. For var det set med 'cykelbriller' katastrofalt dårligt? Eller var det en succes, fordi det med dygtigt arbejde på mødet i sidste øjeblik lykkedes at få aktiv transport – cykling og gang – nævnt i et af de vigtige slutdokumenter – den endelige erklæ-

ring fra COP26 om transport. Den garvede britiske grønne transport-journalist, Carlton Reid, der dækkede mødet, er med sit cykelvenlige sindelag skuffet, hvorimod European Cyclist' Federations (ECF) præsident Henk Swarttouw har de positive briller på. Først Carlton Reid:

- Hverdagscykling spillede ingen rolle ved COP26. Cykling, gang og offentlig transport manglede alle på transportdagens officielle dagsorden (den dag under mødet, hvor transport blev drøftet, red.)

I stedet var der lidt om søfart og luftfart, men det meste af plenarmødet handlede om elbiler og varebiler, så COP26 var skuffende, som det altid ville være.

## Elbiler fyldte

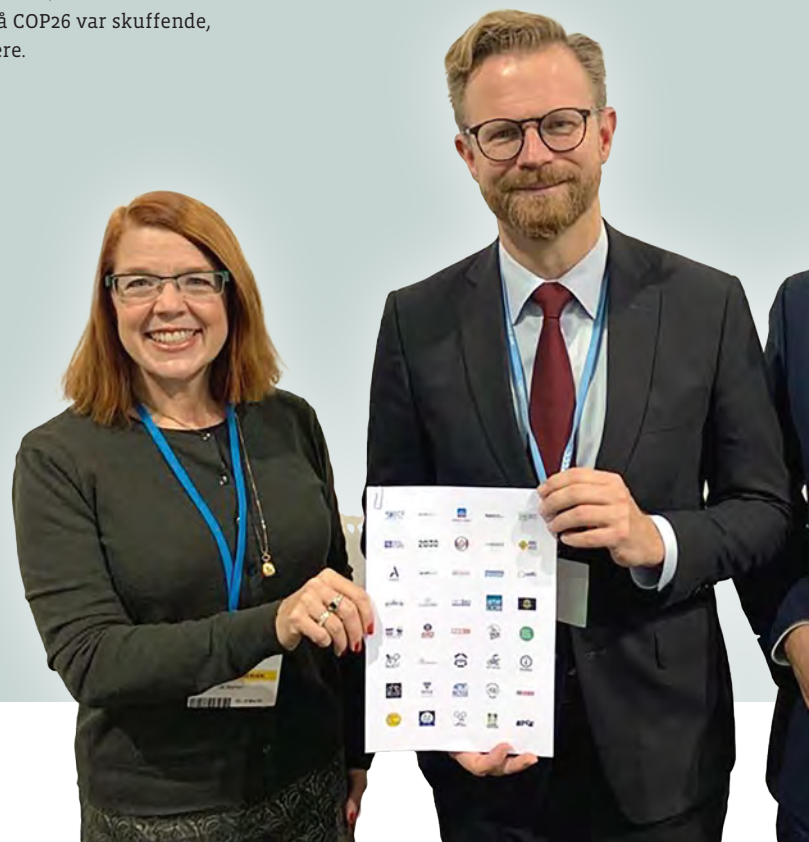
Han mener, at det til dels skyldes, at de mennesker, som politikerne repræsenterer, ofte ikke ønsker at foretage nogle markante ændringer i deres livsstil.

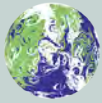
- Kongresmedlem Earl Blumenauer fra Oregon fortalte mig, at fokus var på elbiler, fordi de er 'the shiny new thing' - bilister vil gerne fortsætte med at køre bil. Elbiler giver dem

## Cyklistforbundet sendte opråb til verdens ledere

Under FN's klimatopmøde i november i Glasgow COP26 sendte Cyklistforbundet sammen med 350 klimaorganisationer fra hele verden et opråb til verdens ledere: Tænk nu cyklen ind i løsningen!

