

CYKLISTER



Cyklende transportminister

Vil Benny Engelbrecht bruge cyklen i den grønne omstilling?

INTERVIEW MED DEN NYE MINISTER OM KLIMA, EL-LØBEHJUL, CYKELPULJE OG MEGET MERE.

KLIMA OG CYKLING

11 SIDERS TEMA

Det er nu, det gælder!

SIDE 7

GUIDE

Sådan pumper du din cykel – rigtigt

SIDE 22



EKSTRA NEDSAT:
Vandtæt poncho
SIDE 23



GODT UDSTYR- BEDRE OPLEVELSER

MEDLEMSRABAT 10% | STORT UDVALG AF RYGSÆKKE TIL FRILUFTSLIV



Osprey Metron F19

Velsiddende og funktionel hverdagsrygsæk, der kan udvides eller komprimeres efter behov. En meget veludført rygsæk fra Osprey.

39435

Pris: 1.299,-



Womens Sylva 12

Let, enkel og velventileret rygsæk til kvinder. Det komfortable bæresystem, den lave vægt og den gode pasform gør den oplagt til en let vandretur, mountainbike i skoven eller cykelturen til og fra arbejde.

#38819

Pris: 799,-



Escapist 25 S15

Prisvindende cykelrygsæk til dig der kører på den store klinge! Lad bare adrenalinen og sveden få frit løb med Osprey Escapist 25.

#33870

Pris: 999,-



Mens Syncro 12

Let, enkel og velventileret mutiport-rygsæk. Det komfortable bæresystem, den lave vægt og den gode pasform gør den oplagt til en let vandretur, mountainbike i skoven eller cykelturen til og fra arbejde.

38818

Pris: 799,-



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



FRILUFTSLAND

GODT UDSTYR - BEDRE OPLEVELSER

Vi kan ikke el-løbehjule os til bedre klima

→ Sommeren 2019 har været en sommer præget af heftig debat om el-løbehjul på cykelstierne. Igen og igen har borgere, politikere og politi givet udtryk for, at det opleves decideret farligt, når byernes smalle cykelstier skal rumme både cykler, el-løbehjul og de andre såkaldte små motoriserede køretøjer.

Da den tidligere transportminister Ole Birk Olesen (LA) sidste år ville liberalisere cykelstierne, gav vi i Cyklistforbundet i flere høringsvar udtryk for dyb bekymring over for sikkerheden. Sammen med blandt andre Rådet for Sikker Trafik pegede vi på risikoen for ulykker, når cykelstierne blev opsamlingssted for el-løbehjul, one-wheelers, elektriske skateboards og speed-pedeles (der må køre op til 45 km/t). Men et bredt flertal i Folketinget gjorde hurtig proces og satte gang i et forsøg.

Nu er vi ca. 3/4 inde i den et-årige forsøgsperiode, og virkeligheden har ramt gaderne – og politikerne. Flere folketingspolitikere har talt om lovændringer, og en københavnsk borgmester har efterlyst en 6-km hastighedsgrænse på el-løbehjul og sendt en opfordring til den nye S-transportminister

Benny Engelbrecht om at se nøje på ulykkesstatistikkerne, når forsøgsordningen skal evalueres til januar.

I Cyklistforbundet har vi også en opfordring til ministeren: Hold øje med især tre forhold, når I skal evaluere

ordningen. Bidrager el-løbehjul til en sundere hverdag? Gør el-løbehjul noget godt for klimaet? Giver el-løbehjul os nye muligheder for at bevæge os lettere rundt mellem hjem, job og uddannelse?

At det ikke gør det store for vores sundhed at stå stille på et bræt, siger sig selv. Vi kan – i modsætning til (el)cyklen – ikke bruge el-løbehjul til at bekæmpe hverken den fedme-epidemi eller de livsstilssygdomme, som vi danskere dør med i så høj grad og med alt, hvad det betyder af øgede offentlige sundhedsudgifter.

Skal el-løbehjul gøre noget godt for klimaet, kræver det, at bilister vælger el-løbehjulet i stedet for bilen. Men en nyere amerikansk undersøgelse fra North Carolina State University viser, at to tredjedele af turene erstatter cykelture, gåture og rejser med kollektiv transport. Ikke særligt lovende.

Hvad så med det sidste spørgsmål? Jo, el-løbehjul giver os nok i en vis grad adgang til god og let mobilitet. Men er det godt nok?

