

CYKLISTER



TEMA

LUFT I HÅRET: Cyklen er også for mennesker med handicap

SEJR!

Nu bliver det nemt at
tage cyklen med toget

SIDE 16

Tag en sviptur
INSPIRATION
TIL HALVKORTE
TURE I DK

SIDE 21

DET
SYDAMERIKANSKE
CYKELMIRAKEL

SIDE 26

CYKLENS
ÅR



TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

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



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



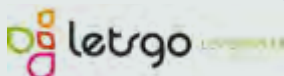
FRILUFTSLAND

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



INDHOLD



Nordisk Korthandel
scannap.dk



3 MEDLEMSRABATTER

5 LEDER Endelig leverer DSB

6-7 NOTER Nyt fra ind- og udland

TEMA

8 *Danmark mangler viden om cykling for mennesker med handicap*

10 Fuld fart frem og vind i ansigtet

13 Mennesker med handicap har stor glæde af et cykelfællesskab

15 Specialcykler

16 SEJR! Nu bliver det nemt at tage cyklen med DSB

18 Vi mangler cykelparkering

20 Læserbreve og debat

21 Tag en sommersviptur

26 Buenos Aires træder i pedalerne - mere og mere

30 **NYT FRA CYKLISTFORBUNDET**

31 **#PEDALKRAFT:** Vi cykler også på nettet

32 **BAGSIDEN:** Masser af events op til Tour de France-start i Danmark

Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER

Kære skatteminister: Befordringsfradrag nu!

Til Skatteministeren



Cyklistforbundet og det grønne partnerskab, Gate 21, har sendt et brev til skatteministeren, hvor vi foreslår, at regeringen indfører befordringsfradrag til cyklister og nedsat beskatning på arbejdsgiverbetalte cykler. Medunderskrivere på brevet er også biotekvirksomheden Gu-bra og KMD.

I brevet står blandt andet:

"Som det er i dag, tilfalder befordringsfradraget udelukkende pendlere, der tilbage-lægger mere end 24 km fra hjem til arbejds-plads. Det betyder i praksis for de fleste, at valg af cyklen ikke tilgodeses af befor-dringsfradraget. Derfor foreslår Gate 21 og Cyklistforbundet, at der introduceres et særligt befordringsfradrag målrettet cyklisterne. Der er ifølge Transportministeriets nyeste tal en samfundsøkonomisk gevinst på cirka 8 kroner for hver kilometer, borgerne lægger i pedalerne frem for i bilen."

I brevet opfordres skatteminister Jeppe Bruus (S) også til at finde løsninger, der gør det mere fordelagtigt med arbejdsgiverbe-talte cykler.

Skatteministeren kan tage inspiration fra udlandet. Blandt andet fra Frankrig. Her har regeringen eksempelvis lanceret en 'Bæredygtig mobilitetspakke', der giver private virksomheder mulighed for at dække ansattes pendling på bl.a. cykel med op til 400 euro per år, uden at det beskattes. I Nederlandene er cyklen sidestillet med bilen på arbejdspladserne, så en virksomhed skattefrit kan give medarbejderne 0,19 euro per kilometer i befordringstilskud uanset transportmiddel.

"Vi opfordrer dig som skatteminister til på samme vis at gå foran og implementere de økonomiske incitament, der fremmer cyklisme i Danmark,," skriver vi i brevet. 🚲

Se hele brevet her: cyklistforbundet.dk/skattebrev



VÆR MED I ALLE BØRN CYKLER

At cykle giver børn selvstændighed, motion, bedre trivsel og styrket indlæring. Vær med, når ca. 100.000 skoleelever fra alle klassetrin træder i pedalerne i Danmarks sjoveste skolecykeldyst den **5. - 18. september 2022.**

NYT TIL UDSKOLINGEN

Vi sætter cyklen til debat med et helt nyt sæt undervisningsmateriale, aktiviteter og konkurrencer.

Vi glæder os til at cykle sammen med jer.



VIND LÆKRE
MOUNTAINBIKES
OG MEGET
MERE

TILMELD KLASSEN
GRATIS PÅ
ALLEBOERNCYKLER.DK

LEDER

Endelig leverer DSB

→ Jeg cykler gerne meget langt, men nogle gange tager jeg cyklen med toget, og jeg glæder mig lige som mange andre over, at det nu bliver meget nemmere. DSB har endelig leveret på noget, som vi i Cyklistforbundet har kæmpet for i mange år: Nem og billig cykelmedtagning.

Cyklistforbundet har både på møder med DSB og i pressen vedholdende fortalt, at det simpelthen var for dårligt, at man ikke kunne bestille en plads til cyklen i DSB's app. Man skulle ringe eller besøge et billetsalg. Det var som om, at cykelbilletteringen hængte fast i forrige årtusinde. Så for Cyklistforbundet er det en stor sejr, at det endelig er nemt og billigt at tage cyklen med toget.

En flad tyver koster det at tage cyklen med toget. Det synes, jeg ikke er dyrt, og det bliver i hvert fald ikke prisen, der afholder nogle fra at tage cyklen med toget. Undtagelsen er måske nogle af dem, der har pendlet og taget cyklen med på korte rejser. De kan opleve, at det faktisk bliver dyrere, men hvis du fx vil have cyklen med fra Aarhus til København, kan du nu sikre dig en cykelplads for tyve kroner.

Det er vigtigt, at det er nemt at tage cyklen med toget, fordi cyklen skal og kan være en vigtig del af den grønne omstilling. Som samfund skal vi gøre, hvad vi kan for at fremme cykling, og det kræver blandt andet nem adgang til cykelbilletter – men det kræver også god og sikker cykelparkering tæt på stationen. Det lover DSB, at de bliver ved med at forbedre rundt om i landet. Det kommer vi til at holde dem op på. For godt nok har vi vundet en sejr med cykelbilletterne, men vi fortsætter kampen for, at vi får verdens bedste stationsparkering. Som du kan læse inde i bladet, er der plads til forbedring.

Det er der også, når det gælder cykler til mennesker med handicap, som vi skriver om i vores tema. I skrive- stunden har vi lige fået at vide, at vi har fået bevilget penge til vores projekt, *Cykling for alle*, hvor vi sammen med *Videnscenter om Handicap* skal undersøge, hvad der skal til for, at mennesker med handicap kan cykle sig til et mere frit og aktivt liv. Det er et vigtigt arbejde, som vi glæder os til at gå i gang med. Cyklen kan så meget – også for mennesker med handicap. 🚲



JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISFORBUNDET

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.



Denne tryksag er klima-
kompenseret i henhold til
ClimateCare.
Kompensation er købt hos:
ClimateCare
www.climatecare.eu
Cert. no. CC-000012/DK



Ansv. redaktør
Jane Kofod
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Trine Stig Mikkelsen
Jonas Christensen
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
OTWA/S

Annøncer
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: Fra Egmont
Højskolen. Foto: Jens Hasse.



CYKLENS ÅR

2022 er Cyklens år. Det betyder ifølge Vejdirektoratet en masse nye cykelprojekter i hele landet og i alt fire cykelkampagner, der skal fremme cyklisme i Danmark. De fire kampagner fra Vejdirektoratet retter sig hver især til specifikke målgrupper med konkrete budskaber og de skal køre på skift henover hele 2022. Fælles for dem alle er et mål om at få flere til at cykle, så vi kan få færre biler på vejene, øge sundheden og mindske CO₂-udledningen fra trafikken. Der er desuden blevet etableret et nationalt videnscenter for cyklisme under Vejdirektoratet.

Læs mere her:
www.vejdirektoratet.dk/cyklensaar



FOTO: ODENSE STADSARKIV

7 fede cykler i Nyborg

I anledning af at Tour de France kommer til Fyn, har museet Borgmestergården i Nyborg fundet nogle af museets cykelklenodier frem fra gemmerne samt indlånt cykler og genstande, som til sammen fortæller 150 års fynsk cykelhistorie – fra væltepetere til verdensmestre. Udstillingen blev åbnet af Cyklistforbundets tidligere direktør,

Klaus Bondam, i april. På billedet er det den fynske cykelrytter og verdensmester Thorvald Ellegaard.

borgmestergaarden.ostfynsmuseer.dk/kalender/7-fede-cykler/



FOTO: AARSTIDERNE

Ladcykelevent i København

Onsdag 30. juni er der gratis Copenhagen Cargobike Day & Tour 2022 på Israels Plads – dagen inden Tour de France-starten. Formålet er at gøre opmærksom på, hvor vigtigt det er at indtænke ladcykler i den københavnske infrastruktur og som del af den grønne omstilling. I løbet af dagen vil det være muligt at se og prøve en lang række ladcykler til både privat og erhvervs-mæssigt brug. Du kan få svar på, hvordan en ladcykel kan gøre din dagligdag lettere som privatperson, og du kan høre om de løsninger, der kan hjælpe din virksomhed med at omlægge logistikken med ladcykler. Cyklistforbundet har en stand på eventen. copenhagenbikfestival.com/cargobike-day/



Frygt for sved giver medvind til elcykler

Tabuer omkring sved, kropslugte og dårlig kondition er udbredte i Danmark, og det får mange til at vælge elcyklen som transportmiddel. Hos den landsdækkende elcykelforhandler Lindebjerg er salget af elcykler steget med 786 procent de seneste ti år.

For 42-årige Louise Højvang Westergaard fra Middelfart var frygten for svedproblemer på arbejdspladsen den primære årsag til, at hun for tre år siden skiftede cyklen ud med en elcykel.

KILDE: PRESSEMEDDELELSE FRA LINDEBJERG.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Jeg cykler 15 kilometer til min psykologklinik. Ved at vælge elcyklen undgår jeg at møde utjekket op med en våd ryg og klistret hår, som ville kræve skift af tøj og et bad før patientsamtaler.
LOUISE HØJVANG WESTERGAARD.



Milliarder at spare på sundhed

Fra juli 2020 i de første måneder af pandemien øgede pop-up-cykelinfrastruktur cykelniveauet i europæiske byer med mellem 11% og 48%. Det viser ny tysk forskning. Forskerne har også beregnet, at den nye infrastruktur vil generere næsten to milliarder euro (14,8 mia. kr.) i sundhedsmæssige fordele om året, hvis de gode cykelvaner bliver bevaret.

