

# CYKLISTER



Kamp mod cykeltyvene  
**OVERBORGMESTEREN  
HAR FÅET NOK**  
SIDE 24

---

Pensioneret læge:  
**FORKERT AT  
FORBYDE HÖVDING!**  
SIDE 20

---

Cykling med lav  
indstigning  
**HOP OVER HVOR  
GÆRDET ER LAVEST**  
SIDE 26

---

Fra Brønshøj  
til Solkysten  
**EN KVINDELIG  
SOLOCYKLISTS  
BEKENDELSER**  
SIDE 30

---

**TEMA**

## Verdensmester på tre hjul

*Cykling med et handicap*

Ti siders tema om cykling for alle

# TÆTTERE PÅ DRØMMEN

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

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

 FRILUFTSLAND

LEDER

Følg os på Facebook og deltag i debatten

 [facebook.com/cyklistforbundet](https://facebook.com/cyklistforbundet)

## Cykelkamp på flere fronter

Foråret er kommet, og det betyder, at vi er mange, som nyder cykelstierne ekstra meget. Jeg cykler hele året – også i høj sne – men det er ekstra skønt med lidt sol og lærkesang for oven. Desværre har cyklismen i Danmark i flere år, generelt, været faldende eller stagnerende – ikke mindst hos børn – så at få flere til at cykle, står allerøverst på Cyklistforbundets dagsorden.

Det kræver en indsats på flere fronter:

For det første skal rammerne for cykling forbedres. Det gælder infrastruktur, lovgivning og økonomiske incitament. Vi skal fx have flere og bedre cykelstier, cykelvenlig færdselslov og en skattelovgivning, der fremmer cyklisme – sager, som vi arbejder stenhårdt på at få gennemført.

For det andet er cyklen en kilde til oplevelser, motion, rekreation og sundhed. Så vi arbejder også for, at flere får den oplevelse. Det kæmper vi blandt andet for gennem kampagner som 'Vi cykler til arbejde', 'Alle Børn Cykler', 'Vi kan cykle!' og som de nye skud på stammen: 'Fællestour' til gymnasieelever og 'Cyklende Fællesskaber' for bo- og væresteder. Også 'Cykling for alle', som du kan læse om i dette nummer, handler om at give nye grupper af mennesker bedre mulighed for at opleve cykelglæden.

Og netop cykelglæden skal vi måske lægge mere vægt på i vores kommunikation, som er det tredje ben.

Vi skal nok i endnu højere grad 'brande' cyklen, som den fantastiske maskine, den er, for både børn og voksne. Det skal ikke kun handle om mindre CO<sub>2</sub>-udledning, mindre trængsel, bedre sundhed, billig transport osv. men også om ren og uforfalsket glæde ved den frihed og gode følelse, som en dejlig cykeltur kan give: Cykelglæden!

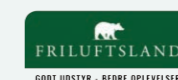
'I don't ride a bike to add days to my life. I ride a bike to add life to my days', lyder et kendt engelsk slogan. På dansk: 'Jeg cykler ikke for at få flere dage i mit liv. Jeg cykler for at tilføje liv til mine dage.'

Godt forår og god fornøjelse med læsningen. 

JENS PETER HANSEN  
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



### MEDLEMSRABATTER



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

10



## Cykling for alle

### TEMA

Mød Emma, på billedet, og Jan og Nynne inde i bladet. De har det til fælles, at de elsker at cykle, selvom de har et handicap, der gør det svært.

Cyklisterforbundets nye webunivers, Cyklingforalle.dk, bringer deres historier og kommer med både undersøgelser, viden og gode råd til at cykle med et fysisk og/eller psykisk handicap.

### 10 SIDERS TEMA



## En solo-cyklists bekendelser

30

Anne Thora Lykkegaard brugte fireenhalv måned på at cykle alene til den spanske solkyst. Undervejs lærte hun blandt andet, hvordan hun har det med at sove alene i telt.

## TALCYKLING



# 65%

Andel af danskerne der ejer en cykel (2022)

I 2016 var det 75 %

24



## Cykeltyveri

**Overborgmesteren har fået nok**  
Sophie Hæstorp og Cyklistforbundet går til kamp mod Københavns alt for mange cykeltyve

26



## Lav indstigning

### Gear og grej

Når benet ikke længere rigtig vil svinge sig hen over cyklen, er det måske på tide at springe over hvor gærdet er lavest.



# INDHOLD

- 3 Leder
- 4 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Alt for meget motorvej

### TEMA

- 10 Verdensmester på tre hjul
- 14 Cykling er for alle
- 16 Håndcykel får pulsen op
- 18 Cykling giver ro mod mod angsten
- 20 Hvorfor salgsforbud af Høvding?
- 23 Debat: Husk forbrugeretikken
- 24 Til kamp mod cykeltyven
- 26 Gear og Grej: Lav indstigning
- 28 Gear og grej: Lav indstigning
- 30 En kvindelig solo-cyklists bekendelser
- 34 Nyt fra Cyklistforbundet
- 35 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

### CYKLISTER

Medlemsmagasin for  
Cyklistforbundet



Danmark har brug for flere cyklister. Sig ja til et cykelvenligt Danmark sammen med Cyklistforbundet, og lad os sammen cykle til en sund, grøn og bæredygtig verden.



Tryksag  
5041 0004

**Ansv. redaktør**  
Kenneth Øhrberg Krag  
**Redaktør**  
Jørgen Schlosser  
jsc@cyklistforbundet.dk

**Redaktion**  
Christina B. Nicolaisen  
Trine Stig Mikkelsen  
Emil Maj Christensen  
Jane Kofod  
Maria Amrani  
Julie Vinther Hartz  
Kasper Lundtoft Bentsen

**Cyklistforbundet**  
Rømersgade 5  
1362 Kbh. K  
Tlf. 33 32 31 21  
post@cyklistforbundet.dk  
cyklistforbundet.dk

**Hovedbestyrelse**  
Se kontaktinfo på  
cyklistforbundet.dk/  
hovedbestyrelse

Oplag 13.000 stk.  
ISSN 0109-2790

**Udgives fire gange årligt**  
**design & produktion**  
Stibo Complete

**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: Emma Lund**  
fotograferet af Sif Meincke

### Dr. Krank siger:

Een cykel i hånden er bedre end ti i skuret.



## Cykelstrategi

2023-2032

### Flere skal cykle i Lyngby



LYNGBY-TAARBÆK  
KOMMUNE

#### LYNGBY-TAARBÆK

Der er allerede en veludviklet cykelinfrastruktur i Lyngby-Taarbæk Kommune, og det skal en ny cykelstrategi bygge videre på. Et af målene med strategien er, at andelen af folk, der cykler, i 2032 skal udgøre minimum 21 % modsat de i dag 12,8 %. Samtidig skal tilfredsheden med at være cyklist i kommunen stige. Der er derfor lagt op til forskellige tiltag, som gør det mere attraktivt og trygt at færdes som cyklist i kommunen.

I forlængelse af cykelstrategien er forvaltningen nu i gang med at udarbejde

en handleplan og vil inddrage relevante interessenter, blandt andet Cyklistforbundets lokalafdeling. Man ønsker primært at opnå en stigning i cykelrejser gennem adfærsændrende tiltag og bedre udnyttelse af den eksisterende cykelinfrastruktur. Lyngby-Taarbæk ønsker med egne ord at skabe en cykeloplevelse, der er tryk, sikker og appellerende for alle, uanset alder, strækning og tidspunkt – så cykling bliver en naturlig del af hverdagen og bylivet..

[tinyurl.com/4annf29u](https://tinyurl.com/4annf29u)



### Fra Cykelby til Cykelland

Hvilke omgivelser får folk til at cykle, og hvordan kan denne viden omsættes til konkrete initiativer, som kan hjælpe de danske kommuner med at iværksætte cykelfremmende tiltag?

Det kan du se i en ny rapport fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. *Fra Cykelby til Cykelland* hedder den, og den gennemgår eksisterende viden og kommer med syv hovedanbefalinger. Ifølge forfatterne giver rapporten et overblik

over de initiativer og koncepter, som alle, der arbejder med cykelfremme, bør kende, og giver en række konkrete eksempler på de tiltag, som vi ved har en positiv effekt. Blandt andet at 'opmærksomhed og samarbejde på tværs i kommunen sikrer, at cyklisme indtænkes mere systematisk fra start, og at forbedring og vedligehold af infrastruktur virker direkte cykelfremmende'. Ja tak, siger vi i Cyklistforbundet. [rb.gy/ayd5rt](https://rb.gy/ayd5rt)



FOTO: SUPERCYKELSTIERNE

### 15 år med supercykelstier

I år er det 15 år siden, du første gang kunne træde i pedalerne på en supercykelsti i hovedstadsregionen. Resultaterne fra de nu 16 ruter taler deres tydelige – positive – sprog:

Der er en 75 % stigning i cykeltrafikken på ruterne. 14 % af brugerne kørte tidligere i bil. Man har også regnet på det samfundsmæssige afkast, som er 23 %. Det gør supercykelstinet til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. 77 % af gevinsterne kommer af sundhedsgevinster.



FOTOMIKKEL DAL, HENDE

### Mød Mikkel på Long John

I maj og juni kan du være heldig at møde Mikkel Dal Hende, der cykler 1.100 km rundt i det danske land på sin Long John med et gear fra 1950'erne. Den unge cyklist vil sove i telt i skove, i baghaver, og hvor ellers invitationen byder sig.

"Jeg vil vise den danske befolkning, at man ikke behøver dyrt og nyt grej. Du kan hoppe på din gamle havelåge, lave mad over bål, sove i telt, se smukke steder og møde spændende mennesker i din egen baghave." Du kan cykle med Mikkel, lige så langt og længe du har lyst. Også skoleklasser, virksomheder, familier, eventyrlystne, cykelentusiaster kan deltage.

Mikkel kører fra København 20. maj 2024. Se ruten: [theadventurefestival.dk](https://theadventurefestival.dk)



FOTO: SHUTTERSTOCK

### Helsingfors på vej til at blive en cykelby

**HELINGFORS** i Finland har som mål at være helt CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Da en femtedel af byens udledninger kommer fra trafik, er gang- og cykelforanstaltninger afgørende for at nå det mål. Helsingfors er ved at implementere en cykelhandlingsplan frem til 2025 for at gøre byen cykelvenlig for folk i alle aldre året rundt. Målet er at opnå en cykelandel på 20 % i 2035. En investering på 20 millioner euro (14 % af Helsingfors samlede transportbudget) skal sikre det.