I opråbet, der var formet som et åbent brev, opfordrede vi regeringer, der deltog i COP26, til at forpligte sig til at øge antallet af mennesker, der cykler i deres lande, markant for at nå globale klimamål hurtigt og effektivt. Se brevet på [cop26cycling.com](#)





UN CLIMATE  
CHANGE  
CONFERENCE  
UK 2021  
IN PARTNERSHIP WITH ITALY

## Her er afsnittet om aktiv transport i sluterklæring fra COP26 vedrørende transport

»Vi anerkender, at sideløbende med skiftet til nul-emissionskøretøjer vil en bæredygtig fremtid for vejtransport kræve en bredere systemtransformation, herunder støtte til aktiv rejse, offentlig og delt transport samt adressering af den fulde værdikædepåvirkning fra køretøjsproduktion, brug og bortskaffelse.»



Danmarks transportminister Benny Engelbrecht (A) tog i Glasgow imod opråbet fra 350 klimaorganisationer. Han er flankeret af Jill Warren (CEO i ECF) og Henk Swarttouw (præsident for ECF).

chancen for det, fordi de bliver set som grønne. Men hvis du bliver væltet af din cykel af føreren af en Tesla, kommer du stadig til skade eller dør. Og elbiler gør heller ikke noget for at bekæmpe trængsel. Alt dette er indlysende, men tydeligvis ikke for politikere, siger Carlton Reid.

Carlton Reid bed også mærke i, hvem der var med hvor, og hvem der var inviteret til at tale.

- Lederne af organisationer som Walk21, European Cyclists' Federation og - for offentlig transport - UITP vandrede rundt i hallerne på COP26. Ingen af dem var inviteret til plenarmødet, hvorimod ledere fra GM, Volvo og Ford var inviteret til at tale ved plenarmødet.

Efter Carlton Reids mening var hele mødet på transportområdet designet til at handle meget om elbiler og næsten ikke om aktiv transport. Men netop derfor var det efter ECF-præsident Henk Swarttouws mening en succes, at det lykkedes at få cykling/aktiv transport med i erklæringen fra mødet. Cykling har efter hans mening fået tvunget sig selv med til festen.

- Det var det første COP-møde, som ECF var med til. Det lykkedes os at få bidraget fra aktiv transport (gang + cykling, red.) anerkendt i transporterklæringen, siger Henk Swarttouw.

- Oprindeligt manglede dette afsnit i erklæringen. Det virker måske ikke som af meget, men i diplomatisk henseende er det noget af en præstation. Det giver os en fod i døren til at kræve en større rolle for cykling i fremtidige COP-møder. Nu, hvor vi er med, bliver det svært at smide os ud igen, siger Henk Swarttouw.

Det var blandt andet ved hjælp af et åbent brev til verdens topledere, underskrevet af 350 organisationer, herunder ECF og Cyklistforbundet, at det lykkedes at få aktiv transport med i slutdokumentet.

- I starten var cykling fuldstændig forsømt - det samme gjaldt gang og offentlig trans-

port. Gennem en velorkestreret, kombineret og fælles indsats fra en masse organisationer og aktivister er det lykkedes at få cykling på dagsordenen, og der bliver det, vurderer Henk Swarttouw.

### Tænk meget mere i el-cykler

Det var også Henk Swarttouws oplevelse, at elbiler fyldte meget på topmødet - og det var både godt og skidt.

- En elbil er stadig en bil. Skift til elbiler vil ikke gøre noget ved trængsel, stillesiddende livsstil osv. Ikke desto mindre er overgangen (til elbiler, red.) vigtig, da transport er den eneste større sektor, hvor CO<sub>2</sub>-udledningerne stadig stiger. Det er sandsynligvis grunden til, at regeringerne på COP26 havde et næsten ensidigt fokus på nul-emissionskøretøjer og bilopladningsinfrastruktur. Men mindre end 5% af de biler, der sælges i dag, er elektriske. Selv i det bedste tilfælde vil det tage mindst 20 år at udfase den nuværende flåde af forbrændingsmotorbiler i Europa.