Forskningen er udført af Mercator Research Center on Global Commons and Climate Change, Potsdam Institute for Climate Impact Research og Technical University of Berlin.

KILDE: DATA FOR GOOD AT META (FACEBOOK)



SIKKERHED VIGTIGT

Ny global undersøgelse fra Ipsos viser, at mennesker rundt om i verden generelt har en positiv holdning til cykling, men de fleste foretrækker at cykle, hvor de føler, det er sikkert.

Resultaterne viser en sammenhæng mellem oplevet sikkerhed og cykelniveau – hvor folk føler sig mere sikre på deres cykler, cykler de mere. Undersøgelsen viser, at – på tværs af verdensdele – mener mange cyklister, det er for farligt at cykle.

I følge undersøgelsen anser et stort flertal af mennesker på tværs af 28 lande desuden cykling for vigtig for reduktion af kulstofemissioner (86% i gennemsnit) og i reduktion af trafikken (80%).

KILDE: ECF

Otte anbefalinger til bedre klima med cykling

EU: Hvordan kan EU, nationale regeringer og enkeltpersoner mindske afhængigheden af fossile brændstoffer og opnå betydelige brændstofbesparelser med mere cykling? Det har European Cyclists' Federation (ECF) sammen med Cycling Industries Europe (CIE) og Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) givet otte anbefalinger til:

- Brug EU's plan til at gøre sig mindre afhængig af russisk energi til samtidig at maksimere cyklings potentiale for at spare brændstof
- Gør cykling økonomisk attraktivt
- Byg mere cykelinfrastruktur på vejene
- Brug cyklen til forretning, varer og tjenester
- Gør søndagen bilfri
- Reducér hastighedsgrænserne på veje
- Brug en cykel i stedet for bilen i løbet af ugen
- Tag på cykelferie



Læs: ecf.com/library/cycling-towards-energy-independence

FOTO: SHUTTERSTOCK



Spanske forældre og børn cykler

SPANIEN: Pendling til skole ser lidt anderledes ud for nogle børn i Barcelona, Spanien.

Fra klokken 8 om morgenen hopper mere end hundrede børn og forældre på deres cykler og kører på vej til skole og arbejde. Ikke på fortovet eller cykelsti, men midt på gaden. Systemet er blevet døbt bicibús, eller cykelbus, og begyndte i Eixample-distriktet i Barcelona i september.

"Det hele startede med en gruppe på fem familier, en masse beslutsomhed og en dyb følelse af et større gode," siger Mireia Boix, en forælder, der cykler med sin 5-årige søn.

Familier i området bruger cykelpendlingens voksende popularitet til at opbygge fællesskab og kæmper også for en sikrere og mere miljøvenlig måde for deres børn at komme i skole på.

Bicibús kører på samme måde som en skolebus, men med tre "stop" undervejs, hvor flere ryttere slutter sig til, når de cykler til flere skoler i Eixample. Forældrene håber, at initiativet vil få bystyret til at bygge flere cykelstier i området.

KILDE: NPR

FOTO: NPR

DANMARK MANGLER VIDEN OM CYKLING FOR MENNESKER MED HANDICAP

CYKLEN GØR DET MULIGT FOR MENNESKER MED BEVÆGELSESHANDICAP AT FÅ MOTION OG DERMED OPNÅ EN HØJERE LIVSKVALITET. ALLIGEVEL ER DET SVÆRT AT FÅ BEVILGET TILSKUD TIL SÆRLIGE CYKLER, FOR MANGE KOMMUNER FORSTÅR UDELUKKENDE CYKLEN SOM ET TRANSPORTMIDDEL. SAMTIDIG MANGLER DER ET SAMLET OVERBLIK OVER, HVILKE CYKLER DER EGNER SIG BEDST TIL HVEM.

Mennesker med bevægelseshandicap kaldes for ufrivillige indemennesker. De bliver kørt frem og tilbage i skole, på arbejde og til aktiviteter.

Men som alle andre har de brug for at bevæge sig, få frisk luft og opleve naturens gang.

”Tanken om, at mennesker med bevægelseshandicap skal ud, ligger så fjernt, at der findes botilbud, hvor man ikke synes, at beboerne har behov for udendørs fodtøj,” siger Tine Soulié.

Hun er konsulent i Videnscenter om handicap, som sammen med Cyklistforbundet ønsker at afdække, hvad der findes af viden om cykling for mennesker med handicap. Det ser ikke ud til, at der er forsket i det i Danmark, men norsk forskning viser blandt andet, at cyklen er med til at give børn med handicap en identitet, fordi den sikrer, at de kan deltage i undervisning, lege og aktiviteter på lige fod med deres kammerater.

”Jeg har set børn, som normalt bruger rollator, være med i fangelege i idrætstimerne, fordi de kan hoppe på en cykel. Mennesker med bevægelsehandicap har ikke nemt ved at få de sansestimuli, man får på cykel, hvor man kan se, dufte, høre og mærke vinden og farten. Cyklen giver også frihed til at komme steder, de ellers ikke har adgang til, samtidig med at de kan gøre det, når de har lyst. Det helhedsblik mangler vi herhjemme,” siger Tine Soulié.

Svært at få vejledning

Manglende viden om fortrinene ved at cykle spænder ben for, at flere mennesker

med handicap kaster sig ud i det, vurderer Tine Soulié. Eller får det nødvendige skub til at gøre det.

”Socialstyrelsens hjælpemiddelbase har ganske vist en række cykler, som forhandlere har lagt ind, men hver forhandler rådgiver kun om egne produkter. Specialcykler kan være dyre, og mennesker med handicap har ikke meget at rutte med, så hvis de selv skal betale, skal de være sikre på, at de køber den rigtige cykel. Men mig bekendt har vi ikke en samlet rådgivning, hvor man kan få vejledning om, hvilken cykel der vil



Cyklen giver også frihed til at komme steder, de ellers ikke har adgang til.

TINE SOULIÉ.

KONSULENT I VIDENSCENTER OM HANDICAP

være den bedst egnede til de udfordringer, man har,” siger hun.

Norge har et center, hvor man kan bo i tre uger og prøve forskellige aktivitets-hjælpemidler.

”Bagefter skriver centret til ens kommune, som så indkøber den anbefalede cykel,” fortæller Tine Soulié.

Ond cirkel skal brydes

Herhjemme er der heller ikke fokus på cykling på uddannelsen til ergoterapeut.

”Ergoterapeuter rådgiver ud fra hjælpemiddelbasen, men forhandlerne har kun det på hyldeerne, der efterspørges, og det er kun de hjælpemidler, det offentlige bevilger penge til. Det er en ond cirkel,” siger Tine Soulié.

Den onde cirkel grundlægges i barndommen, for forældre, pædagoger og terapeuter ved ikke altid, hvordan de kan hjælpe børn med bevægelseshandicap til at lære at cykle.

”De fagprofessionelle skal tænke cyklen ind, for forældre er ofte varsomme med at udfordre deres børn med bevægelseshandicap. Mange skåner dem tværtimod for at falde og slå sig. Alle børn vælter, når de skal lære at cykle, og strabadserne lærer dem at klare lidt udfordringer. Den læring har børn med handicap også brug for.”

Nogle specialskoler er opmærksomme på, at det er vigtigt at cykle, men mange børn er inkluderet i almenskolen, og en specialcykel til en enkelt elev kan være en stor udgift i en skoles budget.

”Skolerne kan søge om støtte hos forvaltningen, men nogle steder skal de argumentere for, at cyklen er nødvendig for, at eleven kan deltage i undervisningen. Alligevel kan de ikke være sikre på en bevilling. Kommunen ser heller ikke cyklen som barnets mulighed for at deltage i det sociale liv og i lege i frikvarterne,” siger Tine Soulié.

Cyklen fremmer livskvaliteten

Det ser ikke meget bedre ud for voksne. Især hvis de i forvejen har fået bevilget en

Cykling for alle

Cyklistforbundet skal sammen med Videnscenter om handicap undersøge hvad der skal til for, at mennesker med handicap kan cykle sig til et mere frit og aktivt liv.

Forskning viser nemlig, at cykling som transportform bliver anvendt hyppigere af personer uden en funktionsnedsættelse end af personer med en funktionsnedsættelse. Det tyder også på, at cyklen som aktivitetshjælpemiddel heller ikke udnyttes nær nok som middel til en mere selvstændig, lige og livgivende hverdag for den gruppe mennesker.

Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap har fået penge fra en statslig cykelpulje til undersøgelsen.

bil eller offentlig transport, for mange kommuner forstår udelukkende cyklen som et transportmiddel til at komme på arbejde, handle og til læge.

”Ifølge FN’s handicapkonvention har mennesker med handicap ret til et aktivt liv, og det gælder også i forhold til at deltage i samfundslivet, til at være aktiv og til at nyde naturen, hvilket styrker både sundhed og livskvalitet,” fremhæver Tine Soulié.

Der er meget at lære af Norge og også Finland, når det handler om cykling.

”Finnerne holder kurser for familier med børn med bevægelsehandicap, og de underviser i betydningen af at få adgang til at cykle på terapeut- og pædagoguddannelserne. Det understøtter de med udlån af specialcykler til afprøvning og lejecykler til lejrskoler og familieture,” siger Tine Soulié.

I Norge får unge under 26 år stillet en cykel gratis til rådighed, mens borgere over 26 år får tilskud, så de kun skal betale få tusinde kroner selv

”Jeg har hørt om en fyr, som holder sin fordøjelse aktiv ved at køre på håndcykel, mens en kvinde altid følte sig i en penibel situation, når hun gik tur med familien, for de andre skulle enten vente på hende, gå ned i tempo eller skubbe hende i kørestolen. Da hun fik en cykel, følte hun sig ikke længere som en hindring,” fortæller Tine Soulié. 🚲



Elever og lærere cykler på Egmont Højskolen



FULD FART FREM OG VIND I ANSIGTET



20-ÅRIGE MATHIAS SIDDER I KØRESTOL MED MUSKELSVIND OG HAR IKKE CYKLET, SIDEN HAN VAR SYV ÅR, MENS JOHANNE PÅ 21 ELSKER SIN TREHJULEDE VIKTOR. SELV OM DE HAR HVER SIN TILGANG TIL CYKLEN, VAR DE BEGGE MED PÅ EN 270 KILOMETER LANG CYKELTUR FRA DET SYDLIGE TYSKLAND TIL WIEN I ØSTRIG.