FOTOBIKES FOR UKRAINE

### Ukraine mangler cykler

Ruslands krig mod Ukraine har efterladt en ødelagt transportinfrastruktur. Der er knaphed på fødevarer, medicin og offentlig transport, hvilket gør traditionel levering af humanitær hjælp udfordrende, hvis ikke umulig. Med 6,5 millioner fordrevne mennesker i landet er det afgørende at fremme innovative måder at rejse på. Derfor er cyklen hurtigt blevet et uundværligt transportmiddel. Kampagnen Bikes for Ukraine har siden krigens start indsamlet midler til at købe cykler til Ukraine. Kampagnen har nået et kritisk punkt i 2024, da budgettet nu er opbrugt, og arrangørerne forsøger at rejse midler til at fortsætte kampagnen indtil mindst september 2024. Der er uddelt omkring 1600 cykler, og der er en venteliste til 1500 cykler.

Du kan støtte kampagnen her: [bit.ly/3TerwDv](https://bit.ly/3TerwDv)



FOTO: SHUTTERSTOCK

### Store byer fremmer cykling

**ECF (EUROPEAN CYCLIST FEDERATION)** har udgivet en kort analyse af, hvordan europæiske byer implementerer EU's Urban Mobility Framework fra 2021 for at fremme og forbedre cykling for deres indbyggere. Mange er ivrige efter at omdanne deres vejarealer og transportsystemer:

- I december indførte Amsterdam en hastighedsgrænse på 30 km/t. for motorkøretøjer på 80 % af byens veje – et tegn på byens engagement i at gøre gaderne mere sikre for alle.

KILDE: ECF

- I Paris er cykeltrafikken steget med 166 % takket være et modigt politisk lederskab, der er blevet matchet med de rette niveauer af finansiering og infrastrukturbygning.
- I München opfordrede en kampagne i hele byen folk til at tage cyklen, og tallene viser, at målrettede investeringer i adfærsændringer kan gøre en forskel.

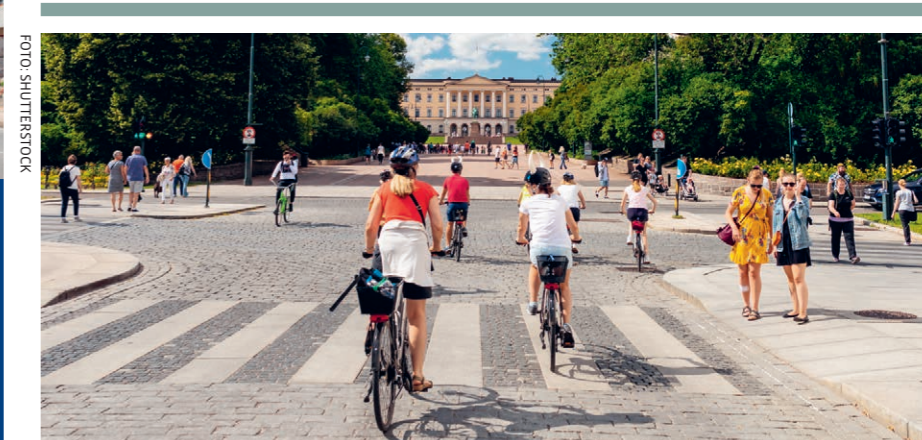


FOTO: SHUTTERSTOCK

### 103 virksomheder i Oslo certificeret

Syklistforeningen i Norge har vurderet, hvor godt Oslos kommunale virksomheder faciliterer cykling og andre former for aktiv transport på arbejdspladsen. Resultaterne viser, at det største problem for cyklister er, at de fleste virksomheder mangler brugervenlige parkeringsløsninger, der er universelt designet. Desuden er arbejdspladserne ikke udstyret til at rumme en andel på 20 procent cyklister på grund af pladsmangel og kapacitetsudfordringer. Samtidig er få af virksomhederne organiseret til cykling året rundt. Certificeringen

foregik i samarbejde med Oslo Kommune og var en revision af 103 kommunale virksomheders cykelvenlighed mellem august 2022 og december 2023. Danske virksomheder, der ønsker at blive certificeret, kan blive det af Cyklistforbundet, der gennemgår hvor cykelvenlig virksomheden er, og kommer med anbefalinger.

Læs mere: [bit.ly/4abRy8W](https://bit.ly/4abRy8W)

# Der er syv gode grunde til, at motorvejsprojekterne i hovedstaden er den gale vej at gå

AF EMIL MAJ CHRISTENSEN, BYPLANLÆGGER OG POLITISK KONSULENT I CYKLISTFORBUNDET

I disse år ruller milliarderne ud på det danske vejnet. Den tværpolitiske Infrastrukturplan 2035, der blev indgået i 2021, indebærer blandt andet investeringer for omkring 64 mia. kr. til vejprojekter. Hovedstadsområdet får også sin del af kagen, og hvis udbygningsprojektet for Amagermotorvejen vedtages, vil København – og dermed Danmark – få sin første motorvej ved siden af en motorvej.

Konceptet kender man fra hele verden, bl.a. de amerikanske bymotorveje, der slynger sig gennem gamle bykvarterer, hvor 'hovedmotorvejen' følges parallelt af en 'fordelingsmotorvej,' med adgang til af- og tilkørslerne. Derudover indeholder Infrastrukturplan 2035 også udvidelser af Øresundsmotorvejen, Ring 4, samt forlængelser af Frederikssunds- og Hillerødmotorvejene, for at nævne nogle.

## Gammeldags, ineffektivt og larmende

Udvidelsen af Amagermotorvejen, Øresundsmotorvejen og de andre motorvejsprojekter i hovedstaden er overordnet set ikke den rigtige vej at gå for en storby. For det første er det en ineffektiv metode til at løse transportproblemer, da vi ved, at kapacitetsudvidelser for motorveje i storbyer indhentes af trafikmængderne på et tidspunkt. For det andet er bilen en ineffektiv transportform i storbyer pga. dens store pladsforbrug.

For det tredje vil forøgelsen af trafik (trafikspringet) foranlediget af udvidelsen af den konkrete strækning også forplante sig til resten af byen, der i forvejen drukner i biler. For det fjerde er det en udvidelse af en motorvej, der i forvejen plager store beboelsesområder i Brøndby, Avedøre og Hvidovre med sundhedsskadelig støj.

For det femte skaber kæmpemotorveje sørgelige og luftforurenede bymiljøer. For det sjette er det en tilbagevenden til 1960'ernes ideal om, at plads er noget, vi tager os for at kunne køre gnidningsfrit alene gennem verden i vores tonstunge metal-kasse.

Og til syvende og sidst – hvis vi holder CO<sub>2</sub>'en ude af ligningen i denne omgang – er det også, set med vores briller, en ufornuftig omgang med skatteborgernes penge.

## Samfundsøkonomisk urentabelt med cykelbriller

Udvidelse af Amagermotorvejen er for et vejprojekt fra en samfundsøkonomisk betragtning et udmærket projekt. Med en intern rente på 9,5 % ligger det bestemt i den gode ende af listen over rentabilitet for vejprojekter i Danmark, hvilket står i stærk kontrast til en lang række andre forestående vejprojekter. Intern rente beskriver en investerings forventede afkast.

Problemet er bare, at hvis vi sætter cykelbrillen foran samfundsøkonomibrillen, ser selv et forholdsvis ren-

tabelt projekt håbløst urentabelt ud.

Kigger vi på en af de få samfundsøkonomiske analyser, der rent faktisk er udført på cykelområdet – nemlig af DTU i 2021 – viser det sig, at opførelsen af 750 km supercykelsti omkring København har en intern rente på 23 % – altså cirka toenhalf gang så rentabelt som Amagermotorvejen. En investering, der så åbenlyst står og blinker og brager som Tivolis kongefejringsfyrværkeri, at Goldman Sachs ville have investeret med det samme. Desværre har politikerne på Christiansborg alligevel forbigået en så omfattende og samfundsgavnlig investering.

En samfundsøkonomisk beregning fortæller i sagens natur ikke noget om "hvad nu, hvis vi brugte pengene anderledes"? Det er naturligvis et spørgsmål om prioriteringer, når vi ved, at en kilometer foretaget på cykel i stedet for bil sparer samfundet for mere end 8 kr.

## Cyklistforbundet debatterer

Cyklistforbundet deltager gerne i debatten i Danmark. Her er det vores byplanlægger og projektleder på 'Cykelvenlig byudvikling', Emil Maj Christensen, der skriver kritisk om beslutningen om at udvide motorvejen på til Amager.

En version af indlægget har været bragt i fagmediet Mobilitytech.

## Motorvejsprojekter skal indeholde cykelalternativ

I Cyklistforbundet så vi jo egentlig gerne, at alle motorvejsmidlerne gik til bedre cykelforhold i stedet. Det ville for alvor være en Marshallplan for Cykeldanmark. Men vi ved naturligvis også, at ikke alle er lige så klartseende som os. Så her er et alternativ til den mere radikale tilgang: Det er som minimum klædeligt – foruden rettidig omhu og sund fornuft – at inkludere substantielle opgraderinger af cykelstinetværket i og mellem byerne langs de nye motorveje i de forhåndenværende motorvejsprojekter.

Det vil kunne gøres for en brøkdel af beløbet for selve motorvejsprojektet, og vil give mange pendlere i Storkøbenhavn et attraktivt og

sundt alternativ til at sidde i kø igen om 5-10 år, når motorvejsudvidelsernes kapacitetsforøgelse er blevet spist op af flere bilister. Princippet bør i øvrigt også gælde vejprojekter uden for de større byer, for reelt at sikre beboere i landdistrikter og provinsbyer retten til at bevæge sig i lokalområdet på anden måde end med bil.

For nogle lyder det måske som et radikalt budskab, men vi synes ærligt talt det virker som en rigtig dårlig idé at investere i 9 km parallelmotorvej, når man i stedet kunne få 200-300 km cykelsti i Storkøbenhavn, som ovenikøbet vil skæppe i statskassen i form af reducerede sundhedsudgifter og mindre trængsel.

Det lader til at 1960'erne og dermed "højdepunktet" for det 20. århundre-

des mobilitetstænkning stadig trives i dansk transportpolitik og generelt i løsningskataloget for hovedstadens mobilitetsudfordringer.