Vi har som samfund ingen interesse i, at ikke mindst vores unge vælger cyklen fra. Hvorfor skal 15 årige stå stille på et bræt, når aktiv transport er en del af løsningen på de alt for mange kilo, som vi danskere slæber rundt på? Hvorfor udnytter vi ikke dagligdagens transport til at håndtere både klima-udfordringer og fedmeepidemi.

Forsøgsordningen kører året ud. I Cyklistforbundet følger vi udviklingen nøje. 🚲



AF JETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND

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.



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Ansvarlig redaktør

Klaus Bondam

Redaktør:

Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion

Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Andreas Otto
Lasse Skou Hauschildt
Joyce Claire Lynch
Emil Maj Christensen
Trine Stig Mikkelsen
Morten Bracker

Cyklistforbundet

Rømersgade 5-7
1362 Kbh. K
Tlf. 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse

Se kontakinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 13.200 stk.

ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion

OTW A/S

Annoncer

Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

Eftertryk

Tilladt med
kildeangivelse.
I reklameøjemed kun efter
aftale med redaktionen.

Forsiden: Transportminister
Benny Engelbrecht.
Foto: Mette Frandsen.



Cider på cyklen
side 12

INDHOLD

3 LEDER
Vi kan ikke el-løbehjule os til bedre klima

5-6 NOTER Nyt fra ind- og udland

TEMA KLIMA

7 Klimaet: Det er nu, det gælder

9 Forskere uenige om cyklens betydning

10 Hollandsk klimaplan med masser af cyklisme

12 Cyklende cider: Transport uden bil.

14 Transportministeren svarer på spørgsmål.

16 Mød Folketingets transportordførere

19 LE TOUR DE DANEMARK
Sådan lægges ruten

22 BORGERE ANLÆGGER CYKELSTI SELV
Kommunen 'har ikke råd'

24 GREJ, GEAR OG GUIDES Pump din cykel korrekt

26 REJSER Danmark rundt på langs

30 GODT GREJ Køb dit cykelgrej med rabat i vores butik

32 MEDLEMSFORDELE Rabat på delebil, rejser m.m.

34 NOTER Nyt fra Cyklistforbundet

35 #PEDALKRAFT Vi cykler også på nettet

36 BAGSIDEN
Mød medlemmerne Tammi Øst
og Jens Jørn Spottag

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



Når vi fremmer brugen af elbiler, bør vi fremme brugen af elcykler lige så meget – eller endnu mere

SASKIA KLUIT
DIREKTØR I FIETSERSBOND



side 10



side 30

Spar
200,-

KØB I
CYKLIST-
BUTIKKEN
1905.DK



BAGSIDEN



FOTO SHUTTERSTOCK

Kampagne for seniorcyklisteres sikkerhed

Inden for det seneste år er næsten hver tiende cyklist over 65 år faldet på sin cykel. Nu vil en ny kampagne fra Rådet for Sikker Trafik og Trygfonden, "Sikker på cykel – hele livet", hjælpe seniorerne med at blive mere sikre cyklister. Det er især balancen, der giver problemer på cyklen. Næ-

sten halvdelen af de personer over 65 år, som inden for det seneste halve år er faldet på cyklen, siger, at det var fordi de mistede balancen. Den gode nyhed er, at der kan gøres noget ved det. Kampagnens hovedbudskab er, at flere seniorer bør anskaffe sig en cykel, der er nem at komme på

og af, da det kan forebygge mange uheld. Med andre ord: væk med midterstangen – det gælder også for mændene. Kampagnen opfordrer også seniorerne til at bruge mere tid på at orientere sig i kryds, hvor de fleste ulykker sker.

Hver anden kontoransatte ønsker at cykle til arbejde

Mens det i storbyerne næsten er en selvfølge, at der er gode faciliteter for cyklister, kan virksomheder andre steder i landet godt undervurdere betydningen af det, vurderer erhvervsjendomsrådgiveren CBRE. En undersøgelse,

selskabet har fået udført, dokumenterer, at det for mange har meget høj prioritet at kunne cykle til arbejdet. Hele 57 procent ville foretrække at cykle til arbejde, hvis ikke afstanden var en faktor. 22 procent ville foretræk-