Som spastiker kan 21-årige Johanne Vogt Sørensen have svært ved at få ordene frem, men når snakken falder på hendes glæde ved at cykle, myldrer de ud af hendes mund.

”Jeg elsker fart,” siger hun med et grin, som breder sig til hele kroppen.

Johanne har kørt på trehjulet cykel, siden hun var barn. Hendes nuværende cykel hedder Viktor og er forholdsvis ny. Hun kan ikke huske, om hun havde den med, da hun begyndte på Egmont Højskolen for snart tre år siden, men med lidt hjælp når hun frem til, at hun fik cyklen kort inde i opholdet, fordi hun var vokset fra sin gamle cykel.

”Min gamle cykel havde støttehjul bagpå. Det gjorde det svært at komme helt ud i siden. Det er nemmere, når jeg har hjulene foran, så jeg kan se dem,” forklarer Johanne.

Hun kan kun løbe ganske korte distancer, men på cykel kan hun både køre langt og hurtigt, så hun tog hele turen på Viktor, da hun før påske var med til at cykle 270 kilometer langs Donau fra det sydlige Tyskland til Wien i Østrig.

”Jeg valgte cykelturen for at få motion, og det fik jeg. Sidst på dagen og om aftenen var jeg mega træt. Jeg kunne mærke, at jeg havde brugt mine ben,” fortæller Johanne.

Hun cykler nødigt om vinteren, så det blev blot til en kort træningstur inden studieturen. I sommerhalvåret bruger hun til gengæld sin cykel ofte, men hun skal have nogle med, hvis hun skal cykle i trafikken.

”Jeg må ikke cykle alene, så jeg tager min assistent med, og derhjemme cykler jeg med min mor eller far. Det er bare skægt at få fart på. Jeg kan godt blive bange for at vælte, hvis vejen er ujævn, men jeg har styr på bremsen. Den sidder i benene, eller jeg kan bruge håndbremsen,” siger Johanne, som kommer fra Odense.

Som assistent var Helena Isabell Purdy

med til at skubbe Johanne op ad de stejle bakker i Tyskland og Østrig, så hun kunne følge med resten af gruppen.

”Nogle gange var vi to til at trække i hver sin side af Johannes jakke. Det var hårdt, men med Johannes altid gode humør gik det. Men vi skulle holde øje med hende i byerne: ’Ind til højre, Johanne’,” gentager Helena Isabell Purdy den ofte anvendte kommando.

Assistenten tør næsten ikke, men vælger alligevel at fortælle, at hun blev gal på Johanne, når hun i høj fart løftede hænderne fra styret.

”Jeg plejer ikke at blive vred på dig, men det kunne være gået rigtig galt,” forklarer Helena Isabell Purdy.



Det var ikke så slemt at cykle, som jeg havde frygtet.

MATHIAS JACOBSEN
ELEV PÅ EGMONT HØJSKOLEN

Johanne Vogt Sørensen ser helt anderledes på det.

”Det er sjovt at sige ’juhuu’. Det var sådan, jeg tænkte inde i mit hoved,” uddyber hun.

Hvem har kørt ræven over?

Mathias Jacobsen havde ikke forestillet sig, at han skulle på cykeltur, da han begyndte på Egmont Højskolen. Muskelsvind har forhindret ham i at cykle, siden han var syv år. Dengang kørte han på trehjulet cykel hjemme i Skagen, men da kræfterne slap op, blev cyklen skiftet ud med en minicrosser og siden en el-kørestol.

Mathias var da heller ikke begejstret, da han fik at vide, at han skulle med på turen til Wien, hvor han skulle sidde i en kørestol på ladet af en specialbygget cykel.

”Jeg var nervøs, for jeg vidste ikke, hvordan det skulle foregå, og skolen havde ikke en ladcykel, jeg kunne prøve. Men da den lejede ladcykler op til turen, blev det mere spændende,” siger Mathias, som ikke har fortrudt, at han tog med. Tværtimod.

”Jeg fik luft i håret og oplevede naturen med dufte og lyde. Vi så blandt andet et dyr, som var kørt ned. Det var vist en ræv. Det var ulækkert, for den var helt splattet ud. Men vi lavede fis med, hvem af os der havde kørt den over. Vi snakkede om alt muligt, og det gav et fællesskab,” husker han.

Skiftende vejr var en del af oplevelsen

”Det stak i kinderne, når det sneede og regnede,” fortæller Mathias, som ellers foretrækker at blive inde, når vejret er dårligt. Han fik hjælp til at holde varmen af en køredragt og et tæppe om benene. Et regnslag var også med i garderoben.

Det betyder noget for Mathias, at han kørte i samme tempo som de andre.

”Det er jeg ikke vant til. Jeg sakker ofte bagud i min el-kørestol, men her sad jeg forrest, og det gav bedre udsyn og også følelsen af frihed. Lidt på samme måde som når jeg kommer ned i vandet i svømmehallen. Jeg føler ikke, at jeg har muskelsvind, når jeg kan lave det samme som alle andre.”

Ishuset lokker med en ny tur

Selv om Mathias ikke trådte i pedalerne, var det ikke ren afslapning for ham at træne på ladet. Hans el-kørestol er for tung til ladcyklen, så han sad i en manuel kørestol, som ikke er bygget til ham. Det gik ud over ryggen.

”Jeg fik hele tiden bevægelser op gennem ryggen,” siger Mathias, som talte med lærerne om, at det er sundt at få bevæget ryggen, og at det ikke kun var hårdt for ham. De elever, som trådte i pedalerne, måtte også slide i det.

”Det var ikke bare mig, som blev træt. Det gjorde alle, og jeg var heller ikke ved at give op,” forsikrer Mathias.

Han er den forsigtige type, som let føler sig utryg. For eksempel kan han være bange for, at el-kørestolen vælter forover, når

han kører ned ad bakke. Men han følte sig ikke nervøs på ladcyklen. Eller i hvert fald kun lidt.

”Jeg var spændt fast i kørestolen, og selv om jeg kunne synes, at mine assistenter ikke havde styr på cyklen, når vi kørte rundt om hjørner og ned ad bakke i høj fart, så havde de det. Men jeg fik et sug i maven.”

Mathias synes, at cykelturen har rykket ved hans grænser, og det kan han bruge fremover.

”Det var ikke så slemt at cykle, som jeg havde frygtet. Jeg tror, at der er mange andre ting, jeg ikke behøver være bange for. Jeg skal bare finde ud af, at de ikke er så uhyggelige, som jeg tror.”

Mathias har ikke været ude at cykle siden turen sydpå, men højskolen har lejet to ladcykler, så der er udsigt til at komme afsted igen. Måske til ishuset i Saksild på en varm sommerdag.

”Hvor langt er der dertil,” spørger Mathias.

Ni kilometer, lyder svaret.

”Det er ingenting. Vi kørte meget længere på cykelturen,” konstaterer Mathias Jacobsen. 🚲

Der er både elever med handicap og elever uden handicap på Egmont Højskolen. De andre elever hjælper deres kammerater med handicap igennem højskoleopholdet.





MENNESKER MED HANDICAP HAR STOR GLÆDE AF ET CYKELFÆLLESSKAB

UANSET HANDICAP KAN STORT SET ALLE KOMME UD AT CYKLE, LYDER DET FRA EGMONT HØJSKOLEN, SOM TOG PÅ EN LÆNGERE CYKLETUR MED 29 ELEVER MED OG UDEN HANDICAP. DET AFGØRENDE ER, AT MAN GØR SIG UMAGE MED BÅDE PLANLÆGNING OG UDFØRELSE OG LYTTER TIL DEN NERVØSITET, MENNESKER KAN HAVE, NÅR DE IKKE ER VANT TIL AT CYKLE.

Højskolerne har været hårdt ramt af nedlukninger under coronapandemien, så Egmont Højskolen trak den så længe som muligt med at planlægge forårets studieture. Samtidig turde højskolen ikke satse på at flyve, så det skulle være muligt at nå frem i bus.

”En spurgte så, om vi kunne tage et sted hen, hvor der ikke var så bakket, så vi kunne cykle,” fortæller lærer Lisa Schlage om baggrunden for, at en af de syv studieture blev en cykeltur fra Passau i det sydlige Tyskland til Wien i Østrig. En strækning på 270 kilometer langs Donau.

Højskolen ved Odder optager elever med handicap, men det afskrækkede ikke lærerne fra at cykle med 29 elever, hvoraf seks sidder i kørestol. De andre elever hjælper deres kammerater med handicap igennem højskoleopholdet. Både hjemme i Hou, og når den står på cykeltur.

”Ideen til turen opstod, fordi vi har erfaringer og en kultur i huset om, at det meste kan lade sig gøre, hvis vi sætter os ind i, hvad der skal til, og gør os umage med udførelsen,” siger højskolelærer Peter Scharling.

Han var ikke selv med på turen, men som lærer på højskolens sommerkursus i håndcykling gennem 21 år ved han, hvad det vil sige at cykle med mennesker med handicap.

Inden turen til Tyskland tog lærerne også en snak, med de elever, som ikke er vant til at cykle.

”Vi tænker ikke, det er farligt for vores elever med handicap at cykle, men vi lyttede selvfølgelig til den nervøsitet, de gav udtryk for,” fortæller Lisa Schlage, der er lærer på højskolen.

Fedt med fælles oplevelser

Cykling er ikke et ukendt fænomen på Egmont Højskolen, som qua sommerkurset i håndcykling har opbygget en samling af cykler til forskellige handicap. Skolen havde således otte specialcykler med på studieturen fordelt på fire ladcykler, en christania cykel, en almindelig tandem, en trehjulet tandem, en tandem, hvor den forreste er halvt liggende, en almindelig trehjulet med to hjul foran og en dobbelt trehjulet med to hjul forrest.

”Eleverne afprøvede de cykler, vi selv har, så vi kunne få de rigtige med på turen. En pige cyklede på sin trehjulede cykel, for vi vidste fra en tur til Samsø, at hun godt kunne følge med. Vi har også en anden elev på trehjulet cykel, men han ville ikke kunne køre hurtigt nok, så han sad foran på den trehjulede tandem,” fortæller Lisa Schlage.