Store dele af byen – især forstæderne – bliver fortsat i for høj grad set som en gennemfartsmaskine med menneskeuvenlige bymiljøer og irrationalitet forklædt som det modsatte til følge. En storby skal tænke i menneskevenlige, effektive og pladsbesparende transportformer – og her bør cykling, gang og offentlig transport fylde mest, når der skal investeres. Hvad supercykelstinet angår, en investering med et afkast på 23 %. 🚲



CYKLING GIVER MENNESKER MED HANDICAP BEDRE MOBILITET, SUNDHED, MENTAL TRIVSEL OG SOCIAL DELTAGELSE. DESVÆRRE OPLEVER DEN GRUPPE DANSKERE ALT FOR OFTE UDFORDRINGER, DER AFHOLDER DEM FRA AT CYKLE. LÆS VORES NYE ANBEFALINGER TIL AT AFHJÆLPE DET OG MØD TRE CYKLENDE MENNESKER MED HANDICAP I VORES TI SIDERS TEMA OM CYKLING FOR ALLE:

# EN VERDENSMESTER MED MEGET I BAGAGEN

I AUGUST 2023 BLEV EMMA LUND KÅRET SOM VERDENSMESTER I LANDEVEJSCYKLING INDEN FOR PARACYKELLØB. EN TITEL, DER HAR ENORM BETYDNING FOR HENDE, OG SOM HAR KRÆVET MERE, END DE FLESTE NOK KAN FORESTILLE SIG.



”Når jeg ser en cyklist på gaden, kan jeg godt nogle gange blive misundelig, for jeg kan ikke lige hoppe på min cykel og køre over til en veninde.”

Ordene kommer fra 26-årige Emma Lund, og hun siger det, selvom hun er verdensmester i landevejscykling. Mere præcist vandt hun VM i linjeløb i T2-klassen for kvindelige paracykelryttere i Skotland i august 2023. En titel, der har krævet ’blod, sved og tårer,’ som hun siger. Emma Lund har nemlig cerebral parese – et medfødt handicap, som giver motoriske udfordringer og blandt andet besværer hendes gang. Det er derfor, hun ikke lige kan hoppe på en almindelig cykel og køre hen til en veninde – eller til en café for at møde en journalist for den sags skyld. For den cykel, hun bruger til konkurrencer, er slet ikke stabil nok til almindelig bykørsel, fortæller hun.

Til gengæld har VM-titlen været et positivt vendepunkt i hendes liv:

”Det er det vildeste, jeg har oplevet nogensinde,” siger hun med lys i øjnene, mens hun stolt viser sit stribe armbåndsurs frem.

”Jeg ved ikke, hvor meget du kender til elitesport, men det her er verdensmester-striber,” siger hun med et stort smil.

”Sejren har betydet rigtig meget for mig. Blandt andet, at jeg har fået mere selvtillid. Jeg har mange gange manglet noget selvtillid inden for noget, jeg har gjort. Men her er noget, jeg selv har gjort, som jeg kan være stolt af. Det er faktisk det vigtigste. Og selvtillid er jo altid fucking nice, når man fx skal søge et arbejde,” lyder det fra verdensmesteren.

#### Ikke en del af familien

Meget ville måske være anderledes – på godt og ondt – hvis Emma Lund var vokset op i en anden familie end sin egen. Både hendes tre søskende og forældrene er nemlig dygtige sportsudøvere og har tilsammen gennemført flere ironmans og mara-

tonløb. De har altid haft et stærkt sammenhold omkring det at træne og dyrke sport. Emma Lund har indimellem oplevet det som et pres, at hun var nødt til at træne for at føle sig som en del af ’kliquen’:

”Det betød, at jeg ikke altid følte mig som en del af min familie, for jeg kunne jo ikke være med på deres niveau. Om vinteren kunne jeg godt nok spinne sammen med dem, fordi det var indendørs, men om sommeren var det svært, når de fx tog på cykelture. Så jeg følte, at der var en barriere mellem os, og det var noget, jeg var nødt til at håndtere,” siger Emma Lund, der ofte valgte at blive hjemme, fordi hun ikke brød sig om at være til besvær og være den, der forsinkede de andre. Også selv om hun blev inviteret med på tandem med sin far.

”Men det er altså heller ikke det samme at se min fars ryg, der bliver mere og mere svedig, som at se ud over landskabet, selv om det da er det næstbedste,” siger hun med et stille grin. Så genfinder hun alvoren og siger:

”Min familie vidste godt, at jeg var frustreret over det, men jeg tror ikke, de vidste, hvor ondt det faktisk gjorde. Det var ikke noget, der blev talt så meget om. Jeg tror, jeg gemte det ret meget.”

#### Mange nederlag

På grund af sit handicap har Emma Lund oplevet en hel del nederlag igennem sin opvækst. Især har hendes skolegang været præget af mobning, og det var med til at gøre forholdet til hendes enæggede tvillingesøster udfordrende. Især i teenageårene, hvor hun var mest sårbar.

”Jeg var altid misundelig på hende, fordi det var mig, der blev mobbet, og det er jo en grim ting at være. Men det var svært. Vi er lige gamle, og det kunne lige så godt have været hende, der havde fået et handicap, men nu var det mig. Så jeg havde mange tanker a la, ’hvorfor kan jeg ikke gå



**Jeg var altid misundelig på hende, fordi det var mig, der blev mobbet, og det er jo en grim ting at være.**

i byen som hende? Hvorfor har jeg ikke de samme venner, som hun har? Hvorfor er jeg ikke lige så sej som hende? Hvorfor får jeg at vide, at jeg er for fuld til at komme ind på en natklub, når hun har drukket flere genstande, end jeg har? Og alle de fyre, jeg godt kunne lide – hvorfor var det altid hende, de kunne lide?” Der er mange ungdomsting, som har været svære, for man er jo meget usikker som ung,” siger Emma Lund, der også troede, hun aldrig skulle finde en kæreste.

”Men jeg er ikke typen, der lægger mig ned og græder. Så må man gøre noget,” siger Emma, der som teenager blandt andet besluttede, at hun bare ville lære at cykle på en tohjulet, så hun kunne blive en del af familiens fællesskab.

”Fra jeg var 8-9 år til 16 havde jeg en Nihola-ladcykel, men jeg var ked af at cykle på den, for det er altså urealistisk, at en 9-årig kører på sådan en stor cykel. Men jeg kørte på den, for den var mere stabil.” I dag har hun fravalgt at have en ladcykel, fordi de så ofte bliver stjålet.

Som 18-årig lærte hun faktisk at cykle på en tohjulet, men det var

ikke den succes, hun havde håbet på. Men så kom hun i kontakt med en fra Paraspport Danmark, der introducerede hende for en Trike – en trehjulet konkurrencecykel, som bruges i paracykelkonkurrencer, og det blev starten på hendes cykelkarriere.

#### Afbrod sit studie

Sidste år valgte hun at gå all in på cykelsporten, da hun fik et sponsorat af Team Danmark. Det var ikke en specielt svært beslutning, selvom den betød, at hun måtte afbryde det sygeplejestudie, hun var i gang med, fortæller hun. For hun ville alligevel nok have fået svært ved at arbejde som sygeplejerske, fordi det er et krævende job – også fysisk.

I dag er Emma Lund et helt andet sted. Forholdet til tvillingesøsteren er der blevet arbejdet på, så det i dag er rigtig godt, og hun har fået en kæreste, som hun bor sammen med i egen lejlighed på Østerbro. Når hun ser tilbage, kan hun godt se fordelene ved, at forældrene indimellem presede hende. Hun forklarer:

”Jeg er i hvert fald taknemmelig over, at jeg har været på den rejse, som har gjort mig til et menneske, der er en del stærkere end andre i min situation. For jeg kan godt se, at nogle af mine venner, som også har et handicap, men hvis forældre har pakket dem meget mere ind i vat, har væsentlig sværere ved at komme ud i samfundet, end jeg har. Så selvom det har været hårdt, kan jeg se nu, at det også har været godt for mig.”

Til januar skal Emma Lund cykle World Cup i Australien, og så er hun udtaget til de paralympiske lege i Paris til sommer. Det glæder hun sig til. Men hun er også klar til nye udfordringer, når den tid kommer:

”Jeg vil gerne udfordres intellektuelt. Det her er meget fysisk. Og så mangler jeg også lidt det sociale, når jeg hverken studerer eller arbejder. Det er ensomt at være elitesportsudøver,” siger hun. 🚴



Se video med Emma:

# CYKLING ER FOR ALLE – OGSÅ FOR DE MANGE, DER LEVER MED ET HANDICAP

NY, STOR UNDERSØGELSE, ANBEFALINGER OG INSPIRATIONSMATERIALE TIL GRATIS BRUG FOR FAGPROFES- SIONELLE, MENNESKER MED HANDICAP, PÅRØRENDE OG ØV- RIGT INTERESSEREDE.

”Min angst får ro, når jeg cykler.” ”Det betyder meget for mit selvværd, at jeg cykler. Det er både mentalt og fysisk, at jeg øger min sundhed.”

Det er udsagn som disse, der er årsagen til, at Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap sammen har udgivet hjemmesiden *Cykling for alle*, hvor der ligger viden om cykling for mennesker med handicap samt en række personlige (video)fortællinger. Også mennesker med handicap kan nemlig få stort udbytte og glæde af cyklen.

”Cykling giver også mennesker, der lever med et handicap, bedre sundhed og større mental trivsel. Desværre oplever den gruppe danskere alt for ofte udfordringer, der afholder dem fra at cykle.”

Det siger vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod og henviser til en ny undersøgelse, som Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap har publiceret.

Den viser blandt andet, at to ud af tre mennesker med handicap ønsker at cykle mere, end de gør, og at mere end 80 % af forældre til børn med handicap ikke kender til cykelmuligheder for deres barn.

”Med den nye undersøgelse er vi klædt meget bedre på til at hjælpe mennesker med handicap op på cyklen. Cykling skal være for alle. Derfor skal vi arbejde med de barrierer, der

afholder mennesker med handicap fra at cykle. Der er store uudnyttede muligheder for, at også denne gruppe danskere med cykling kan opnå store sundhedsfordele og få større trivsel,” siger Jane Kofod.

Undersøgelsen peger ifølge vicedirektøren på et kæmpe potentiale for at styrke cykling hos mennesker med fysiske, psykiske, kognitive og/eller sensoriske handicap. Hun bakkes op af Dorte Nørregaard fra Videnscenter om handicap.

”Cykling kan noget særligt i at bidrage til følelsen af frihed, af uafhængighed og er en god, sund måde at komme rundt på. Det kan vi som samfund gøre langt mere for at sikre. Alt for få oplever at blive introduceret til cykling og få mulighed for at finde en cykel tilpasset deres fysik og behov. Derover skal vi have mere fokus på cykling i bevilling af aktivitetshjælpermidler og transportmidler. Det kan være kortsigtet i kommunerne ikke at bevillige en special- eller elcykel, men i stedet henvise til en elscooter, som skaber et mere passivt liv,” siger Dorte Nørregaard, der er direktør for Videnscenter om handicap.