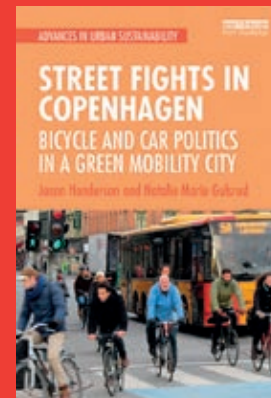
ke at køre i bil, 8 procent ville vælge offentlig transport, mens de resterende helst ville spadse-re til arbejde. Men virkeligheden er desværre meget anderledes end ønskerne, for når det kommer til stykket, tager 57 procent bilen, mens blot 25 procent cykler. Betydningen af nærheden til arbejdet fremgår også af, at næsten halvdelen højst kan leve med en halv times transporttid hver vej. Samtidig er beliggenheden af arbejdspladsen det enkeltstående vigtigste forhold ved den fysiske arbejdsplads.

Undersøgelsen viser, hvad Cyklistforbundet har sagt i flere år: Cykling er et af de parametre, som arbejdsgiverne bør fokusere på.

KILDE: BERLINGSKE.DK



FOTO: SUPERCYKELISTERNE



Ny bog: Lær af København

København betragtes af mange som en model for grøn transport. En ny bog beskriver de underliggende politiske forhold, der gjorde det muligt for cykling at appellere til en så bred vifte af borgere i København og spørger, hvordan dette kan gentages i andre byer.

Bogen dokumenterer, at Københavns succes har været et resultat af en lang politisk kamp, som fortsætter. Denne bog argumenterer for, at de debatter, der finder sted i København, ligner de debatter, der regelmæssigt forekommer i byer over hele verden. Dette gør København mere sammenlignelig med mange byer rundt om i verden, inklusive byer i USA.

Bogen er skrevet af Jason Henderson, professor ved San Francisco State University, og Natalie Marie Gulrud, professor ved Københavns Universitet.



Bedre stationer

Er din lokale station rar at være på? 'Passagerpulsens' i Forbrugerrådet Tænk har, på baggrund af en ny undersøgelse fra Tænk, lanceret kampagnen: "Bedre stationer". Stationerne er nemlig vigtige for, om passagererne oplever turen med bus, tog og metro som tryk, nem og tilgængelig. Passagerer ønsker bl.a. at stationen skal binde deres rejse sammen, fx med god cykelparkering. I kampagneperioden kan passagerer uploade 'skrækbilleder' til 'Hall of shame-danske stationer' på Passagerpulsens Facebook.

KILDE: FORBRUGERRÅDET TÆNK.



FOTO: SHUTTERSTOCK

FINLAND

Ny finsk regering sætter cyklen på dagsordenen

For første gang bliver cykling en del af den finske regerings plan. Som resultat af ikke mindst Pyöräliitto, det finske cyklistforbunds, lobbyarbejde, afsættes årligt 40-50 millioner euro, svarende til 298-372 millioner danske kroner, til at få flere til at cykle og gå. Man anslår, at det vil få 30 procent flere til at vælge dette.

Budgettet, som er en fordobling af det tidligere, skal blandt andet bruges til at afhjælpe de problemer, som afholder finnerne fra at cykle – heriblandt dårlige cykelstier, hvor bl.a. kolde vintre sætter dybe spor. Matti Koistinen, direktør i Pyöräliitto, tilskriver en stor del af succesen den lille bog "Guide til bæredygtig trafik", der indeholder 20 fakta om cykling og trafik. Han håber lignende materiale bliver lavet i hele Europa, siger han til ECF.

KILDE: ECF



SEVILLA

Det andalusiske cykelmirakel

For 15 år siden var det ikke normalt at cykle i Sevilla, Spanien. Byens cykelnetværk var næsten ikkeeksisterende. Men da lederne af byen i Andalusien med 700.000 indbyggere besluttede at gøre cykling til en reel transportmulighed, skete der noget. Byen byggede et 80 kilometer langt cykelnetværk på kun 18 måneder – og det var bare begyndelsen. I dag er der 170 kilometer cykelsti i Sevilla – og 250 stationer, hvor du kan leje Sevillas 'bycykel' – Sevicí. Ikke længe efter, at det oprindelige cykelnetværk blev sat i gang, viste en undersøgelse, at 80 procent af byens indbyggere var glade for cykelstierne. De fleste af de nye cykelstier er tovejs og placeret i fortovejshøjde for at holde biler ude.