Skolen lejede ladcykler til kørestolsbrugere, og trods vægten lykkedes det til fulde for piloterne at følge med resten af gruppen.

”Det var fedt, at vi oplevede det samme – vejret, udsigten, kulturen, vejen, stier, byer og hoteller. Det gav noget at snakke om. Vi fandt blandt andet ud af, at der ikke er meget sjæl i store, fine hoteller. Det var også sjovt at købe brød og pålæg i supermarkeder og bare have en kniv med,” siger Lisa Schlage.

Det er særligt vigtigt for mennesker med handicap at cykle sammen med andre.

”Man er sårbar, hvis man cykler alene på en håndcykel og punkterer, for når man har et handicap, kan man ikke bare trække hjem. Mange bliver også utrygge, hvis de kommer for langt væk fra noget kendt, så herhjemme cykler mange altid den samme tur. Så det giver tryghed at møde andre,



Peter Scharling og Lisa Schlage,
lærere på Egmont Højskolen.

› som også vil cykle,” siger Peter Scharling. Samtidig ligger der en værdifuld forpligtelse i at cykle med andre.

”Hvor jeg bruger 15 minutter på at blive klar, tager det måske en time for en kørestolsbruger, så der går lang tid fra, at man er motiveret til at tage af sted, til man sidder på cyklen. Imens begynder det måske



Vi tænker ikke, det er farligt for vores elever med handicap at cykle, men vi lyttede selvfølgelig til den nervøsitet, de gav udtryk for

LISA SCHLAGE
LÆRER PÅ EGMONT HØJSKOLEN

at regne, men hvis man ved, at andre venter på én, lader man sig ikke stoppe af det,” siger Peter Scharling.

Vi flyttede os og kom i mål

Nok var det hårdt for de 29 elever og syv lærere at tilbagelægge 40 til 65 kilometer om dagen, men fordi alle hjalp hinanden,

lykkedes det at gennemføre turen langs Donau.

”En stor del af vores elever med handicap er afhængige af hjælp til at komme ned i cyklen. Vi havde heller ikke en lift med på cyklerne, men med fire mand om et sejl kunne vi godt hjælpe en elev fra kørestolen og på toilettet” siger Lisa Schlage.

Da holdet nåede til Wien, gik luften lidt af ballonen.

”Mange småsov i lobbyen, mens vi ventede på nøglerne til vores værelser. Men vi havde samtidig oplevelsen af, at vi havde flyttet os og var kommet i mål,” fortæller hun.

Turen er et bevis på, at stort set alle mennesker kan cykle, vurderer de to højskolelærere.

”Med ladcyclen kan alle i princippet være med, men man skal have så meget støtte og balance i sit korpus, at man kan sidde lang tid i en kørestol. Ud af vores 70-80 elever med handicap kan jeg kun komme i tanke om to, som måske ikke kan det,” siger Peter Scharling.

Elever får øje på cyklen

Det er blevet mindre nichepræget for mennesker med handicap at cykle, oplever Egmont Højskolen. Det er en udvikling, el-cyklen skubber på.

”Der er udviklet forskellige specialcykler gennem årene, og det, at vi nu kan få håndcykler med el, betyder, at man kan cykle sammen med nogle, som er stærkere

end en selv. Det gør det nemmere at finde nogle at cykle med,” siger Lisa Schlage.

Cykling blandt mennesker med handicap er dog ikke mere udbredt, end at højskolen får elever, som aldrig har prøvet at cykle, og som opdager håndcyklen under opholdet i Hou.

”Til at begynde med kan de ikke cykle ret langt, og de bliver ømme i armene, så for nogle slutter det hurtigt. Men mange fortsætter med at cykle,” siger Lisa Schlage. 🚴

Egmont Højskolen

Egmont Højskolen ligger i Hou ved Odder og har 210 elever, hvoraf 70-80 i et eller andet omfang har brug for personlig hjælp. De ansætter derfor en til tre elever til at hjælpe sig i hverdagen, mens de i undervisningstiden får hjælp af hjælpelærere, som skolen ansætter.

Højskolen kalder eleverne med handicap for borgere og deres hjælpere for assistenter. De hjælper borgeren med for eksempel at komme i bad, spise, gøre rent, shoppe, gå i biografen og cykle.

Højskolen klæder assistenterne på med indsigt i diagnoser, kognitive vanskeligheder, forflytning, hygiejne og hjælpemidler og støtter dem i at håndtere rollen som assistent, samarbejdsrelationen og eventuelle konflikter.

Ud af lønnen betaler assistenterne for deres eget højskoleophold.

SPECIALCYKLER

I PRINCIPPET KAN ALLE MED BEVÆGELSESHANDICAP CYKLE – DET HANDLER OM AT FINDE DEN RETTE CYKEL.



Almindelig cykel

Nogle kan lære at cykle på en almindelig tohjulet cykel, måske med lidt udstyr. For eksempel kan en specialfremstillet handsker give et bedre greb om styret. Mennesker med mild grad af spasticitet kan også lære at cykle, og her har nogle gavn af en el-cykel, fordi de hurtigt bliver udtrættet.



Ekstra hjul

Andre har glæde af en almindelig ladcykel. Så føler de sig heller ikke udstillet i trafikken, hvor mange andre kører på ladcykel.



Håndcykel

Hvis man har meget svage ben og for eksempel sidder i kørestol, kan man køre på håndcykel med tre hjul. Der findes håndcykler, hvor man sidder som på en almindelig cykel, mens man på andre ligger ned. Der findes også en udgave, hvor man spænder en enhed med hjul, kæde og pedaler foran på kørestolen.



Trehjulet cykel

Mennesker med stærke ben, som har svært ved at holde balancen, kan cykle på en trehjulet cykel. Det kan for eksempel være spastikere. På nogle cykler sidder de parallelle hjul bagpå, mens de på andre sidder foran, hvilket giver en sikker fornemmelse for, hvor tæt man er på kantsten eller rabat.



Tandem

Blinde har cyklet på tandem i mange år med en seende pilot. Også andre handicapgrupper har brug for en ledsager. På nogle tandemer sidder personen med handicap i front, selv om han ikke kan overskue at styre og orientere sig i trafikken. Det gør piloten, som er placeret højere oppe på cyklen.



Frame runner

En frame runner er en trehjulet cykel uden pedaler, hvor man læner overkroppen mod en sadel og sætter af med fødderne og løber. Frame runneren egner sig blandt andet til mennesker med cerebral parese, udviklingshæmning og multihandicap, eller som har haft en blodprop, hjerneblødning eller har skader efter trafikuheld.



Parallelcykel

I en sofacykel sidder man ved siden af hinanden, og begge træder i pedalerne. Sofacyklen anvendes blandt andet af bosteder for mennesker med psykiske og fysiske funktionsnedsættelser.



Rickshaw

I en rickshaw sidder der to foran piloten. Indretningen gør, at pilot og passagerer bedre kan tale sammen undervejs. Cyklen anvendes ofte til ældre med en vis mobilitet og egner sig ikke umiddelbart til kørestolsbrugere, da de skal løftes over på sædet.



Ladcykel til kørestol

Cyklen er fremstillet til at transportere kørestolsbrugere, som hverken kan cykle med arme eller ben. Den kan fås med et spil, som trækker kørestolen med bruger op på ladet. Selv om ladcyklen kan laste 250 kilo eller mere, kræver den ikke en særlig stærk pilot, da den kører på el.

Nu bliver det nemmere at tage cyklen med DSB



Fra 1. juli kan du købe billet til dig selv og din cykel ét og samme sted – nemlig i DSB-appen. Det vil gøre det meget nemmere at være cyklist på tur

Hvorfor skal det være så svært, DSB?, spurgte vi i CYKLISTER i 2020. Men nu bliver det heldigvis meget nemmere at tage cyklen med i toget. Fra første juli kan du tage cyklen med i alle DSB-tog for en flad tyver oveni din personlige billet. Dog forbliver det gratis at tage sin cykel med i S-toget. Og du kan bestille billetten i DSB's app.

"Vi vil gerne understøtte kundernes mobilitet og gøre det så nemt som muligt at tage cyklen med toget, derfor kommer vi nu med et produkt, vi kalder cykelpladsbilletten," forklarer kundeforfatter i DSB, Charlotte Kjærulff.

Cykelpladsbilletten gælder både som billet og pladsbillet for cyklen, og du kan købe den til alle DSB's tog i Danmark. Tidligere har man kun kunnet købe pladsbillet til cyklen til InterCity-tog og lyntog, men nu kan du også købe til regionaltog. Det har fx stor betydning, hvis du på din rejse skal have cyklen med i flere slags tog.

"Før kunne du ikke være sikker på, at der var plads til din cykel, hvis du rejste med IC-tog til regionaltog, det kan du nu, når du har købt en cykelpladsbillet," siger Charlotte Kjærulff.

Men den måske største fordel ved det nye produkt er, at du kan købe billetten i DSB's app. Tidligere har du skullet ringe til DSB eller købe i et billetsalg for at få billetten til cyklen.

"Med DSB's app i hånden kan du i princippet stå på perronen og købe billet til din cykel," siger Charlotte Kjærulff. Det kræver dog, at der er plads i toget.

"Vi arbejder hele tiden på vores kapacitet til cykler, for at så mange som muligt kan få cyklen med, men vi får også med det her produkt noget mere viden om, hvad det er for nogle afgang, hvor kunderne gerne vil have cyklen med, og hvor vi evt. skal udvide vores kapacitet," siger Charlotte Kjærulff.

Prisen er som sagt en flad tyver, ligegyldigt om du skal rejse 10 kilometer eller 300 kilometer.

"Vi ville gerne gøre det så enkelt som muligt, og man ser det også i fjernbusser eller andre togoperatører i Danmark, hvor cyklen også har en fast pris," siger kundeforfatteren.

Ifølge Charlotte Kjærulff har det været teknisk vanskeligt at etablere løsningen, og der er også stadig tekniske begrænsninger, når du skal have cyklen med toget; du kan nemlig ikke købe cykelpladsbilletten med dit rejsekort.