Undersøgelsen fra Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap viser, at næsten halvdelen, 47 %, af voksne med handicap ikke cykler, fordi de blandt andet er bange for det. 🚲

Til dem, der arbejder med anlæg af cykelinfrastruktur i en kommune eller rådgivningsvirksomhed:



Sørg for tryk og tilgængelig cykelinfrastruktur

Til dem, der arbejder med cykelfremme i en kommune eller organisation



Styrk god cyklistadfærd

Til dem, der arbejder med at lave aktiviteter på handicapområdet, er forælder eller pårørende



Skab flere arenaer for at (gen)lære at cykle

Til dem, der arbejder med cykelfremme i en kommune eller organisation



Lad jeres cykelindsatser favne forskellige behov

Til dem, der arbejder fx i cykelbranchen eller som sagsbehandler i en kommune



Styrk bevilling, vejledning og lejeordninger af specialcykler

Til dig, der arbejder som fx fysioterapeut eller ergoterapeut, i PPR, som lærer eller pædagog på (special)skole, daginstitution eller i SFO.



Forstå og brug cykling som aktivitet i professionel praksis



Læs mere om *Cykling for alle* på [cyklingforalle.dk](http://cyklingforalle.dk)

**ANBEFALINGER**  
**6**

Cyklistforbundet og Videnscenter om handicap kommer på baggrund af undersøgelsen med et sæt anbefalinger til både kommuner, fagprofessionelle og mennesker med handicap.



# I EN HÅNDCYKEL KAN JEG FÅ PULSEN OP

**JAN FRIIS JØRGENSEN,  
66 ÅR, RØDOVRE**

**K**an du fortælle lidt om dig selv? Jeg er direktør i en virksomhed, som udvikler avancerede billedbehandlingsprogrammer på nano- og molekylærniveau.

**Kan du beskrive dit handicap, og hvad det betyder for dine muligheder for at cykle?**

Jeg brækkede ryggen som tiårig. Det lykkedes mig at blive så god, at jeg kunne bruge en almindelig cykel, men i 2006 og 2008 havde jeg to fejl-operationer, som gjorde, at jeg blev kørestolsbruger. Derfor håndcykler jeg.

**Hvilken cykel kører du på?**

Først anskaffede jeg en påspændingscykel. Den kan nemt spændes foran min kørestol og udvider min aktionsradius væsentligt. Men da jeg gerne ville køre hurtigere og længere, fandt jeg ud af, at man kan få håndcykler, hvor man ligger ned. Dem har jeg to af. Jeg nyder den ekstra fart.

**Hvad er de vigtigste positive effekter ved at cykle?**

Dybest set gider jeg ikke køre i kørestol. Det er dødens pølse, specielt når jeg skal over brosten og op og ned ad kantsten. Alle de problemer har jeg ikke, når jeg cykler. Som kørestolsbruger kan det også være en udfordring at få pulsen op og blive rigtig forpustet, men det kan jeg i en håndcykel. Det betyder meget for mit

selvverd, at jeg cykler. Det er både mentalt og fysisk, at jeg øger min sundhed. Jeg cykler med min hund to gange om dagen. Det er en tur på tre kilometer. Derudover cykler jeg ofte over 100 km om ugen i racercyklen, og jeg deltager i motionsløb og konkurrencer.

**Hvad eller hvem har været afgørende for, at du cykler?**

Jeg søgte på nettet efter en alternativ løsning, da jeg i 2008 indså, at jeg ikke længere kunne cykle med bene-

ne. Jeg valgte påspændecyklen, for så kan jeg blive i kørestolen, når jeg er ude at handle. Jeg søgte om tilskud og argumenterede med, at jeg ville cykle med familien, men fik at vide, at når jeg havde kørestol og bil, var det tilstrækkeligt. Jeg orkede ikke at anke, men det burde jeg nok have gjort.

**Hvad er de vigtigste udfordringer, du oplever i forhold til cykling?**

I Københavnsområdet er vi privilegerede af fantastiske cykelstier og nu

også brede supercykelstier. De værste forhindringer er cykelbåse, hvor man skal ind fra siden, og hvor det er svært at snørkle sig rundt. Og så er der kantsten. Nogle gange skal jeg tænke mig om, hvis jeg skal skifte retning – hvor kan jeg lettest komme over?

**Hvad skulle blive bedre, hvis flere med handicap skal op på cyklen?**

Der skal mere information om forskellige cykler til. Ikke kun til handicappede, men også til deres

omgangskreds, så de kan sig: 'Er det ikke noget for dig?' Hvis nogen skulle få lyst til at håndcykle, kan de altid kontakte håndcykelklubben. Vi kan give råd og vejledning og sandsynligvis også stille en cykel til rådighed. 🚲

Dybest set gider jeg ikke køre i kørestol. Det er dødens pølse, specielt når jeg skal over brosten og op og ned ad kantsten. Alle de problemer har jeg ikke, når jeg cykler.

JAN JØRGENSEN



Se video med  
Jan Friis Jørgensen



# MIN ANGST FÅR RO, NÅR JEG CYKLER

NYNNE LINDEBERG, 34 ÅR, TINGBJERG I BRØNSHØJ



## Kan du fortælle lidt om dig selv?

Jeg har et fleksjob, hvor jeg sælger te i en butik i Torvehallerne, og så er jeg kreativ. Jeg hækler, tegner og folder papir – og så er jeg afhængig af krydsogtværs. Jeg bruger også tid på vores hund, som vi fik for halvandet år siden.

## Kan du beskrive dit handicap, og hvad det betyder for dine muligheder for at cykle?

Jeg har alle A'erne: autisme, ADD og angst. Når jeg kører med offentlig transport, trigger det min angst. På cykel er der ikke nogen, som presser mig. Plus at frisk luft er genialt mod angst.

## Hvilken cykel kører du på?

Jeg havde en almindelig cykel, men når man er tyk, sveder man nemmere, og når man har angst, sveder man endnu nemmere, så jeg var badet i

sved, når jeg kom på arbejde. Det passer ikke godt med at stå i en butik, så jeg holdt op med at cykle, indtil jeg fik en elcykel for fire år siden.

## Hvad er de vigtigste positive effekter ved at cykle?

Jeg kan slappe af, når jeg cykler, for jeg skal ikke tænke på, at jeg først skal med en bus og så med en anden. Så vidt muligt cykler jeg alle steder hen, og at cykle i naturen skaber mere ro, for så skal jeg ikke koncentrere mig om, hvordan andre føler, at jeg cykler.

Jeg havde flere sygedage, da jeg tog offentlig transport, fordi det altid skabte en form for angst. Jeg var nervøs for, om der var mange mennesker i bussen, om den var forsinket, om mit rejsekort virkede, og hvad min krøllede hjerne ellers kunne finde på af uhyggelige tanker. Når jeg hopper på cyklen, går det meget

nemmere, så jeg kommer ud til flere ting socialt.

## Hvad eller hvem har været afgørende for, at du cykler?

Som barn cyklede jeg altid, men da jeg blev psykisk sårbar i begyndelsen af 20'erne, tog jeg på, og så holdt jeg op. For fire år siden besøgte jeg min far, som var flyttet til Bornholm. Vi ville ud at se lidt, og han havde lige fået en elcykel. Den prøvede jeg, og bagefter fandt jeg ud af, at det var billigere at lease en elcykel end at bruge rejsekort. Så min far var hovedingrediensen, og økonomien saltet.

## Hvad er de vigtigste udfordringer, du oplever i forhold til cykling?

Nogle cyklister bliver irriterede på mig, fordi jeg virkelig holder ind, når der skal holdes ind, og når der er rødt, så er der rødt. Som autist gør jeg alt det, reglerne siger. Det er selvfølgelig svært at vide for andre, så det kunne være fedt med en refleks til at vise, at man er anderledes.

## Hvad skulle blive bedre, hvis flere med handicap skal op på cyklen?

Cyklen skal ind i hverdagen, og da mange med handicap er i fleksjob eller på kontanthjælp, har de ikke ret mange penge. Derfor ville det være fedt med en ordning, hvor man kunne låne en cykel af kommunen. Og så skal man gøre mere opmærksom på, at ikke alle er trykke ved at cykle hurtigt. 🚲



Jeg kan slappe af, når jeg cykler, for jeg skal ikke tænke på, at jeg først skal med en bus og så med en anden. Så vidt muligt cykler jeg alle steder hen, og at cykle i naturen skaber mere ro, for så skal jeg ikke koncentrere mig om, hvordan andre føler, at jeg cykler.

NYNNE LINDEBERG



Se video med Nynne

# Pensioneret læge undrer sig over salgsforbud mod oppustelig hjelm



Hövding-hjelmene beskytter dårligt ved sammenstød med biler, men godt ved solouheld, som der er flest af. Så var det uretfærdigt at lukke for salget af den populære Hövding cykelhjelm? Det mener Mogens Kofoed. Han er pensioneret læge og mangeårigt medlem af Cyklistforbundet. Han forstår ikke, hvorfor myndighederne i først Sverige og dernæst Danmark har sat en stopper for salget af Hövding. Han peger på, at hjelmen yder den bedste beskyttelse i langt de fleste cykelulykker.

Cyklistere må fortsat bruge Hövding, men de kan ikke længere købe den oppustelige hjelm, der er formet som en krave, man folder om halsen. Sikkerhedsstyrelsen har bedt cykelhandlerne droppe salget, fordi hjelmen ikke lever op til kravene for personlige værnemidler. Det skyldes, at airbaggen ikke udløses, hvis cyklisten bliver ramt direkte forfra af et køretøj med flad front som en bus eller en lastbil. Det samme er tilfældet, hvis man kører ind i for eksempel en mur eller et træ.

Ikke desto mindre undrer Mogens Kofoed fra Middelfart sig over afgørelsen. Den pensionerede læge bruger en Hövding 1, som er den første udgave af den svenske hjelm, der siden er kommet i en version 2 og 3. De to første udgaver er udgået, og nu må Hövding 3 fra 2019 så ikke længere sælges.

”Langt de fleste cykelulykker er solouheld, og i modsætning til en almindelig hjelm beskytter Hövding både nakke og kæber. Derfor har jeg valgt den,” siger Mogens Kofoed, som har statistikken med sig.