- Der er en meget hurtigere og relativt enkel måde at sætte gang i reduktionen af vores transport-emissioner. I Europa er halvdelen af alle bilture kortere end 5 kilometer. En tredjedel er kortere end 3 kilometer. De fleste mennesker vil kunne tilbagelægge disse afstande på cykel. Og for nylig har elcyklens hurtige udbredelse i stigende grad gjort cykling til en attraktiv mulighed for lidt længere distancer. Hver kilometer tilbagelagt på cykel i stedet for i bil sparer umiddelbart i gennemsnit 150 gram CO<sub>2</sub>-udledning, siger præsidenten.

Det er Carlton Reid enig i:

- Vi har ikke brug for nyere biler, og politikere bør sammen med planlæggere af fremtidige COP'er erkende, at den seneste klimarapport fra IPCC var klar: Bilismen bør reduceres, og brugen af cykling, gang og transit bør øges.

Det er fristende at slutte med endnu en Del Amitri sang: "Never enough." 🚲

# Sådan kommer du i gang med vintercykling

## ”BRRR, DET ER KOLDT. JEG TAGER BILEN.”

Kender du den sætning? Hvis du gør, så læs med her. CYKLISTER har talt med mountainbikeinstruktør og cykelbud Trine Kvist Willumsen om, hvordan du kommer i gang, og hvordan du holder motivationen kørende hele vinteren.

### Hvorfor er det fedt at cykle om vinteren?

Personligt elsker jeg at cykle hele året rundt, fordi jeg kan følge med i sæsonernes cyklus og mærke alle de forskellige vejrforhold. På cykel ser jeg verden fra alle sider – byen skifter karakter og træerne skifter farve. Nogle dage er det gråt og uinspirerende, men det er faktisk også meget sjovt at cykle i. Andre dage skinner solen, og farverne og lyset er helt fantastisk.

Mit yndlingscykelvejr er de frostklare dage med snevejr. Så vil jeg gøre alt for at komme ud at cykle! På de dage er luften er fantastisk frisk og sprød, og sneen er sjov at cykle i. Det giver mig lidt den samme følelse, som da man var barn og skulle ud at kælke. Det synes jeg, alle skal opleve.

### Du sælger det godt. Men det virker helt uoverskueligt at skulle i gang! Hvordan griber jeg det an?

Start med kun at cykle de dage, hvor vejret er bedst. Kig på vejrudsigten og vælg fx to-tre gode dage, hvor du aftaler med dig selv, at der SKAL du cykle. Lad være med at starte med de svære dage, hvor det er nul grader og regnvejr. Så bliver du nemlig både kold og våd på turen, og uanset hvor erfaren man er, så kræver sådan nogle dage altså et særligt overskud. Sæt dig nogle realistiske mål og tro på dem. Og tillad dig selv at bruge andre transportmidler, når vejret er for surt og uoverskueligt. Så kan du øge udfordringen med tiden.

### Men hvordan får jeg min hverdag til at hænge sammen?

Start med at overveje hvad det er, der holder dig tilbage fra at cykle om vinteren. Ofte er det netop tanken om morgenrutinerne, der ligger så fast hos os alle sammen, at fx bare tanken om mascara, der løber ud i snevejret, kan føles som en kæmpe blokering.

Men det meste kan løses! Tænk ud af boksen og spørg dig selv: Er der noget, jeg kan rykke rundt på i min morgen? Kan jeg tage af sted noget før og så putte mine morgenrutiner ind ovre på arbejdet? Kan jeg rykke rundt på rækkefølgen og fx tage bad på jobbet i stedet? Kig på dine morgenrutiner som brikker, der kan flyttes rundt. Mascara tager måske 5 minutter – så kan du jo cykle hjemmefra fem minutter før, og tage den på når, du ankommer.