"Rejsekortet kan ikke finde pladsbilletten, så derfor kan du ikke bruge rejsekortet,

betyder den nye flade takst regulært pris-hop. I dag koster det ned til 14 kr. at medtage cykel på rejsekort, så takststigningen til 20 kr. svarer til 43 %. Oveni dette kommer så besværet med fremover at skulle købe to billetter - til den rejsende selv via rejsekort og til cyklen via app, hvor de i dag bare kan købe en cykelbillet med rejsekortet.

"Vi forstår godt, at det er ærgerligt at blive ramt af de ændringer, der sker med den nye cykelpladsbillet. For nogle kommer det til at betyde, at prisen stiger for dem på de korte strækninger. Men med cykelpladsbilletten imødekommer vi et stort ønske fra vores kunder om forenkling, så det er enkelt at overskue, hvilken billet man skal have for at tage cyklen med," siger Charlotte Kjærulff. Der er rift om pladserne, siger kundeforfatteren.

"I DSB's tog skal der være plads til alle – også hvis man sidder i kørestol eller skal have en barnevogn eller en cykel med. Og der er rift om lige de pladser i vores Fjern- og Regionaltog, hvilket er medvirkende årsag til, at vi introducerer en cykelpladsbillet. Den bliver indført for at give alle en god og sikker rejseoplevelse, både de, der har hjul med, samt de øvrige rejsende, der skal have sikre adgangsveje i togene," siger kundeforfatteren, der også har en lille 'gave' til nogle cyklister.

"Vi kommer til at åbne op for, at kunder i Øresundstog frit kan tage deres cykel med uden cykelpladsbillet indtil december i år på Kyst- og Kastrupbanen," siger Charlotte Saltoft Kjærulff.

Sejr for Cyklistforbundet

På Randerseggen. Hvidsten, cirka 4 timers togtur og 40 minutter på cykel fra DSB's hovedkvarter i Høje Tastrup, glæder Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, sig over, at det nu bliver nemmere at tage cyklen med toget.

"Det er noget, vi har kæmpet for og ven-

Prisen er en flad tyver, ligegyldigt om du skal rejse 10 kilometer eller 300 kilometer.

når du skal have en cykel med i vores tog. Vi har vurderet, at det var nødvendigt med en pladsbillet, hvis vi skal imødekomme kundernes forventning om en plads til cyklen, og det fungerer ikke med rejsekortet. Du kan betale din normale billet med rejsekortet, men cykelpladsbilletten skal du købe i app eller i billetsalget, lige som du skal med almindelige pladsbilletter," siger Charlotte Kjærulff.

Dyrere for nogle pendlere

En kritik af det nye produkt lyder, at for de, der medtager cyklen på korte strækninger,



Med DSB's app i hånden kan du i princippet stå på perronen og købe billet til din cykel.

tet på i mange år, så det er noget, jeg ser som en sejr for os og som et meget stort fremskridt for dem, der skal have cyklen med toget," siger Jens Peter Hansen og uddyber.

"Det har jo nærmest været absurd, at man ikke kunne købe en cykelbillet i app'en, så egentlig synes jeg jo bare, at cyklen har fået den status, den hele tiden skulle have haft. Og så håber jeg, at DSB følger op på deres løfte om at se på at øge kapaciteten. For det er nødvendigt," siger han.

Også i Dansk Cykelturisme er der glæde over DSB's nye produkt.

"Det er en nem og billig løsning, som også er til at gennemskue for turister. Vi håber dog, at Bornholm på et tidspunkt også kommer med," siger direktør Jesper Pørksen. 🚲



**Ifølge kundeforfatter
Charlotte Kjærulff
sælger DSB
omkring 600.000
cykelbilletter
om året.**





Cykelparkering halter alt for mange steder

Der er store forskelle i serviceniveauet på danske banegårde, når det gælder cykelparkering. Aarhus vil nu bygge flere pladser. Cyklistforbundet kræver mere og bedre parkering.

En ny undersøgelse viser, hvor mange rejsende, der er om hver cykelparkering på de største danske banegårde. Den viser store forskelle. Dårligst er Nørreport med godt 60 rejsende pr. cykelparkering – bedst er Odense med 8,1 rejsende pr. cykelparkering. Alle rejsende er selvfølgelig ikke cyklister, men undersøgelsen giver trods det et fingerpeg om serviceniveauet.

Undersøgelsen er udarbejdet af Aarhus Kommune og bragt i magasinet Trafik og Veje. Martin Løv Simonsen, mobilitetsplanlægger i Aarhus Kommune, fortæller, at undersøgelsen skal bruges til at vurdere ser-

viceniveauet ved Aarhus Hovedbanegård og hvor mange ekstra pladser, der skal til.

”Der skal etableres ny cykelparkering ved Hovedbanegården i Aarhus, og vi havde brug for tal på, hvordan serviceniveauet er i forhold til andre stationer i landet,” siger Martin Løv Simonsen.

Undersøgelsen er foretaget ved at indsamle tal for, hvor mange rejsende der er på stationerne. Det er målt i passageromsætning forkortet POMS. Når det sammenlignes med antallet af cykelparkeringer ved stationerne, kan man udregne et såkaldt cykelparkeringsindex - CPI. Jo lavere CPI, desto bedre.

Stationerne kan ikke sammenlignes en til en, da der er forskel på, hvordan rejsende ankommer til stationen. Der er fx mange rejsende på Nørreport, der ankommer til fods eller skifter fra en rejseform til en anden. Derfor kan Nørreports høje CPI ikke uden videre tages som udtryk for, at serviceniveauet er så markant lavere end på de andre stationer. Men i Aarhus mangler der pladser.

”Cykelparkering ved stationer er en af de vigtigste faktorer i oplevelsen af serviceniveau og tilfredshed i knudepunkter. Det gør sig også gældende i Aarhus, hvor cykelparkering er meget efterspurgt - især omkring Aarhus Hovedbanegård. I nærområdet til Aarhus Hovedbanegård er der i dag en markant underkapacitet for cykelparkering,” siger Martin Løv Simonsen.

CPI i Aarhus H er 40,6, hvor Odense er helt nede på flotte 8,1. Passagerpulsens la-





CPI i Danmark (cykelparkeringsindex)

Odense Banegård 🚲	8,1
Roskilde Banegård 🚲	10,1
Vejle Banegård 🚲	12,2
Aalborg Banegård 🚲	13,5
Horsens Banegård 🚲	14,8
Københavns Hovedbanegård 🚲	19,7
Fredericia Banegård 🚲	18,6
Aarhus Hovedbanegaard 🚲	40,6
Randers Banegård 🚲	44,9
Nørreport 🚲	60,6

CPI: Jo lavere CPI, desto bedre. Tallene er indtastet fra de enkelte kommuner og DSB. De fleste tal er baseret på tællinger mellem 2017-2019

vede i 2016 en undersøgelse af cykelparkeringsforhold og brugertilfredshed ved udvalgte stationsområder i Danmark. Udover at bemærke, at cykelparkering har indflydelse på brugertilfredshed, herunder også på togrejsen som helhed, viste undersøgelsen også, at brugertilfredsheden med cykelparkeringen ved Aarhus H var den næst-ringeste ud af de 17 stationer, der var med i undersøgelsen. Cirka halvdelen af de adspurgte var utilfredse med forholdene.

Byrådet i Aarhus har nu besluttet, at kapaciteten skal øges fra 1220 cykelparkeringspladser til 5000 ved Hovedbanegården i Aarhus.

"I dag har Aarhus H-knudepunktet et cykelparkeringsindex (CPI) på 40,6. Hvis vi beregner CPI i Aarhus ud fra de planlagte 5.000 pladser, bliver CPI ved Aarhus H reduceret til 9,9 – altså et niveau omkring det

ved Odense og forudsat, at passageromsætningen fastholdes. Et så lavt CPI vurderer vi, ud fra en ren kapacitetsbetragtning, som værende i den rigtig gode ende," siger Martin Løv Simonsen til Veje og Trafik.



DSB OG KOMMUNERNE MÅ ETABLERE DE NØDVENDIGE PLADSER

Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, mener, at undersøgelsen viser, at der mange steder i landet er behov for mere parkering til cykler.

"Det er helt nødvendigt, at der foretages store investeringer til cykelparkering på

stationerne. Nu er DSB endelig kommet med en nem og billig cykelbillet, men vi mangler god og tryk cykelparkering rigtig mange steder. Vi ved, at det afholder nogle fra at tage cyklen, hvis der ikke er en ordentlig parkering til den," siger landsformanden og uddyber.

"Det er DSB og kommunerne, der må tage hinanden i hånden og etablere de nødvendige pladser i de kommende år og vel at mærke pladser af høj kvalitet, som folk er trygge ved at bruge."

Charlotte Kjærulff, kundeforfatter i DSB, siger, at DSB løbende arbejder på at forbedre faciliteterne for cykler på stationerne.

"Vi har jo blandt andet etableret gratis, aflåst parkering på en række stationer, og vi samarbejder med kommunerne om at etablere parkering til cykler, fordi mobilitet er et vigtigt område," siger hun. 🚲





Ukrainsk familie: Tak for cykler

→ 1089 cykler er i skrivende stund leveret til ukrainske flygtninge via givencykel.dk, hvor Cyklistforbundets frivillige indsamler og leverer brugte cykler til ukrainske flygtninge. Der er dog kommet ønsker på over 4000 cykler, så kig gerne i garagen, om der står en brugt cykel. Giv en cykel er etableret sammen med Transportministeriet.

Ekaterina Havyadinova, der er flygtet fra Ukraine, mor til to børn på 5 og 10, skrev denne e-mail til Cyklistforbundets landsformand for at takke for de cykler, familien har modtaget via givencykel.dk

Hej Jens Peter Hansen.

Jeg vil gerne takke dig for dit initiativ til fordel for ukrainske familier. Vi beundrer den danske cykelkultur. Før krigen begyndte i Ukraine plejede vi at cykle som familie og nød det. Nu har vi cykler takket være din ressource. Og vi kan få tankerne væk fra den smertefulde virkelighed ved at køre rundt i den smukke by Slagelse. Mange tak, for at vi kan dele jeres kultur og mindes de hyggelige øjeblikke i vores liv før krigen.