Ifølge sundhed.dk sker der 20.000 cykelulykker med skadestuebesøg om året. I fire ud af fem ulykker er kun cyklisten selv involveret. Til gengæld skyldes de cirka 30 årlige ulykker, hvor cyklisten dør, typisk sammenstød med køretøjer.

I 2020 viste en tysk undersøgelse, at Hövding ikke folder sig ud, hvis

man bliver påkørt forfra af en bil, som kører 40 kilometer i timen. Men der findes mange andre former for sammenstød, hvor Hövding gør gavn, fremhæver Mogens Kofoed, som har brugt sin oppustelige hjelm i otte-ti år.

”Jeg har en bekendt, som blev kørt ned fra siden. Han brækkede benet, men der skete ikke noget med hovedet, fordi hans Hövding foldede sig ud. Samtidig rammer Hövding et publikum, som ikke vil køre med en almindelig cykelhjelm. Det ville min søn ikke, da han var sen-teenager og i 20’erne, men jeg overtalte ham til at bruge en Hövding. En måned senere væltede han i høj fart. Han ødelagde sit tøj og sin cykel, men der skete ikke noget med hans hoved og nakke,” siger Mogens Kofoed.

**Forsikringselskab skiftede kurs**  
Forbuddet mod at sælge Hövding i Danmark faldt i forlængelse af et tilsvarende forbud i Sverige. Her satte Forbrugerstyrelsen en stopper for salget i december sidste år. Forinden var forsikringselskabet Folksam gået fra at anbefale Hövding til at fraråde den.

”Vi har altid betragtet Hövding som en god hjelm, men efter den tyske test valgte vi at lave vores egne test. Vi ville være sikre på, at cyklistere blev beskyttet, men vores test viste også, at Hövding ikke virker i et sammenstød med en bil i høj fart,”



## Fakta om Hövding

Hövding Airbag 3, airbag-cykelhjelm eller usynlig cykelhjelm. Der er hæftet flere betegnelser på den oppustelige hjelm, som man tager på som en krave rundt om halsen og aktiverer. Hvis man så kommer ud for et uheld, opfanger airbaggen det, og en stor pude popper op hele vejen rundt om hovedet. Når airbaggen har været udløst, kan den ikke bruges mere.

Ideen til Hövding blev skabt i 2005 af to svenske studerende i deres afgangsprøve som industrielle designere. Anledningen var en ny lov i Sverige, som gjorde det obligatorisk for børn under 15 år at køre med cykelhjelm. De studerende ville lave en hjelm, som cyklistere ville cykle med – med eller uden tvang – fordi den hverken gav et akavet udseende eller hattehår.

Den usynlige cykelhjelm fik hurtigt megen opmærksomhed, og i 2006 vandt de to studerende Venture Cup, som hjælper unge entreprenører med at udvikle deres ide til et produkt.

Hövding har gennem årene været udsat for kritik på grund af fejlføl, fejl på batterier og sensorer og manglende mulighed for at kunne skifte batteri og airbagpatron.

KILDE: CYKELHJELM.DK

» fortæller forskningschef Anders Kullgren fra Folksam.

Ved en kollision med meget høj hastighed overlever man ikke med en almindelig hjelm på hovedet, men det gør man ved lav hastighed, understreger han.

”Problemet er, at Hövding ikke folder sig ud ved et frontalt sammenstød, fordi hovedet ikke roterer, hvilket kræves for at udløse airbaggen. Derfor virker Hövding heller ikke, hvis man kører ind i et træ eller en mur. I alle disse tilfælde giver en almindelig hjelm bedre beskyttelse,” siger Anders Kullgren.

Han er enig i, at det er bedre at køre med en Hövding end med slet ingen hjelm.

”Hövding blev blandt andet opfundet for at hjælpe dem, der ikke vil cykle med en almindelig hjelm, og det ville være fantastisk, hvis den gav en bedre beskyttelse. Men efter højhastighedstesten trak vi vores anbefaling.”

Anders Kullgren understreger, at det ikke er Folksam, som har besluttet, at Hövding ikke længere må sælges i Sverige.

”Vi tænker stadig, at Hövding er en god hjelm, for den beskytter godt i de fleste tilfælde, men vi kan ikke leve

med, at en cyklist køber en Hövding på vores anbefaling, og at den så ikke virker, hvis han bliver kørt ned,” siger forskningschefen.

**Sikkerhedsstyrelsen holder fast**  
I Danmark ønsker Sikkerhedsstyrelsen ikke at medvirke i et interview om Mogens Kofoeds forbehold, men svarer skriftligt.

”Hövding er blevet solgt som et personligt værnemiddel, men ved nogle typer af ulykker bliver airbaggen ikke udløst. Derfor må Hövding ikke sælges som et personligt værnemiddel. Vi har opfordret forhandlerne til et frivilligt salgsstop, og det har de efterkommet,” skriver Sikkerhedsstyrelsen til Cyklister.

Hövding er kun testet til hastigheder på mellem 20,8 og 21,9 kilometer i timen, skriver styrelsen. Dermed er det ikke dokumenteret, at hjelmen vil yde beskyttelse ved højere hastigheder. Hövding er dog ikke farlig i sig selv, og ved nogle typer af ulykker yder den god beskyttelse, medgiver Sikkerhedsstyrelsen.

”Det vil fortsat være bedre at bruge en Hövding end ikke at have nogen beskyttelse som cyklist. Vi fraråder heller ikke brugen af Hövding, men brugerne bør kontrollere brugsanvis-

ningen for, hvilke begrænsninger en Hövding har ved ulykker.”

Samtidig gør Sikkerhedsstyrelsen opmærksom på, at almindelige cykelhjelme er fremstillet og testet efter harmoniserede standarder for personlige værnemidler.

**Hövding er et fantastisk alternativ**  
Mogens Kofoed fra Middelfart er ikke ene om at undre sig over, at Sikkerhedsstyrelsen har grebet ind over for salget af Hövding. Det samme gør Karsten Hansen, formand for Danske Cykelhandlere.

”Jeg har været på messer, hvor jeg har set stuntmen køre ind i et træ, hvor Hövding har foldet sig ud. Det er et godt produkt, så jeg undrer mig over, at det er blevet forbudt at sælge den. Der er mange, som ikke vil køre med almindelig hjelm, men alligevel gerne vil have sikkerhed, og her er Hövding et fantastisk alternativ. Det er bedre at have noget på hovedet, som hjælper i de fleste tilfælde, end slet ikke at have noget på hovedet,” sammenfatter Karsten Hansen.

Cykelhandlerne retter sig efter myndighederne, understreger han. Derfor sælger de ikke længere Hövding. Men det giver også sig selv, da Hövding Sverige AB gik konkurs få dage efter, at den svenske forbrugerstyrelse forbød salget.

”Det er klart, at Hövding er lukket, når firmaet ikke længere kan sælge sit produkt på hjemmemarkedet,” siger Karsten Hansen.

Mogens Kofoed mener, at myndighederne burde have ventet med at stoppe salget af Hövding, til de havde fået afklaret mere grundigt, om de tyske og svenske test er retvisende.

”Det ville have været oplagt med en helhedsvurdering, hvor man også forholder sig til Hövdings fordele, og til, at mange brugere ellers ville køre uden hjelm,” siger cyklisten fra Middelfart. 🚲

# Nej tak til aldersgrænse i ladcykel



**Gunna Starck**  
Rosengården, København

Tidligere byplanborgmester Gunna Starck (EL) skriver om et forslag bragt i CYKLISTER om, at der skal være en aldersgrænse for brug af el-ladcykler:

”Det med en aldersgrænse for at blive transporteret i ladcykel er ikke populært her i Rosengården.

Jeg er en gammel dame på 80, og jeg elsker min ladcykel – med brødmotor – i den kan der være større indkøb, børnebørn, og så har jeg tit naboen på 82 i cyklen, så vi kommer på grøntmarked, til udstillinger og den slags. Lige fra dør til dør! Hun elsker også ”limousinen”, så det med aldersgrænsen går vi kun ind for, hvis den bliver 99.”

## HVAD MED FORBRUGER-ETIKKEN?

**Christian Coff**  
Roskilde  
Forfatter til bøger/artikler om fødevarer og etik

→ I det seneste nummer af Cyklister refereres til en ny tysk undersøgelse, der viser, at cyklister går mere op i det fælles bedste, end bilister gør. Det at cykle er altså udtryk for engagement i og omsorg for samfundet og miljøet.

Cyklisters samfundssind er ikke begrænset til cykelturen. Det viser undersøgelsen. Det er mere generelt. Så mon ikke mange cyklister også i deres forbrug overvejer, hvad der er bedst ud fra et samfunds- og miljøperspektiv?

Bladet Cyklister bringer en del produkttest som fx testen af rygsække i seneste nummer. I testen er fokus udelukkende på egennytten, altså hvilken rygsæk er bedst for mig. Det er jo også vigtigt, men ovenstående peger på, at cyklister gerne anlægger et bredere perspektiv og også er optaget af forbrugets aftryk på samfund og miljø.

Her kan man se på rygsækkens produktionshistorie. Er der sikret rimelige arbejdsforhold under produktionen? Er rygsækken lavet med up-cycledede materialer som fx nylon lavet af genbrugt plast? Og er bomulden i produkterne, fx jeres T-shirt, økologisk dyrket?

Og man kan se på forbruget. Kan rygsækken repareres? Er den slidstærk? Kan rygsækkens materialer genbruges den dag den er slidt op?

Der er mange spørgsmål, og jeg tror, at samfunds- og miljøvinklen vil interessere mange læsere af CYKLISTER. Det er jo bl.a. derfor, man cykler.

Kære Christian Coff:

Tak for dit glimrende indlæg, hvor du peger på nogle vigtige problemstillinger. Du har helt ret i, at mange af vores læsere og medlemmer går op i bæredygtighed. Vi vil skærpe den vinkel i kommende omtaler af produkter. Vores T-shirts kan vi heldigvis sige god for. Sammensætningen er 100 % bomuld, heraf 50 % genanvendt og 50 % økologisk, og den er fri for plastic.

Den kan købes her:  
[cyklistforbundet.shop](https://cyklistforbundet.shop)

Venlig hilsen  
Jørgen Schlosser,  
redaktør



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



# Overborgmesteren kalder til kamp mod cykeltyven

Cyklistforbundet samarbejder med Københavns Kommune om at bekæmpe de mange cykeltyverier

**K**øbenhavns overborgmester, Sophie Hæstorp Andersen vil de mange cykeltyverier i København til livs, og hun vil blandt andet have hjælp af Cyklistforbundet til at finde løsningerne.