KILDE: 880CITIES: SE VIDEO: VIMEO.COM/276916492

LONDON

Kæmpe cykeldatabase i London

Tfl, Transport for London, har lanceret, hvad de med egne ord kalder verdens største cykelinfrastrukturdatabase, som skal bruges til at skræddersy cyklingen efter indbyggernes behov. Tfl har overvåget hver eneste gade i Londons 33 bydele og sidder nu med information om over 240.000 stykker infrastruktur, svarende til et område på 1,595 kvadratkilometer. Undersøgelsen har også sat fokus på indbyggernes opfattelse af de nuværende cykelforhold.

Mange cyklister føler sig utrygge, fordi de ikke kender til standen af cykelstierne på deres vej og er usikre på, hvor de kan parkere. Cykeldatabasen er et skridt tættere på at opfylde Sa-



FOTO: SHUTTERSTOCK

diq Khans, borgmester i London, ønske om, at i 2041 vil 80 procent af al transport ske på cykel, gåben eller med offentlig transport. Allerede nu har Tfl haft

glæde af de nye informationer, da brugerne af deres app, Journey Planner, nu kan se det nærmeste sted at parkere sin cykel.



UTRECHT/HOLLAND

Verdens største cykelparkering

Utrecht Centraal, Hollands største og travleste station, har fået verdens største cykelparkeringsplads. I august åbnede en ny underjordisk cykelparkingsgarage, hvor cyklisterne ubesværet kan cykle ned og finde en plads blandt de 12.500 parkeringspladser. Den nye cykelparkering er en del af flere cykelparkingsfaciliteter i området omkring stationen, hvor i alt 33.000 cykelparkingsmuligheder stilles til rådighed for de rejsende. Stationens

194.385 daglige rejsende er nu 5,8 personer om hver af de nye cykelparkingspladser.

Det er en stor kontrast til cykelparkingsmulighederne ved fx Nørreport i København. Selvom området omkring Nørreport i 2015 blev renoveret, er der kun 2.500 cykelparkingspladser til de 250.000 personer, som dagligt bruger stationen – det vil sige, at hver cykelparkingsplads ved Nørreport deles af 100 rejsende.



Kan man cykle til Månen ...

70 procent! Så meget skal Danmarks udslip af drivhusgasser være reduceret med i 2030. Nogle har sammenlignet det med, da præsident Kennedy for 50 år siden sagde, at USA skulle sætte en mand på månen indenfor 10 år. Altså en opgave, som er så enorm, at man frygter, det ikke kan lade sig gøre. Men det skal lykkes, og cyklen er en del af løsningen, siger Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam.



**10 SIDERS
TEMA
OM KLIMA**

Det er **NU**, det gælder

HVER EN STEN SKAL VENDES, OG DER SKAL TRÆKKES I ALLE HÅNDTAG FOR AT UDLEDE MINDRE CO₂. CYKLEN ER ET AF HÅNDTAGENE.



Der er et momentum nu, som slet ikke var der for fem år siden.

Klaus Bondam

– 70 procent CO₂-reduktion er et ambitiøst mål, og det bliver helt sikkert svært. Men det er nu, det gælder. Både med at tage hånd om klimakrisen og med at se de muligheder, der er i øget cyklisme, siger Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet og fortsætter:

– Så Danmark skal lykkes med det – eller i hvert fald komme godt deropad. Det kræver, at hver en sten bliver vendt. Vi skal trække i alle de håndtag, som gør, at vi udleder mindre CO₂, og cyklismen er et af de håndtag. Ikke det største, men stadig et vigtigt bidrag, siger han.

I forståelsesaftalen mellem Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Radikale slås det fast, at der skal ske en omstilling af transportsektoren. ”Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme,” står der.

Klaus Bondam har holdt møder med den nye transportminister, Benny Engelbrecht og med flere transportordførere.

– Jeg oplever, at der er stor forståelse for vores synspunkter. Og vi er i Cyklistforbundet begejstret over de politiske signaler fra den nye regering. Vi ser det som en oplagt mulighed for at få vedtaget ny, grøn politik, hvor cyklen er en integreret del af både transportpolitik, klimapolitik, sundhedspolitik, bypolitik samt børne- og ungdomspolitik.