Læser opklarer cykelmysterium

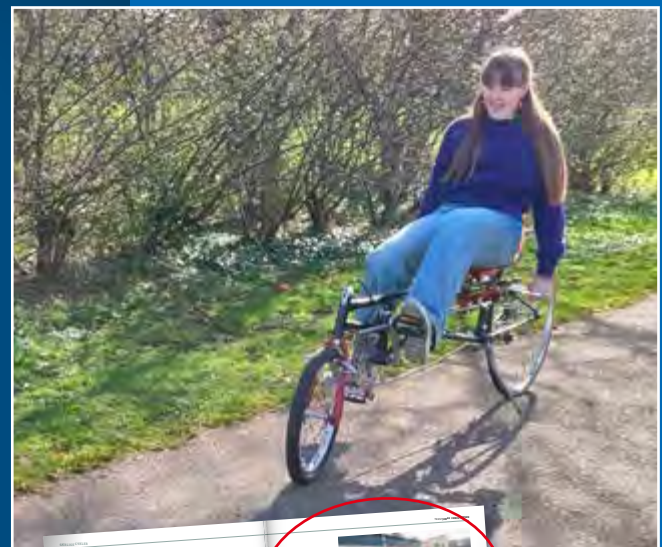
Dorte Gringmuth Aagaard, Valsøllille, har skrevet til os med løsning på et mysterium.

→ Angående den mystiske liggecykel fra Christiania Smedje, som I skrev om i bladet sidste gang.

Den er designet og lavet af Lars Engstrøm, der nu laver Christiania Bikes på Bornholm. Det er tilbage fra midt i 80'erne. Han lavede 10 stk., har stadig i gemmerne en fuldt monteret model.

Han fortæller, der var en franskmænd på Vesterbro, der købte en, monterede et stereoanlæg på forgaflen, og på sin tur ned gennem byen for fuld musik stoppede politiet ham, og cyklen og stereoanlæg blev konfiskeret. Lars måtte tage ind til dem for at få frigivet cyklen.

Jeg har været gift med en af de andre smede, Heiner, som Lars forærede et stel, da førstnævnte blev 40. Heiner var mest interesseret i det tekniske omkring cykler, og da det er mig, der cyklede, satte Heiner dele på liggecyklen, og i en årrække cyklede jeg meget på den. Jeg har faktisk kørt Tøserunden på den. Den nød behørig opmærksomhed. Faktisk står den stadig nede i stalden, her hvor jeg bor, omend den ville have godt af en kærlig hånd.



Tag en sviptur

Du behøver ikke altid at cykle superlangt for at få en rigtig cykeloplevelse. Her får du inspiration til at tage en sommersviptur på cyklen i smukke Danmark.

Hvis du ikke orker den helt lange tur, men alligevel godt vil have både oplevelser og kilometer i benene, er der inspiration til en sviptur i det danske sommerland. Vi når ikke landet rundt, men brug ruterne som inspiration til at finde andre svipture. Vi har fået hjælp fra eksperterne i Dansk Cykelturisme, der har indsamlet ruterne til CYKLISTER.

”Det bedste ved at cykle er, at man er fri til bare at følge næsen. Men nogle gange er det rart med lidt inspiration – især hvis man ikke er kendt i området,” siger direktør i Dansk Cykelturisme, Jesper Pørksen. >



Østjylland



Den Lille Engelsholmrute 18,5 km. ↑

Den lille Engelsholmrute er en lokal cykelrundtur, som tager dig med forbi renæssanceslottet Engelsholm Slot, den smukke natur i Randbøldal og Nørup Kirke med sit unikke spir.

Du lægger ud med "bjergvejen" Rodalvej, inden ruten tager dig til St. Lihme og Ny Nørup. Her byder Nørup Mejeri på gode oste til madpakken, der kan nydes ved Engelsholm Slot eller ved søen. Slottets karakteristiske løgkupler går igen på Nørup Kirke, som du møder på den anden side af Engelsholm Sø. Herfra går turen mod Gødding Skov og ad Hærvejen til Randbøl, hvorfra der drejes ned mod Randbøldal.

SE RUTEN HER:

www.visitvejle.dk/vejle/planlaeg-ferien/den-lille-engelsholmrute-panoramarute-2-gdk991982

Vandmølleruten 32 km ↓

Vandmølleruten er en smuk lokal cykelrundtur på 32 km, som tager dig rundt i den sydøstlige side af Vejle. Tag en pause under turen og besøg Gammelby Mølle, Follerup Mølle, Børkop Vandmølle og Brøndsted Mølle.

Fra Mørkholt tager ruten dig til Gårslev ad Kirkegade ud af byen og over motortrafikvejen. Herfra langs markerne til Gl. Pjedsted og videre mod Mølleåen, hvor Gammelby Mølle i dag er gårdbutik og du kan nyde en god kop kaffe, inden turen går videre mod Follerup Mølle lidt længere oppe ad Mølleåen.

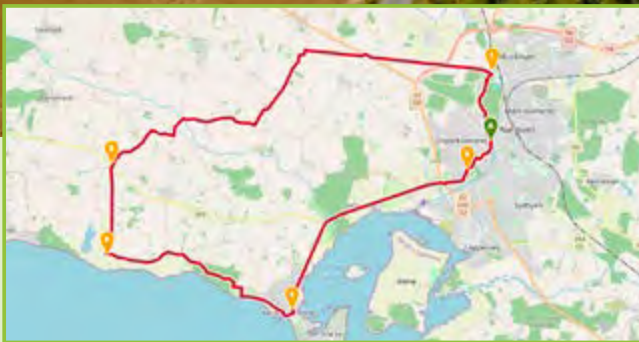
Følg grusvejen gennem skoven og drej af mod venstre, kør forbi Follerupgaard og Velling, inden Vejle Landevej krydses og Tornvadshave følges til Børkop. Den fredede Børkop Vandmølle er i dag restaurant og møllemuseum og et fint sted til en pause. Dagens sidste vandmølle er Brøndsted Mølle, som du kommer til ved at følge Møllegade under jernbanen og dernæst dreje til venstre og cykle under banen igen. Fra Brøndsted Mølle går turen atter over motortrafikvejen og mod Gårslev og Mørkholt.

SE RUTEN HER:

www.visitvejle.dk/vejle/planlaeg-ferien/vandmoelleruten-panoramarute-7-gdk992030



Sydkystdanmark

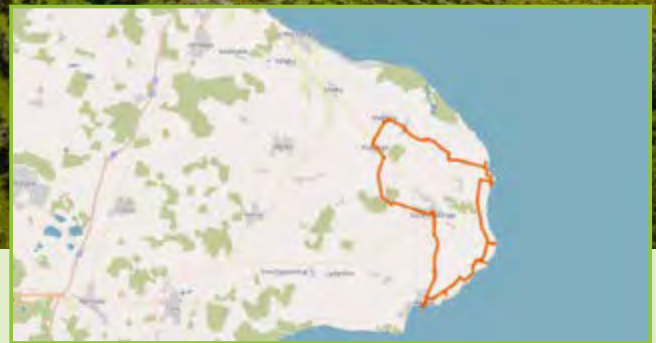


Smålandsrunden (39 km) ↑

Med udgangspunkt i den hyggelige middelalderby Næstved fører ruten dig mod fiskeridyl i Karrebæksminde. Her kan man finde en hyggelig frokost eller en is, og hvis man virkelig skal køles ned, kan man tage en dukkert på stranden. Herfra følger man kysten forbi hyggelige vinmarker ved Vesterhave langs den Nationale Rute 8. Fra Skælskørvej krydser man ind på den ikke-skilte Spjellerupvej igennem de hyggelige landsbyer, krydser Saltø Å til man rammer Fodsporet, som fører tilbage mod Næstved. Den sidste del af runden følger man Susåen i den grønne del af Næstved, til man kommer tilbage til byen og kan slutte af med en velfortjent middag i byen.

SE RUTEN HER:

www.sydskystdanmark.dk/dagsture-paa-cyklen



Drama på Klinten (22 eller 42 km) ↑

Drama på klinten er en cykeltur i verdensklasse. Det er storslåede udsigter og stille veje, kridhvid kalk og sort, frodig muld, koldkrigslevn og solvarme sten.

Stevns Klint er udnævnt til UNESCO Verdensarv, så på denne tur er du midt i verdensarven. Turen er på 42 km, men kan kortes ned til 22 km.

SE RUTEN HER:

www.sydskystdanmark.dk/dagsture-paa-cyklen



Møn



Den søde tur 21 km ↑

Den søde tur, hvor man kommer gennem den nu udnævnte Naturnationalpark Ulvshale Skov. Den Søde Tur er, som navnet antyder, skræddersyet til dig med en sød tand. Hvis børnene hænger lidt i pedalerne, så kan løftet om en is hos Møn Is sikkert få dem til at trampe lidt hårdere.

SE RUTEN HER:

www.sydskystdanmark.dk/sydskystdanmark/soeg-efter-oplevelser/cykeltur-paa-panoramaruten-423-den-soede-tur-gdk862098

Fyn

2. etape af Østersøruten 33 km →

Du starter i Svendborg og følger Østersøruten over Svendborgsundbroen til Tåsinge. Næste stop er Troense og imponerende Valdemars Slot.

Fra Tåsinge går turen over Siø til Langeland, som - udover cykling - rummer et hav af tilbud om outdoor-aktiviteter som dykning, lystfiskeri, vandring og sejlads.

Er der mere at give af i benene, kan du tage en afstikker på 10 km til Tranekær for at opleve slottet og de vilde heste på Flådet.

I Stengade Skov nord for Spodsbjerg kan du se bøgetræet, der i 1800-tallet inspirerede digteren Adam Oehlenschläger til Danmarks nationalsang "Der er et yndigt land". Spodsbjerg er en lille fiskerby med færgenhavn, og herfra sejler du med færgen til Tårs på Lolland.