”Selvom cykeltyveri i sagens natur hverken handler om liv eller død, så er det en stor stopklods i kampen for en mere bæredygtig og tryk storby. Derfor samler jeg nu sammen med teknik- og miljøborgmester Line Barfod relevante aktører om bordet på Københavns Rådhus: Politiet, forsikringsbranchen, Cyklistforbundet, Det Kriminalpræventive Råd, Metro-selskabet og DSB,” skriver overborgmesteren i et debatindlæg og uddyber:

”Jeg er åben for at se på alle forslag til nye løsninger og initiativer. Om det er flere underjordiske parkeringskældre med overvågning rundt i byen, QR-koder i stedet for de nuværende stelnumre eller noget helt tredje.”

København er den by i Danmark, hvor der bliver stjålet allerflest cykler. Knap hver femte københavnere blev udsat for cykeltyveri sidste år. Ifølge Danmarks Statistik blev 17.316 cykler meldt stjålet i København i 2023. Det er 10 år siden, antal-

let af anmeldelser sidst lå på det høje niveau.

”Ifølge Københavns Kommunes årlige tryghedsundersøgelse, er cykeltyverier helt i top over københavnernes bekymringer, og derfor har flere af os også strategier i hverdagen, der skal beskytte vores bedste ven mod cykeltyven. Den bliver hængt op på væggen hjemme i lejligheden. Gemt væk i boligforeningens kælder. Sikret med dobbelt låse, når vi er ude i byen. Og selv dét, er ikke altid godt nok,” siger Sophie Hæstorp, der ikke mener, det sømmer sig for en cykelby.

”København er kendt som en af verdens allerbedste cykelbyer med kilometervis af brede cykelstier. Men hvis vi skal være dén titel værd, er det tid til, at vi hæver niveauet i cyklens historie og én gang for alle giver københavnernes største plageånd de sværest mulige arbejdsvilkår,” mener overborgmesteren.

”Der er helt sikkert ikke noget quickfix. Men forhåbentlig er det startskuddet til et nyt og fokuseret samarbejde, hvor vi, præcis ligesom med samarbejdet om lukningen af Pusher Street, finder løsninger, der suger livet ud af endnu en af Københavns gordiske knuder.”

Det første møde på Københavns Rådhus har fundet sted, hvor blandt andre Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag, deltog.

”Det var meget tydeligt, at der hele raden rundt er et oprigtigt ønske om at gøre noget ved de alt for mange cykeltyverier. Tyveri og risiko for tyveri er noget af det, der er med til at afholde folk fra at bruge cyklen som primært transportmiddel. Hvis man som familie fx indretter sin hverdag

omkring en dyr el-ladcykel og så gentagne gange oplever at få den stjålet, er det noget af det, der kan få familien til at vælge bilen i stedet for. Så vi skal simpelthen gøre mere for at bekæmpe de alt for mange cykeltyverier,” siger Kenneth Øhrberg Krag. På mødet drøftede deltagerne også behovet for et ændret syn på cykeltyverier:

”Vi talte om, at cykeltyverier i alt for høj grad er blevet accepteret

i Danmark. Cykler bliver jo nogle gange stjålet på gaden i fuld offentlighed, og vi er også vant til, at tyverierne ikke rigtig bliver efterforsket. Der er behov for, at vi ændrer syn på cykeltyverier – ikke mindst fordi, det nu tit er meget dyre cykler, der bliver stjålet.” 🚲



# Hop over hvor gærdet er lavest

Er det svært at løfte benet højt, eller har du lidt problemer med balancen, så kan en cykel med lav indstigning være løsningen.

**K**un sportsfolk og idioter hopper over, hvor gærdet er højt, sagde afdøde Jesper Klein med et stort blink i øjet. Måske, han også havde en pointe, når det gælder cykler. For hvorfor egentlig døje med at løfte benet hen over en høj midterstang – især hvis du er lidt oppe i årene, og kroppen er blevet stiv i det. Faktisk er der store fordele ved at vælge en cykel med såkaldt lav indstigning, hvis du har problemer med at løfte benet højt nok. En cykel med lav indstigning mindsker risikoen

for at snuble over cyklens overrør og gør det muligt for fx gangbesværede at fortsætte med at cykle, trods problemer med balance og mobilitet i benene.

Men er det ikke en damecykel, tænker du måske, hvis du er mand? Jo, det er den blevet kaldt i mange år, men 'damecyklen' kan have store fordele – også for mange mænd – så

det er langt mere retvisende og korrekt at kalde det en cykel med lav indstigning.

## Cyklens geometri

Cykelstel er forskellige. Måden en cykels grundform er designet, kaldes cyklens geometri. Den stærkeste, geometriske form er trekanten, derfor findes den i traditionelle herrecykler, hvor stellet danner en trekant. Det giver den mest stabile og 'stive' cykel. Damecykler er anderledes og har ikke den høje tværstang. Traditionelt har damecykler derfor

altid haft lavere indstigning end mandecykler. Det skyldes oprindeligt, hensynet til de lange skørter – og måske, at der ikke skulle vises for meget hud ved på- og afstigning. Men mange nyere damecykler har alligevel en stabiliserende skrå tværstang, som sidder i forskellig højde, og for nogle kan være for høj. Blandt andet den type, der kaldes mixte, hvor der sidder et afstivende dobbeltrør i mellemhøjde.

Moderne cykler med lav indstigning er lavere og har ikke denne stang, til gengæld er stellet lavet i kraftigere gods, så cyklen ikke bliver for blød og ustabil. Men en lidt blødere cykel er ikke nødvendigvis dårlig, forklarer CYKLISTERS ekspert, Magnus Lindhart fra Lindhart Cykler.

"En blød cykel er også mere blød at køre på, hvilket kan være en fordel for nogle. Du vil miste noget

effektivitet, når du står op i pedalerne, men dem der vælger cykler med lav indstigning vil typisk alligevel aldrig stå op i pedalerne. Så snakken om cyklens manglende stivhed vil typisk ikke være relevant og væsentligt for målgruppen. Det betyder ikke noget for dem, om cyklen vil vrikke lidt fra side til side, når de står op, for det gør de alligevel ikke."

Den klassiske damecykel har andre fordele end den lavere indstigning. Cyklens geometri giver en opretstående kørestilling, som kan være en fordel for især ældre cyklister.

"Typisk vil en cykel med lav indstigning også have en geometri, hvor du sidder opret, fordi det typisk er det, man ønsker. Når du sidder opret på cyklen, er belastningen af kroppen, fx hænder og arme, mindre, end hvis du ligger mere hen mod styret."

## Fordele ved lav indstigning:

Du skal ikke løfte benet særlig højt op, når du skal af og på cyklen. Det betyder, at du nemmere kan holde balancen. Der sker mange uheld med ældre på cykel, hvor cyklisten mister balancen ved start eller stop.

Det gør det også nemmere at stoppe og lige hoppe af cyklen, hvis du skal vende dig om for at se, om der kommer biler, før du evt. trækker cyklen over vejen og hopper på cyklen igen.

Den oprejste siddestilling og de ergonomiske funktioner reducerer trykket på ryg og håndled



Cykel med meget lav indstigning.





**Gazelle: fire ud fem solgte elcykler er lave**

Gazellecyklen her med lav indstigning er årets hovedpræmie i Vi cykler til arbejde.

» Hos cykelvirksomheden Gazelle, der især sælger elcykler, er ordene herre- og damecykel stort set gledet ud af sproget.

”Vi kalder dem høje og lave cykler,” fortæller Tomas Pedersen, der er leder af Gazelles testcenter i Søborg. Og det er især de lave cykler, der er bud efter, når kunderne køber elcykler.

”80 procent af de cykler, vi sælger, er lave. Det er mere sikkert, og det er mere bekvemt – ikke mindst, hvis du er lidt ældre,” siger Tomas Pedersen. Han har været cykelmekaniker i 25 år.

”Jeg oplever helt klart, at der er sket et skifte, så flere mænd gerne vil køre på cykler med lav indstigning. Også hos mig selv. Det er jo også meget mere bekvemt, hvis du fx


kører med en kurv bagpå eller en barnestol, som kan være vanskelig også for yngre at svinge benet hen over.”

Han oplever dog stadig, at nogle mænd ikke vil køre på en ’damecykel.

”Men så siger jeg til dem, at de skal huske at tænke ti år frem i tiden, hvor de måske ikke kan løfte benet lige så højt, som de kan nu.”

Tomas Pedersen husker en kampagne for Rådet for Sikker Trafik: Sikker på cykel – hele livet. På videoen cykler et ældre par til bageren. Hustruen stiger uden problemer på og af sin lave cykel, mens manden kæmper en brav kamp med at svinge benet over stangen. Hos bageren kigger han tænksomt på en af Gazelles lave elcykler.

Når man kigger på udvalget af cykler med lav indstigning på nettet, er det tydeligt, at især elcykler er bygget på denne måde. Det skyldes blandt andet, at problematikken med at lave cykler kan blive for bløde er langt mindre på en elcykel, fortæller lederen af testcentret.

”På almindelige cykler bliver din muskelkraft, når du fx står op og cykler, overført til bl.a. baghjulene, som kan begynde at ’flekse’. Men det er ikke et problem på elcykler, fordi motoren klarer en stor del af arbejdet.” 

# Vi cykler til arbejde i flotte farver

Årets plakat til Vi cykler til arbejde er ikke svær at få øje på. Den er i flotte røde farver.



Tilmeldingen til Vi cykler til arbejde er åben, og du kan stadig nå at samle et hold på din arbejdsplads. Du kan også fra hjemmesiden købe årets T-shirt. Den kortærmede T-shirt er mørkeblå med rødt og hvidt tryk på brystet. Produceret i 100 % genbrugs-materialer. Dejlig at cykle i.

[Vcta.dk](https://vcta.dk)



# En kvindelig solo-cyklists bekendelser om alt fra vågne nætter i telt til sadelsår og troen på fremmede menneskers venlighed

Anne Thora Lykkegaard (32) brugte fireenhalv måned på at cykle 4.600 kilometer fra sit hjem i Brønshøj til på den spanske solkyst. Hun deler her, hvad den første solo-tur ned gennem Europa lærte hende om frihed, gæstfrihed og ubehaget ved at sove i telt.



Klar til afgang fra Brønshøj 2. august. Foran ventede en velkendt rute til Sjællands Odde, hvor jeg tog færgen til Aarhus og derfra cyklede hjem til mine forældre i Malling. 115 kilometer.