Cyklings kan nedbringe CO₂ med 11 procent, viser forskning

En forskningsrapport fra 2015 anslår, at dramatisk øget cyklisme på verdensplan kan nedbringe CO₂ udslippet med cirka 7 procent i 2030 og næsten 11 procent i 2050. Så der er forskning, der viser, at potentialet er der. Det kræver blandt andet, at cykler og ikke mindst elcykler overtager en stor del af de kørtelure. Den omstilling kommer ikke af sig selv.

– Næsten 50 procent af pendlere i Danmark har ti kilometer eller mindre til deres job, så der er stort potentiale

for at flytte transport fra bil til cykel. Men hvis cyklen skal spille den positive rolle, som den faktisk kan, kræver det både i Danmark og udlandet, at man ser cyklen som en transportform helt på linje med andre. Den er et seriøst, bæredygtigt og fornuftigt alternativ til fx biler, tog og busser. Det kræver selvfølgelig, at man indretter samfundet sådan, at det er nemt og sikkert at cykle og at kombinere cyklen med fx offentlig transport eller med biltransport, siger Klaus Bondam.

Han er fortrøstningsfuld, fordi der er sket en holdningsændring i Danmark de seneste år. Klima er bredt i befolkningen en af de allervigtigste dagsordener.

– Der er et momentum nu, som slet ikke var der for fem år siden. Næsten alle er enige om, at vi står over for en alvorlig klimakrise, og at det er helt nød-



DET ØNSKER CYKLISTFORBUNDET:

- Tilskud til køb af elcykel.
- Større skattemæssig fordel for cykelpendlere.
- Stor national cykelpulje til medfinansiering af cykelstier og andre cykelfremmende initiativer.
- Kommunerne skal i højere grad have lov til at sætte farten ned i byerne til 30 km/t.
- Cykelinfrastruktur i kommunerne undtages fra anlægsloftet.

vendigt, vi handler på det. Og vi har heldigvis nu fået en regering, som har sat et meget ambitiøst klimamål. Og en regering som specifikt har nævnt cyklen i sit 'program' - forståelsesaftalen. Det husker jeg ikke at have set før, og jeg ser frem til, at cyklisme og bæredygtighed prioriteres højt, når der fx forhandles trafik-aftaler, sådan at det ikke kun bliver motorvej, motorvej og motorvej, siger Klaus Bondam.

Andre lande viser vejen

Det er ikke kun i Danmark, at cyklen ses som en del af løsningen på klimakrisen. Både Holland, Sverige, Finland og Norge har vedtaget konkret politik, der styrker cyklismen.

I Holland fremlagde regeringen en klimaafnåte, der er knap så ambitiøs som den danske. Holland vil reducere CO₂ udslippet med 49 procent i 2030. Til gengæld er cyklisme helt konkret skrevet ind i aftalen. Der er blandt andet sat 75 millioner Euro, næsten 560 millioner kroner, af til cykelparkering ved transportknudepunkter. Man har vedtaget, at cyklisme senest i 2030 skal ses som en integreret del af løsningen på mobiliteten i landet. Og infrastruktur til cykler skal ride på ryggen af de mange store anlægsprojekter, som skal udføres i de kommende år, så man fx bygger en cykelsti, når man renoverer en bro. I Sverige og Norge kan du få et tilskud fra Staten, når du køber en elcykel.

- Regeringen og Folketinget kan lære meget af at se til udlandet og selvfølgelig også ved at se på de helt konkrete forslag, som vi i Cyklistforbundet har lagt frem. Det vil være med til at fremme tryk og sikker cyklisme i hverdagen, og folk vil gerne cykle. En ny undersøgelse blandt kontoransatte viser fx, at 57 procent ville foretrække at cykle til arbejde, hvis de kunne, siger Klaus Bondam. 🚲



Cyklen er eksplicit skrevet ind i Hollands nye klimaplan, og direktøren for det Hollandske cyklistforbund, Fietsersbond, **Saskia Kluit** mener cyklen spiller en væsentlig rolle i løsningen af klimakrisen, og at nogle forskere gør elbiler mere 'rene', end de er. [Læs interview på næste side.](#)

FORSKERNE ER UENIGE:

HVILKEN ROLLE SPILLER CYKLEN I KLIMASPILLET?