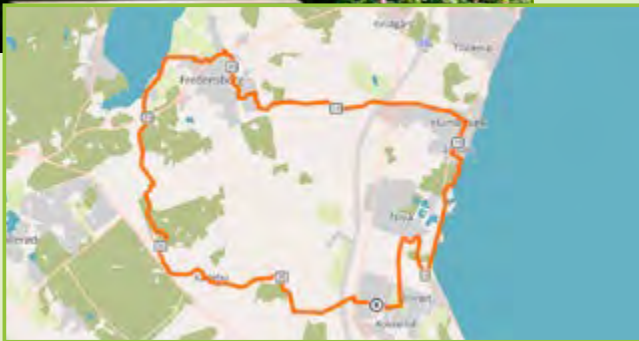
SE RUTEN HER:

www.visitfyn.dk/fyn/outdoor-og-bike/oestersoerutens-etape-2-svendborg-langeland-nakskov





Nordsjælland

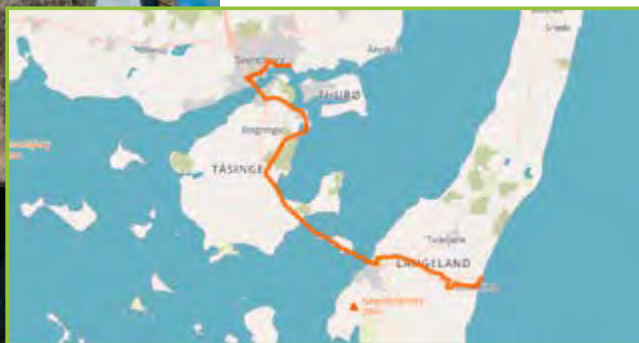


Dronningerunden - 40 km ←

En perlerække af smukke landsbyer, landskaber og seværdigheder. Cykelruten kan med fordel cykles mod urets retning fra enten Nivå eller Humlebæk station. Og i Nivå kan man starte med at se Nivaagaards Malerisamling og Ringovnen. Ruten fortsætter op langs Øresundskysten til Sletten og Humlebæk med mulighed for at besøge kunstmuseet Louisiana, inden man cykler til slotsbyen Fredensborg. I Fredensborg fører ruten forbi slottet og videre ned til Esrum Sø og Sørup. Fra Sørup cykles mod Karlebo og videre til Avderød og Kokkedal, inden man er tilbage ved Nivå station.

SE RUTEN HER:

www.visitnordsjaelland.dk/nordsjaelland/det-sker/dronningerunden-cykelruten-i-fredensborg-gdk762296



Buenos Aires træder i pedalerne - mere og mere



Med 260 km cykelstier er den argentinske hovedstad - med dansk knowhow - på lidt over et årti blevet en cykelvenlig storby med en subkultur af klubber og konstant nye cykelhandlere.

Rune V. Harritshøj, der bor der, fortæller om sine oplevelse med den to-hjulede, der som i mange andre byer har fået et boost af coronaen.

På trods af brølede dieselmotorer fra de utallige flerfarvede bybusser og et hav af biler får Irene Fernández dagligt trådt flere kilometer frem og tilbage på arbejde og til skole på cyklen i Argentinas hovedstad, Buenos Aires. Som præsident for Foreningen for Urbane Cyklister (Asociación de Ciclistas Urbanos) har hun fra sadlen oplevet den tohjulede boom det sidste årti.

"Pandemien fik endnu flere op på cyklen og væk fra bilerne, men vi har lang vej endnu," siger Irene Fernández.

Årsagen er delvist, at bystyret har udviklet et net af cykelstier, som hovedstadsargentinerne ikke har kendt til før. Og med de i dag 260 kilometer asfalterede cykelstier er cyklismen eksploderet ikke bare i Buenos Aires med hundredvis af nye cykelhandlere og cykelklubber, men også i det ganske land.

Argentinas større byer tager cyklismen til sig i et omfang, som tidligere generationer ikke kender til.

Ifølge flere sociologer i Argentina er der sket - og sker løbende - et paradigmeskift i landets urbane områder. Efter årtier med utilstrækkelig offentlig transport og forældede busser, lastbiler, toge og biler er det cyklismen, der har fået den klimavenlige og bæredygtige transport på dagsordenen i Argentina.

Og dét i et olieeksporterende land, hvor tognettet trods de enorme afstande med 3500 kilometer fra top til tå i verdens otte største land næsten udelukkende er til godstransport.

Pandemi gav boom til cyklisme

I Foreningen for Urbane Cyklister siger præsident Irene Fernández, at pandemien har givet cyklismen et boom ikke bare i Buenos Aires, men i hele Argentina.

"Pandemien har forbedret forholdene og forståelsen for cyklismen. I Buenos Aires har myndighederne åbnet endnu flere nye cykelstier, og vi oplever, at pandemien har skabt et pres nedefra fra borgerne om bedre infrastruktur for cyklisterne. Det får myndighederne til at være endnu mere fleksible og dialogsgørende. De nye stier på de store avenuer ville bystyret ikke tillade før pandemien, men nu er de en stor succes, der gør at vores medlemstal er mangedoblet på to år," siger hun.

Antallet cykelhandlere er steget fra 130 til 450 siden 2020, hvilket er symptomatisk for udviklingen.

Foreningen for Urbane Cyklister arbejder på at skabe en kollektiv bevidsthed om cyklisme, fordi cyklister ofte er individer og bruger cyklen individuelt. Ifølge Irene Fernández betyder det i Argentina, at cyklisterne tidligere ikke var forenede med in-

teresseorganisationer og derfor de første år ikke kunne påvirke myndighederne.

"Et af formålene er at forbedre dialogen om cyklismen og give cyklisterne indflydelse og bliver respekteret," siger hun og nævner to - af mange - projekter, som foreningen tilbyder. Da borgmesteren i Buenos Aires i foråret indviede den nye del af nettet på de store avenuer, var det efter pres i flere år fra cyklistforeninger som Foreningen for Urbane Cyklister, der er i dialog med myndighederne for at forbedre cykelstierne men også forståelsen blandt både hårde og bløde trafikanter for et konstruktivt samvær.

Kører helst mountainbike

Cyklistforeningen sætter sig selv op på sadlen og cykler igennem på en Rayleigh mountainbike, som er argentinerne foretrukne cykeltype trods det urbane, flade og asfalterede underlag. Det, som allerførst falder i øjnene, er, at cykelstierne ikke er ensrettede som i store dele af Danmark, men derimod med modsatrettet trafik på hver sin side af cykelstien. Argentina har dog højrekørsel!

Vi cykler derudad af de smukke og elegante brede boulevarder ind mod det pulserende centrum. Vejret er med os med sol og høj himmel her i det argentinske efterår - 18 graders varme.



Pandemien fik endnu flere op på cyklen og væk fra bilerne, men vi har lang vej endnu

IRENE FERNÁNDEZ, præsident for Foreningen for Urbane Cyklister (Asociación de Ciclistas Urbanos)

Cykelstierne er markeret med gule striber og gule forhøjninger, som visse af de tusindvis af motorcyklister tillader sig at køre over for at komme forbi bilkøen ved rødt lys.

Efter centrum cykler vi nordpå langs Rio de la Plata-floden - verdens bredeste med 220 kilometer yderst ved Atlanterhavet mellem Argentina og Uruguay - med alléer af træer. Ikke for ingenting kaldes Buenos Aires for Sydamerikas Paris.

Størstedelen af cyklisterne overholder pænt sin del af cykelbanen, og et overraskende flertal bruger cykelhjelme.

Penderliv

Vi stopper og taler med Franco Hernández, der er på vej på arbejde fra kvarteret

Belgrano i den nordlige del af byen til centrum, det såkaldte Microcentro.

Han bruger cykelhjelme og tager turen "næsten alle arbejdsdage", som han siger med et smil.

"Når det styrtregner, bliver jeg simpelt hen for våd og foretrækker metroen. Men ellers er dag ind og dag ud på cyklen, og det har givet mig et bedre helbred og et trænet bentøj," siger han.

Franco Hernández hilser på en forbigående cyklist, som har taget samme tur i årevis. Han fortæller, at han forsøger at få sine teenagebørn til at cykle de ti minutter til skole, hvilket endnu ikke helt er lykkedes ham.

Adspurgt om cykelstiernes indretning siger han, at de ensrettede cykelstier kan

være farlige på Buenos Aires' for den tunge trafik ensrettede gader.

Det kan vi ved selvsyn bekræfte. Humlen - eller problemet - er, at der gentagne gange er situationer i vejkryds, når den tungere trafik skal dreje. Da disse allerede i de fleste gader kører ensrettet, skal de tungere trafikanter ikke bare holde øje med cyklister, der kører i samme retning, men også modsatkørende cyklister. Som os! Det betyder, at vi som de bløde trafikanter flere gange må holde tilbage - også på mundtøjet - for uopmærksomme bilister og busser.

Projekter for urbane cyklister

Af samme årsag arrangerer diverse cykelforeninger som Foreningen for Urbane Cyklister kurser og afholder kampagner for at forbedre alle trafikanters forståelse for cyklismen - og hinanden.

Et projekt er den såkaldte "cykelordbog", hvor nuværende og kommende cyklistere undervises i cyklismens begreber og udtryk, men også almene ord for cykeldele og eksempelvis at skifte dæk og lappe slange.

"Dette projekt tilbyder vi, fordi vi oplever, at når pressen interviewer cyklister,

» så kan de ikke sætte ord på visse ting. At cykle i Buenos Aires er nemt, da byen er flad, men enorm. Derfor har vi som en anden milepæl fået tilladelse til at tage cyklen med i metro og forstadstog udenfor myldretiden. Vi ser, at folk bruger cyklen mere og mere til korte afstande, hvilket også fordrer øget brug af offentlig transport".

Et andet projekt er et samarbejde med læreanstalter primært folkeskoler, hvor udvalgte lærere efteruddannes i cyklisme og blandt andet lærer eleverne at cykle. Samme projekt - en almen cykelskole for at lære at cykle - tilbydes til alle interesserede.

Foreningen for Urbane Cyklister lader også cyklisterne mødes til debataftener, hvor de udveksler erfaringer og kommer med feedback til forbedringer.

Selv er præsident Irene Fernández 47 år og design-uddannet. Hun fortæller, at hun er opvokset på landet udenfor Buenos

Aires, hvor hun som lille pige lærte at cykle hos sin bedstemor. Da hun for 20 år siden købte en cykel i Buenos Aires, var forholdene umulige og farlige uden en eneste cykelsti.