**I** min dagligdag i København er jeg så privilegeret, at jeg sjældent skal forholde mig til, hvad jeg kan eller ikke kan på grund af mit køn. Men da jeg annoncerede for venner, familie og folk, der ellers var interesserede, at jeg ville cykle til La Herradura i Sydspanien, blev det pludselig ret tydeligt for mig, at der her lå en meget kønnet opfattelse af, hvad mænd og kvinder kan – især på egen hånd.

"Du er godt nok modig." "Gør du det helt alene?" "Er du ikke bange for, at der skal ske dig noget?"

Lød de velmenende kommentarer og bekymringsladede spørgsmål, og med det sidste spørgsmål, vidste jeg godt, hvad der implicit gemte sig bag det. Det var naturligvis ikke, om jeg var bange for at få min cykel stjålet eller styrtede og slå mig – som var to reelle bekymringer, jeg havde – men om ikke, jeg var bange for, at mænd med slette hensigter ville gøre mig ondt.

"Nej," var mit resolute svar, mens jeg fortsat var i Københavns trygge og velkendte omgivelser.

Jeg er, som danskerne er flest, født med en cykel som en naturlig forlængelse af min krop. Den har altid været – og er fortsat – min foretrukne transportform.

Men det på trods havde jeg ikke tidligere overvejet den som ferie-

form. Alligevel var den min første indskydelse, da jeg en februar-aften i 2022 fik en åbenbaring, hvor jeg så mig selv udleve en flere år gammel drøm: at tage på en lang rejse. Minimum seks måneder. Jeg så ikke mig selv kigge ned på alverdens sneklædte bjergtoppe, støvede stepper eller blå oceaner fra et lille flyvindue. Jeg så mig selv på en cykel i øjenhøjde med Europas landskaber, kulturer og mennesker. Fra det flade og grønne nord til det kuperede og støvede syd.

Jeg kunne mærke friheden boble indeni mig allerede inden første pedaltramp. Jeg ville frigøre mig fra mit hektiske københavner-liv og dertilhørende dårlige vaner og fortærskede dagligdagsmønstre. Hvem ville jeg være, hvilke kreative impulser og nye tanker ville jeg få, hvis jeg lagde alt det velkendte og trygge bag mig?

Jeg så for mig, hvor stolt og glad jeg ville blive af på to hjul og med en rugbrødsmotor at cykle gennem Europa. Det føltes helt og aldeles rigtigt. Ikke som en af de der drømme, man slynger ud over middage med venner eller bekendte, hvor alle ved, at det aldrig kommer til at ske.

Det her var anderledes. Jeg ville bevise over for mig selv – og måske også mine venner og familie – at jeg sagtens kunne cykle til Sydspanien. Men der var også noget større på spil. Jeg ville samtidig gerne vise, at man sagtens kunne gøre det alene.

Der gik ikke lang tid fra, at idéen opstod, til jeg kontaktede min gode ven, der har et cykelværksted i København, og bestilte en special-

bygget touring-cykel, som jeg hentede i slutningen af august samme år. Med et par træningsture i bagagen satte jeg derfor i begyndelsen af august 2023 GPS'en til Aarhus og derefter sydover.

Det tog fire dage at nå til den tyske grænse – og der gik det op for mig, hvad jeg egentlig havde kastet mig ud i. Det ukendte. Aldrig havde jeg cyklet så langt. Aldrig havde jeg cyklet så langt alene.

Men den alt overskyggende bekymring var: Hvor skal jeg sove de næste mange måneder?

## Jeg havde brug for tryghed

Ved afgang fra København var jeg fast besluttet på, at jeg ville bruge mit telt flittigt. Både som en måde at spare på mit rejsebudget, men også, fordi jeg ville være billedet på den komplet frie tur-cyklister, der lader kroppen eller solens nedgang bestemme tidspunktet for, hvornår teltet slås op.

Men jeg måtte relativt hurtigt sande, at sådan en var jeg ikke.

Jeg havde brug for tryghed. Jeg havde brug for at vide, hvor jeg skulle slutte min dag. Jeg havde ærlig talt ikke lyst til at sove i mit telt i hjørnet af en pløjemark eller i ly af skovens træer og buske. Og det skammede jeg mig faktisk lidt over.

For hvor romantisk man end forestiller sig, det er at campere under stjernerne, hvor man kan tænde et knitrende bål eller tilberede en simpel pastaret på sin Trangia, så glemmer man nemt myggene, de mærkelige lyde om natten, og at alting er småfugtigt, hvis ikke plaskvåd, ved morgengry. Nætterne i teltet var for mit vedkommende ofte søvnløse. Jeg var som sådan ikke bange for, at der skulle komme nogen og gøre mig ondt – jeg var mere ræd for, om der ville komme nogen og smide mig væk eller nuppe min cykel i nattens mulm og mørke. Måske det i nogens optik kan komme ud på ét.

Når jeg lå der i mit mørke telt på randen til at falde hen i en halvsovende døs, tænkte jeg ofte på en sært beroligende sætning, jeg havde læst i Facebook-gruppen 'Women's Bikepacking & Bike Touring', hvor frygten for at sove alene i telt ofte bliver adresseret.

"Tænk over det. Hvis folk ser en cykel og et telt slået op i naturen, tænker de fleste, at det er en mand. Ergo lader de vedkommende være"

## Warmshowers netværket

Med erkendelsen af, at jeg ikke brød mig om konceptet 'wild camping', måtte jeg æde min skam og samtidig tilgive mig selv for ikke at være >>

## Anne Thora Lykkegaard

- 32 år og kulturjournalist i København
- Cyklede 4.637 kilometer fra Brønshøj til La Herradura fra 2. august – 14. december 2023.
- Kørte gennem syv lande: Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Luxembourg, Frankrig og Spanien



I Tyskland brugte jeg netværket 1NiteTent. Her fandt jeg en have i Münster hos et kollektiv. Vi blev interviewet til den regionale avis, Westfälische Nachrichten om, hvorfor vi hver især brugte netværket.





Gennem Warmshowers kom jeg i kontakt med Marc og Carole i den nordfranske by Nancy. De gav mig husly i tre dage og fortalte om deres cykelture på deres tandem – heriblandt en særdeles våd og blæsende tur til Danmark i sommeren 2023.



Tre dages ridt syd for Barcelona mødte jeg den tyske tur-cyklist Yannic. Vi fulgtes ad i seks forrygende dage, hvor vi derefter skulle i hver vores retning.



Spanien var udfordrende på mange måder. Undergrunden er hård og stenet, mens cykelstiernes mestendels er grusveje i en eller anden grad af dårlig. Adrian og Sandra, som jeg kontaktede gennem Warmshowers, lod mig campere i deres have syd for Girona.

» sådan en type, der allerhelst vil være udendørs alle døgnets timer. Heldigvis fandt jeg det eminente alternativ Warmshowers.org. Et globalt netværk af cyklister, der gratis åbner deres hjem for andre cyklister på langfart.

Og aldrig har jeg oplevet så megen godhed, åbenhed og gæstfrihed fra fremmede.

Fordi netværket er skabt af cyklister for cyklister, er der en helt særlig forståelse mellem folk. Værterne ved, at man efter en lang dag i sadlen har brug for et bad og måske at få ladet en powerbank eller telefon op. Meget ofte var der også et tilbud om et måltid mad, der blev akkompagneret af interessante samtaler om alt fra cykling og bæredygtig livsstil til verdenssituationen.

I en tid, hvor krige, missilregn og ubærlige tab af menneskeliv fylder

mediebilledet, kan det virke let at købe ind på den præmis, at verden er af lave. At vi ikke længere kan stole på hinanden. At vi ikke længere kan yde omsorg for folk, vi ikke kender. At vi allerhelst vil holde os for os selv og ikke involvere os. De mennesker, jeg mødte igennem Warmshowers.org, beviste det præcis modsatte. Det føltes indimellem forkælet og forkert, at jeg var på mit livs tur ned gennem Europa og blev mødt med så megen venlighed, mens andre kæmpede for deres liv i verdens brændpunkter.

Men det gav mig en dybt forankret tro på, at vi som mennesker har en iboende trang til at hjælpe hinanden – i det små og i det store – og for mig betød Warmshowers-netværket, at jeg følte mig tryk på min tur. Trygheden var ikke kun afgørende for, at jeg overhovedet kom hele vejen fra Brønshøj til La Herradura. Det var

også grundstenen til, at jeg følte mig fri.

#### Plads til at tænke de helt store tanker

Da jeg begyndte min tur, havde jeg et mål om, at jeg ville frigøre mig selv. Det mål rimede ret godt på cykling og friluftsliv, men hvor fri føler man sig egentlig, hvis man er utryk og ængstelig i processen? Warmshowers-netværket blev årsagen til, at jeg de mange timer i sadlen langs de franske floder, op og ned ad belgiske bakker og på hullede spanske grusveje gennem mandel- og appelsinlunde kunne slappe af. Virkelig nyde, hvad jeg havde gang i, og rent faktisk føle mig fri.

Friheden gav mig plads til at mærke efter, hvad jeg havde lyst til. Jeg fik pludselig en trang til at prøve at male med akvarel, så jeg købte et lille rejse-sæt og en sketch-bog og gik i gang. Jeg mærkede også en enorm ro sænke sig over mig, fordi jeg ikke længere skulle administrere arbejdsmails og deadlines samt jonglere træningsaktiviteter og aftaler med venner. Det gav plads til at kunne tænke de helt store tanker om, hvad det gode liv er, og hvad det i fald ville være for mig, når jeg engang kom hjem igen.

#### Ondt i en vis legemsdel

I alt brugte jeg 274 timer i sadlen ad asfalterede traktorspor gennem majsmarker i Tyskland, susende på

Hollands suveræne cykelstier og op ad forladte jagtveje i de spanske bjerge. Så mange timer går ikke ubemærket hen for en vis legemsdel. Sadelsår er ingen spøg. I Belgien var temperaturerne mellem 24-32 grader på de fleste af køredagene, som tit strakte sig over 50 kilometer og med en pæn mængde højdemeter oveni. Små, ildrøde blærer poppede frem i folden mellem baller og lår, og de gjorde ustyrligt ondt sidst på dagen.

Jeg kunne indimellem være bange for at sætte mig op på sadlen, for ville de komme til at gøre så ondt, at jeg ufrivilligt måtte stoppe min tur for en stund?