### Hvordan holder jeg varmen?

Det gælder om at finde balancen mellem at have det dejligt varmt – og ikke så varmt, at du sveder. Det bedste råd er altid at tage flere lag tøj på, for så kan du nemt regulere og tage et lag af, hvis du får det for varmt. Måske virker det fristende bare at tage en stor og tyk dynejakke på, men så har du ikke noget at regulere med, og du ender med at føle dig utilpas over det hele.

### Hvad er det for nogle lag?

Det kan fx være et lag tynd og blød uld inderst, en lun trøje uden på og yderst et vindtæt lag. En regnjakke fungerer faktisk også

fint i tørvejr, fordi den holder varmen inde. Samme princip gælder også hænder og fødder, hvor to lag typisk er nok. Men det er vigtigt, at tøjet sidder løst, og at der er luft mellem lagene, for det er faktisk luften, der isolerer. Du får aldrig varmen i stramt tøj – uanset hvor mange lag, du tager på.

### Det lyder besværligt...?

Du skal indstille dig på, at du ikke rammer perfekt i første forsøg. Forbered dig på, at der er en læringsproces, og glæd dig over dine erfaringer og fremskridt, hvor du lærer din egen krop og de forskellige vejrforhold at kende. Det er ikke raketvidenskab, men der kommer til at være lidt udfordringer med det. I starten kan du med fordel lægge lidt ekstra tid ind på turen til en ”teknisk pause”, som vi kalder det i vandrer verdenen. Så du har tid til lige at stoppe op og tage din jakke af. Og hvis du ikke får brug for at tage jakken af – ja, så har du jo bare fem minutter ekstra. 🚲



### Om Trine:

Trine Kvist Willumsen har arbejdet som cykelbud i seks år (tre vintre), kørt MTB i fire år og er uddannet friluftsvejleder.



## TRINES 5 FIF TIL VINTERCYKLING

- Kør med brede dæk: På smalle dæk kan cyklen godt skride lidt ud i sne og frost, og det er ubehageligt og kan godt være farligt. Du kan også skifte til vinterdæk med pigge - det kan man godt få til cykler.
- Øv dig i glatføre-cykling: Brems forsigtigt, så du ikke skrider ud. Tag store bløde sving og sæt farten ned, når du drejer. Lad være med at spænde op i kroppen og stol på cyklen - den kan sagtens stå fast. Vær særligt forsigtig på kantsten og brosten. De er farligere, når de er glatte.
- Sæt skærme på cyklen: De tager meget vand, så du slipper for, at det rammer din krop og gør dig våd. Så kom for guds skyld skærme på cyklen!
- Smør kæden: Vand og sne vasker olien af. Kæden rustner, og det bliver tungt at cykle.
- Anskaf nogle gode cykellygter: Så du selv bliver set og så du bedre kan se.

*Husk at smøre kæden ekstra om vinteren  
Foto: Modelfoto af vintercyklist*



## Skal din arbejdsplads være mere cykelvenlig?

→ I Cyklistforbundet hjælper vi virksomheder med at blive mere cykelvenlige – også som arbejdsplads. Vi har blandt andet certificeret Ledernes Hovedorganisation. De vil bæredygtighed – og satte sig for at gøre det lettere for medarbejderne at vælge cyklen.

Nu får Ledernes Hovedorganisation fast besøg af en cykelservice-ordning, som vedligeholder medarbejdernes cykler, der er selvfølgelig sat cykelpumper op, der er gode badfaciliteter, der er motiverende aktiviteter til at cykle og meget mere.

Cyklistforbundets certificeringsteam var ikke i tvivl – indsatsen skulle belønnes med en flot sølv-certificering. Når vi certificerer, følger vi selvfølgelig op med anbefalinger til, hvordan virksomheden kan blive endnu mere cykelvenlig arbejdsplads. Ledernes Hovedorganisation var med i et rådgivningsforløb med Cykelværkshuset, og at det var i den forbindelse, de blev certificeret.

Læs mere:  
[cyklistforbundet.dk/cykelvenlig](http://cyklistforbundet.dk/cykelvenlig)



## Nemt at støtte med MobilePay

→ Flere og flere danskere vil gerne støtte en god sag uden at skulle melde sig ind i en organisation. Derfor har vi gjort det nemt at støtte pedalkraftsagen via MobilePay.