"Det var en stor omvæltning fra at cykle i en landsby. Buenos Aires havde - og har - aggressive bilister og bybusser, men med cykelstierne fra 2009 begyndte jeg at bruge cyklen til arbejde og børnehaven og skole. I dag bruger jeg den dagligt, men desværre kan jeg endnu ikke overbevise min datter om det samme".

Argentina har mange turistdestinationer med exceptionelle forhold for cyklisme både on- og offroad. Irene Fernández har besøgt vingårde i Argentinas vinregion Mendoza for foden af Amerikas højeste bjerge, ligesom hun har cyklet i det Alaskalignende Patagonien længere sydpå.



Franco Hernández på vej til arbejde.



Myndigheder tror på pedalkraften

I Buenos Aires Kommune oplyser teknisk forvaltning, at ambitionen er at nå de 400 kilometer cykelstier indenfor et årti. Aktuelt er den colombianske hovedstad, Bogotá, den storby i Latinamerika med det længste net af cykelstier med sine 376 kilometer.

Latinamerika forsøger en grøn omstilling også indenfor transportsektoren, og den Inter-Amerikanske Udviklingsbank (IDB) har i flere omgange støttet projekter om fordelene ved cyklisme i regionens storbyer.

I IDB oplyser de, at flere storbyer modtager støtte til cykelprojekter for at intensivere borgernes brug af den tohjulede. Eksempelvis har mexicanske Guadalajara i snit 212.000 cykelrejser dagligt mod 217.000 i brasilianske Rio de Janeiro og 433.000 i Mexico City og hele 510.000 i Chiles hovedstad, Santiago.

I maj 2019 var repræsentanter for 16 latinamerikanske storbyer i København til en konference støttet af IDB. Konferencen "Urban konference: At tage ved lære af de nordiske erfaringer" foregik i København og Malmø, og de latinamerikanske repræsentanter tog for eksempelvis for Buenos Aires' vedkommende mange erfaringer med hjem.



Deltagerne besøgte udover cykelstier og så bæredygtige projekter for renseanlæg, kloakering, affaldssortering og diverse bæredygtige offentlige byggerier, herunder udveksling af erfaringer med lokale cyklistforeninger.

Den Inter-Amerikanske Udviklingsbank har siden permanent nedsat såkaldte cykel-ambassadører over hele Latinamerika for som Foreningen for Urbane Cyklister i Argentina at udbrede kendskabet til og interessen for cyklisme. Lobby-arbejdet overfor de lokale myndigheder er også en vigtig del af at få de latinamerikanske storbyer med op på cyklen.

Bike & Coffee

Dagen er ved at gå på hæld, og vi stopper ved en af Buenos Aires tusindvis af caféer for en cortado og en parisertoast - serveret med friskpresset appelsinjuice i et lille glas. Som så mange andre har caféen egen cykelparkering - cykelstativ - lige ved døren.

Ifølge prognoser vil Buenos Aires indenfor et årti være den storby i Latinamerika med flest cykler og cyklister. 🚲



I foråret indviede borgmesteren endnu en ny cykelsti i Buenos Aires. Denne cykelsti var en milepæl, fordi den ligger på den centrale flersporede Córdoba-avenue. Hundrevis af glade cyklister rullede ned ad den til dagligt stærkt trafikerede avenue i den argentinske hovedstad med 13 millioner indbyggere. Fire andre centrale avenuer fik også cykelstier som led i bystyrets løfter under pandemien om yderligere at udvide og prioritere cyklismen i storbyens allerede vidt forgrenede net af cykelstier på utallige sidegader.

Buenos Aires har i dag 260 kilometer cykelstier, siden den første blev grundlagt i 2009. Tidligere var det med stor risiko for liv og lemmer at gebærde sig ud i trafikken på cykel i kamp om vejbanen med bybusser, taxier, lastbiler og bilister. Med de første cykelstier i 2009 - de første par år i samarbejde med teknisk forvaltning i Københavns Kommune - og frem til i dag er Buenos Aires blevet den hovedstad i Latinamerika med det største

Buenos Aires har for ti år siden oprettet flere centre for de karakteristiske orange udlejningscykler, som alle bruger og låner via deres ID-kort. Mange af byens hundrevis af parkeringskældre tillader nu cyklister at betale per time for at stille cyklen der.

Nettet af cykelstier er udformet, så det ligesom byens metro-net kommer ud til alle hjørner. Cykelstierne forbinder skoler, universiteter, hospitaler og metrostationer samt byens parker ud til den store Rio de la Plata-flod, som Argentina deler med Uruguay.



Rekordstor tilslutning til børnehavekampagne

I år var over 17.000 børn fra 430 forskellige børnehaver tilmeldt Cyklistforbundets børnehavekampagne **Vi kan cykle!** Det er rekord.

Børnehavebørn fra hele landet legede sig i maj måned til bedre cykelfærdigheder i forårsollen.

Kampagnen, der starter 1. maj og slutter 31. maj, inspirerer børn til cykellege, der kan hjælpe dem til at blive glade og sikre børne-cyklister. Cykellegene er udviklet af Cyklistforbundet.



Landsmødet 2022

Alle medlemmer har nu mulighed for at tilmelde sig Cyklistforbundets årlige landsmøde, der løber af stablen d. 29. oktober 2022. På landsmødet får du mulighed for at få indflydelse på cykelsagen.

Du kan frit dele dine holdninger, deltage i debatter og komme med forslag, der kan være med til at styrke cyklisten og præge vores fælles cykelkultur. Der vil også være mulighed for at stille op til hovedbestyrelsen.

Skulle du blive valgt til hovedbestyrelsen, vil du sammen med de øvrige bestyrelsesmedlemmer få indflydelse på forbundets løbende og strategiske arbejde.

TID: lørdag d. 29. oktober 2022.

STED: Mødecenteret Kosmopol, Fiolstræde 44, 1171 København K.

LÆS MERE: cyklistforbundet.dk/landsmøde2022

Mange cyklede til arbejde

45.000 deltog i **VI CYKLER TIL ARBEJDE 2022**, blandt andet cyklisterne her fra Nykredit, der deltog i 'Hent en kollega dag'.

"Tour de Ama'r en dejlig solskinsmorgen – ned af smukke stier og forbi nyudsprungne syrener. Forbi nogle af Amagers varemærker: Lufthavne, Kastrupgårdsamlingen og igennem de hyggelige kolonihavekvarterer. I alt 9,1 km for første kollega, der hentede," skrev de til os.

"Det var opløftende at se, at så mange vendte tilbage til kampagnen efter et par sløje år med corona – især taget i betragtning, at mange virksomheder har valgt at skære forskellige steder på grund af stigende priser," siger vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod.

VCTA 2022 var sponsoreret af virksomheden Gubra, og hovedpræmien i 2022 blev doneret af Gazelle, nemlig elcykler til hele holdet.



Cyklistforbundet deltager på cykeltopmøde

Tour de France i Danmark er ikke kun en oplagt anledning til at sætte fokus på cykelsporten, men også en unik mulighed for at rette blikket mod hverdagscykling som grøn, sund og socialt inkluderende transportform. Derfor mødes centrale beslutningstagere fra Danmark og EU til Cykeltopmøde 2022 for at fremme hverdagscyklisten i hele Danmark og i resten af Europa. Her bliver bl.a. vedtaget en cykeldeklaration, som Cyklistforbundet er medunderskriver på.

Top

At DSB endelig er kommet med en nem og billig cykel-medtagning.

Flop

At antallet af indberettede cykeltyverier falder, men erstatningerne gør ikke, fordi der bliver stjålet flere og flere meget dyre elcykler og el-ladcykler.



Han tog den længste omvej i VI CYKLER TIL ARBEJDE

235 km - det var, hvad det blev til, da Christian Krause tog VI CYKLER TIL ARBEJDEs omvejsudfordring op – altså på én dag. Christian, der arbejder i Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse, var med på holdet "Støttehjulet." De mange kilometer fik Christian i benene på Sjælland. Han bor nemlig i Dragør og arbejder i Ballerup.

AFSKED MED BONDAM

Efter otte år på posten stoppede Klaus Bondam, 25. maj som direktør i Cyklistforbundet ved en meget velbesøgt afskedsreception. Blandt gæsterne var transportminister, Trine Bramsen, der ankom cyklende med sit barn i barnestolen.

Stillingen som direktør er nu slået op. Indtil den nye direktør ansættes, er vicedirektør, Jane Kofod konstitueret direktør.

Se opslaget her: cyklistforbundet.dk/direktor



www.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

”Ros til @radio4dk for igen at fokusere på (den faldende) cykling. Denne gang om skolebørn. Modsat flere lyttere er Eigil Rasmussen i lytterpanelet, @Trinebramsen og jeg (13:40) helt klare i spytet: Det er forældrenes ansvar, at børn cykler.”

#ringtilRadio4

LANDFORMAND I CYCLISTFORBUNDET
JENS PETER HANSEN PÅ TWITTER

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



@ Evahansson12_Skånesguld



@ mogensgronnebaek_ved Munkholmsbroen



@ scandinavian_staycation_Endelig får _næsten sommer

Tour de France i Danmark

PHOTO LARS MOELLER/LETOURCPH

TOUR
de
france
GRAND DÉPART
COPENHAGUE
DANEMARK 2022

Der er snart Tour de France i Danmark – for første gang nogen sinde. I Cyklistforbundet glæder vi os som mange andre til at se, når feltet kører hen over Storebæltsbroen. Men der sker også meget andet i forbindelse med Tour de France i Danmark – eller Grand Depart,

som selve åbningen hedder. Der er masser af events, som er knyttet op til touren. Cykeltopmøde, motionsløb, stor-skærm, viden om cykling og gul folkefest for folk i alle aldre. Se, hvad der sker i dit område for de mindste, motionisterne og alle andre.

Find flere events her
letourcph.dk/events

Oversigt over aktiviteter

25
JUN
2022



Mont Matre

Nærbyenvejstomt | København

25
JUN
2022



Tour de Plaf

Østervold Teater

26
JUN
2022



Kids Tour Vallensbæk

Vallensbæk Strandpark

26
JUN
2022



BerneTour Ringsted

Nærsgade ved Parkstræde | Nærsgade 9 4100 Ringsted

26
JUN
2022



Aabenraa Open Water

Sandemmen | Aabenraa