I Frankrig havde jeg flere gange problemer med sadelsår, og med frygt læste jeg, hvordan nogle af de mest hærdede Tour de France-ryttere igennem tiden har måttet udgå på grund af sadelsår så ubekvemme, at de måtte opereres efterfølgende. Jeg fandt ud af, at hvis jeg hver morgen og aften smurte de smertende områder med creme og ikke cyklede mere end seks dage i streg, så kunne jeg kombineret med nogle længere pauser undervejs holde sadelsårene på et tåleligt niveau.

Det kan det synes forbavsende, at jeg ikke havde nogen større problemer på min tur. Ingen punkteringer, ingen cykelmekaniske-udfordringer, ingen fysiske skavanker, der ikke kunne heles ved en dags hvile eller to, og ingen ubehagelige oplevelser

med folk på min vej. Kun én gang følte jeg mig utryk.

Det var den sidste dag på min tur. 82 kilometer fra Adra til La Herradura langs Solkysten ad en af de større hovedveje. Trafik var der relativt lidt af kort før solopgang, vinden blæste små to meter i sekundet, og luften var allerede smålun. Vejret var som bestilt til den afsluttende etape. Jeg cyklede forbi en nedlagt restaurant ud til kysten, og fra parkeringspladsen hørte jeg pludselig to hunde galpe op.

Spanierne er glade for hunde. Jo større, jo bedre, synes mantraet. Og i 99 procent af tilfældene er de heget inde, selvom flere af dem gør med en aggressivitet og bidskhed, der kan så tvivl om, hvorvidt indhegningen kan holde dem stangen. Til min store frygt var de to hunde ikke bag indhegning, og satte straks i en spurt efter min 43 kilo tunge cykel og jeg, der ikke havde det spanske terræn med os. Jeg trådte febrilsk i pedalerne og indså, at jeg med vejens stigning og hundenes hastighed ikke ville kunne køre fra dem. Med nervøse kig over skulderen kikkede jeg begge sko ud af pedalerne i fald, at det ville blive nødvendigt at sparke ud efter dem.

Hundene havde allerede krydset vejen og var få meter fra mig, da en bil kom kørende bagfra tilpas langsomt til, at hundene opgav jagten af mig.

#### Glæde og stolthed

Her på bagkant af turen tilbage i velkendte København mindes jeg turen med stolthed og glæde. Turen blev alt det, jeg havde drømt om og håbet på. Det helt rigtig miks af eventyr på egen hånd, tryghed, godt selskab og mindeværdige menneskemøder.

Selvom folk før afrejse og undervejs bekymret spurgte, om jeg var alene, og sagde, at jeg måtte passe på mig selv og mine ejendele, så kan jeg med sikkerhed i stemmen sige, at jeg ikke har følt mig utryk eller bange i en grad, som jeg ikke har kunnet handle mig ud af. Jeg vil derfor efter hjemkomsten og med udsigten til fremtidige cykeleventyr stadig svare nej, når folk spørger om, jeg ikke er bange for, at der skal ske mig noget. 🚲

#### Gode råd til solo-cyklisten:

- **Tryghed:** Gør op med dig selv inden afgang, hvad der vil gøre dig tryk på turen. Måske er overnatning i telt udelukket, måske skal ruterne i videst mulige omfang gå uden om storbyernes hektiske og nogle gange cykel-fjendske infrastruktur, måske vil du helst cykle rundt i et land, du kender. Tryghed skal være i førersædet for at få en god oplevelse – især, hvis det er første gang alene.
- **Lad andre vide, hvor du er – cirka:** Gennem Komoot kunne min familie følge min rute ned gennem Europa. Efter endt ridt modtog de en mail med hele ruten fra start til slut og vidste dermed også, hvor jeg cirka befandt mig, lige som at vi også talte om, hvor næste dags ridt ville tage mig hen.
- **Du er aldrig helt alene:** Selvom jeg mestendels cyklede alene ned gennem Europa, følte jeg mig aldrig alene. På cykelstierne og landevejene mødte jeg ofte andre cyklister, som holdt mig med selskab i alt fra to minutter til seks dage. Så hvis du virkelig gerne vil have en cykelmakker, så kan man sagtens støde på dem undervejs.

#### Grej

- Special-bygget touring-cykel baseret på et gammel Kona-stel med plads til to sadeltasker fra Ortlieb, en 50L rygsæk foran på et frontlad og fire holdere til drikkedunke. 10 gange 2 gear. Punktér-resistente dæk fra Schwalbe.
- Nordisk Telemark 1 LW-telt
- Sea to Summit dunsovepose, Flame II Women
- Oppusteligt liggeunderlag fra Asivik
- Dunhovedpude
- Trangia med gasbrænder
- Sea to Summit spisesæt



Læs mere: [bit.ly/3vjmNQe](https://bit.ly/3vjmNQe)

# Kaptajner klar for Cyklende Fællesskaber

Cyklende Fællesskaber, Cyklistforbundets projekt, hvor frivillige kører cykelture med brugere af væresteder, har nu fået 'uddannet' en række kaptajner til at lede cykelturene.

Der er blevet afholdt kompetencedage for cykelkaptajner i Haderslev, Fredericia, Nyborg, Randers, Kolding og Odense, hvor Cyklistforbundet og værestederne starter ugentlige cykelaktiviteter for værestedsbrugere. Cykelkaptajnerne er frivillige i Cyklistforbundet - nogle fundet i samarbejde med lokale cykelklubber i de seks byer, samt en til to brugere og en tovholder fra de deltagende væresteder. Aktiviteterne starter umiddelbart efter påske, og ruterne er planlagt med øje for, at værestedbrugerne først bliver trygge ved de nye cykler, og dernæst får smag for det at cykle i en samlet gruppe. Målet er, at deltagerne, efter 16 ugentlige ture fra april til september, styrker trivslen, den mentale sundhed og får en masse gode oplevelser i et aktivt fællesskab.

## Fælles-Tour får eleverne op på cyklerne

Siden 2010 er antallet af cykelture blandt elever på ungdomsuddannelser faldet med 40 %. Det skal vores nye kampagne, Fælles-Tour være med til at rette op på. Kampagnen kører her i april fra den 8. - 21., og når de unge putter buk-

sen i sokken og træder i pedalerne i Fælles-Tour, får de ikke kun glæden ved at cykle, men har også mulighed for at vinde præmier til hele klassen. Kampagnen skal være med til at styrke fællesskabet i klasserne og på skolerne. Klasserne dyster sammen og mod hinanden og hjælper hinanden på cyklerne, så de har større chancer for at vinde præmier. Fælles-Tour arrangeres i samarbejde med de fem regioner. Du kan følge med i Fælles-Tour på Instagram på @faellestour.



## MILESTONE GAV 100 CYKLER

Giv en cykel, der donerer brugte cykler til ukrainere i Danmark, fik for noget tid siden ekstra mange cykler. Virksomheden Milestone Systems fra København, donerede omkring 100 tidligere firmacykler til projektet. "Vi er meget taknemmelige for, at Milestone gav os de mange cykler, som vi reparerede og afleverede hos Welcome House i Valby, hvor de tager imod nye, ukrainske flygtninge," siger Michael Pedersen, projektleder i Cyklistforbundet.



## Kenneth mødtes med skatteministeren

Danmark er et af de få lande i Europa, hvor vi ikke anvender skattelovgivningen og økonomiske incitamenter til at fremme cykling. Det syntes vi i Cyklistforbundet, man burde gøre, og derfor var vores direktør, Kenneth Øhrberg Krag først på året til møde hos skatteminister Jeppe Bruus (S), hvor også Karsten Lauritzen fra Dansk Industri deltog.

"Vi lod ministeren forstå, at vi mener skattereglerne bør gøres mere cykelvenlige, og der blev lyttet med interesse. Vi ved, at embedsfolk i ministeriet nu arbejder videre med de modeller, vi sammen med Dansk Industri præsenterede dem for på mødet, og vi kommer til at holde skarpt øje med om arbejdet prioriteres," fortæller Kenneth Øhrberg Krag.

## Top & Flop

**Top**  
At både Dansk Erhverv, Dansk Industri og Dansk Arbejdsgiverforening hjælper os med at promovere Vi cykler til arbejde. Vi elsker, at de elsker cykling.

**Flop**  
At alt for få actionfilm udnytter muligheden for at lave cykeljagter i stedet for biljagter.



## CYKLISTFORBUNDET PÅ in

Michael og Thit på Copenhagen Bike Show for at trække kunder til Vi cykler til arbejde.

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



## INSTAGRAM

Direktør i Dansk Erhverv Brian Mikkelsen, hjælper os med at lave reklame for Vi cykler til arbejde på bl.a. Instagram.



## Trine Krebs på Facebook:

"Læser Cyklistforbundets blad. Hvis alle, der har en cykel og bruger den, meldte sig ind, så tænker jeg, at vi snarligt kunne få cykelstier på kryds og tværs... planerne er klar. Der mangler sådan set bare et kæmpe folkeligt mandat. Det ville gavne stilheden, skønheden, folkesundheden, grønheden, fremtiden, kredsløbet, den stille turisme og flere ville have sjove frisurer og lycra på overalt i samfundet. Tror altså vi ville få det ret meget sjåwere."

## CYKLISTFORBUNDET PÅ X

Der skal fart på elektrificeringen, men husk det behøver ikke være biler. Elcykler kører langt og kan klare mange af de kortere ture, som i dag køres af biler. Elbiler giver ikke mindre trængsel, og de er stadig klima- og miljøbelastende at bygge.

## SET PÅ NETTET



## Lidt federe end cykelsvanerne på Søerne i København

Vandcykel får helt ny mening med denne hydrofoilcykel fra Manta, som vi faldt over på X (Twitter). Hvis du tramper igennem, er farten op til 21 km i timen...det er dog med hjælp fra det indbyggede batteri.



## Albert var en klog mand

Albert Einstein cykler også rundt på X via kontoen Cool Bike Art. Meget passende, da han er kendt for at sige: "Livet er som at køre på cykel. For at holde balancen må du bevæge dig hele tiden."

## Følelsen, når du bliver overhalet for 3. gang



## Når du har dårlige ben

Vores kampagne, Fælles-Tour, er i dialog med de unge deltagere på Instagram. Vi kender følelsen. Som når Jørgen Leth siger om en rytter: "Han har en dag uden."

# FÅ MEDVIND PÅ CYKELSTIEN

Kæmpe udvalg af elcykler

Rentefri finansiering

Gratis eftersyn

SHIMANO

GIANT

Frappé

Gazelle



TREK

Specialister i elcykler

Gratis Click & Collect

100% samlet & køreklar

## Design Cykler

Book en **gratis** prøvetur på [designcykler.dk](https://designcykler.dk)  
eller besøg en af vores 13 butikker.