Der kan støttes med et fast månedligt beløb eller med et enkeltbeløb. Støttebeløbene kan trækkes fra i skat.

At støtte Cyklistforbundets arbejde vil gøre en stor forskel i arbejdet for flere og bedre cykelstier, for at børn kan cykle sikkert til skole, for at cyklisteres behov bliver taget lige så seriøst som bilister og for, at cyklen bliver brugt som løftestang til en sund, grøn og bæredygtig verden.

Støt via:  
[Cyklistforbundet.dk/stoet](http://Cyklistforbundet.dk/stoet)

## VINTERCYKLINGSUGEN

### 7. -13. FEBRUAR

## Er du klar til vintercykling?

→ »Tak til jer, fordi I har fået den pragtfulde idé med at tilskynde folk til at cykle til arbejde. Det var det, der fik mig til at starte med at cykle for snart 14 år siden. Tak, fordi I har givet mig en sund vane, som giver mig en indsprøjtning med lykke og velfærd, hver dag jeg cykler.«

Sådan siger Delia, der deltog i VI CYKLER TIL ARBEJDE 2021. Det er Delia og alle hendes ligesindede, der gør, at vi hvert år glæder os til at gennemføre VI CYKLER TIL ARBEJDE. Vi ved, at kampagnen gør en stor, positiv forskel. Og du kan allerede snart tyvstarte på VI CYKLER TIL ARBEJDE, hvis du deltager i vores Vintercyklingsuge. Den finder sted fra den 7. februar, og du kan melde dig til gratis.

Meld dig til her: [www.vcta.dk](http://www.vcta.dk)

## Top

At det lykkedes for Cyklistforbundet og 349 andre organisationer at få aktiv transport – cykling og gang – med i slutdokument ved COP26.

## Flop

At statsministeren nævnte grønne indenrigsfly i sin nytårstale, men ikke nævnte at 2022 ifølge hendes egen regering er Cyklens år.



Hver dag i december kunne du følge med i **Jul i det gamle cyklistforbund** på Instagram

"Antallet af trafikdræbte er faldet i DK for alle transportformer **UNDTAGEN CYKLISTER**. Det viser EU-Kommissionens tal. Så tragisk læsning. Der er så meget brug for cykelstier langs flere landeveje, bedre kryds/lavere hastighed i byerne #dkpol #cykelminister."

CYKLISTFORBUNDET PÅ TWITTER

»Vi bryder os ikke om, når nogen kører med fornemmelser baseret på hverdagens tilfældige oplevelser frem for dokumenteret viden. Vi bryder os heller ikke om, når nogen glemmer at sætte tilfældige oplevelser ind i større sammenhæng.«

Cyklistforbundet på Facebook som opfølger på en udtalelse fra transportministeren, hvor han som reaktion på tre cyklistulykker bemærkede, at det er almindeligt, at nogle cyklister kører i den forkerte side af vejen, kører over for rødt eller taler i mobiltelefon. Opslaget nåede ud til over 50.000 mennesker og fik 144 kommentarer med på vejen.

- cyklistforbundet.dk
- linkedin.com/company/cyklistforbundet
- instagram.com/cyklistforbundet
- youtube.com/cyklistforbundet
- facebook.com/cyklistforbundet
- twitter.com/cyklistforbund

Du kan også få dit cykelfoto i CYKLISTER. Læg billedet på Instagram og tag det med: **#pedalkraft**



By\_Expressen\_Modvind Toto



Lisbethauritsen\_Aalborg



Jernbanebyen.dk\_Vesterbro

VI CYKLER TIL ARBEJDE

FIND DIN INDRE VIKING FREM - KØR MED I

# VINTERCYKLINGSUGEN

7. - 13. FEBRUAR 2022



GRATIS DELTAGELSE  
TILMELDING PÅ [VCTA.DK](https://vcta.dk)