Cykling er godt for mange ting, men i hvor høj grad vores fortrukne transportmiddel kan bidrage til at reducere udledningen af drivhusgasser afhænger af mange faktorer - og af øjnene der ser. En amerikansk forskningsrapport fra 2015 (*A Global High Shift Cycling Scenario*, bestilt af bl.a. ECF) konkluderede, at de globale CO₂ udledninger i 2050 kan være reduceret med hele 11 procent, hvis cykling kommer til at spille en dramatisk større rolle i transporten. Det kan blandt andet opnås ved, at byer som Amsterdam og København bliver rollemodeller for byer, hvor der i dag er få, der cykler. Det gælder fx store byer i lande som USA og Canada.

Spørgsmålet er, hvor stor en rolle cyklen kan spille i Danmark, hvor mange cykler i forvejen, og regeringen har sat et meget ambitiøst klimamål om en reduktion i drivhusgasser på 70 procent i 2030. Nogle forskere, som CYKLISTER har talt med, mener at cyklen kan spille en vis rolle, hvis man lykkes med at få flere til at tage cyklen i stedet for bilen.

Blandt andet Henrik Gudmundsson, der er seniorkonsulent i CONCITO med fokus på bæredygtig byudvikling, transport og mobilitet.

- Det er jo de lange ture, der batter, så cyklen kan ikke spille den største rolle, men dermed ikke sagt, at den ikke er vigtig. Den er et godt bidrag i en vifte af muligheder, siger han. Han tilføjer som en eftertanke, at cyklen jo allerede nu, har en stor betydning for udledningerne i Danmark.

- Tænk, hvis alle, der cykler i dag, begyndte at køre bil. Udover flere hundrede tusind tons ekstra CO₂ ville det overfylde byerne og få trafikken til at bryde sammen mange steder.

Cykling hjælper på kort sigt

Andre mener, at cyklens rolle vil være helt marginal, da klimamålet kun kan nås ved, at alle biler kommer til at køre helt fossilfrit. Hvis alle biler er 'rene' er der ikke noget vundet ved, at udskifte dem med cykler.

Det gælder blandt andet Niels Buus Christensen, der er forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut, Oslo, og medlem af Klimarådet, der rådgiver regeringen i klimaspørgsmål.

- Skal vi opnå det langsigtede mål, skal hele bilparken omstilles til vedvarende energi, og så vil der ikke være noget vundet ved at overflytte fra bil til cykel. På kort sigt kan cyklen være med til at reducere CO₂ udslip, men på længere sigt skal alle biler være klimaneutrale. Cykling er rigtig godt i forhold til fx luftforurening, trængsel, støj og ikke mindst sundhed, men jeg ser den som statist i indsatsen for at redde klimaet, siger Niels Buus Christensen.

Den holdning er flere dog kritiske overfor. Direktøren for Fietsersbond, det hollandske cyklistforbund, Saskia Kluit, mener, at forskere som Niels Buus Christensen har et alt for rosenrødt billede af de 'rene' biler. 🚲

Hvis cykling kommer til at fylde mere i mikset af transportformer, kan man forhindre cirka to megaton CO₂-udslip i Holland, siger Saskia Kluit, direktør i det hollandske cyklistforbund, Fietsersbond og medlem af det hollandske senat for De Grønne.



Hollandsk **KLIMAPLAN** med masser af cyklisme

I HOLLAND HAR REGERINGEN FOR NYLIG FREMLAGT EN KLIMAPLAN, HVOR CYKLING ER EN INTEGRERET DEL AF LØSNINGEN.

LÆS INTERVIEWET MED DIREKTØR SASKIA KLUIT, DER IKKE ER I TVIVL OM, AT CYKLEN ER VIGTIG I DEN GRØNNE OMSTILLING.

 En dansk ekspert siger til Cyklistforbundet, at cyklen ikke kan spille en væsentlig rolle i at nedbringe CO₂-udslip. Løsningen er rene biler, cyklen kan slet ikke bidrage med nok, mener han. Hvad mener du? – Hans holdning er der mange, der har i mobilitetssektoren. Folk tror bl.a., at cykling ikke vil være attraktiv nok til, at bilister vil skifte. Og uden investeringer og de rigtige incitamenter har de måske ret. Men vi skal huske, at det ikke er nok at blive lidt bedre i forhold til bæredygtighed. Vi skal blive meget bedre. 100 procent 'rene' biler er ikke nok til at nå et bæredygtigt samfund, da rene biler stadig bruger en enorm mængde energi og forbruger en masse mineraler, som der knaphed på. Massiv forbrug af mængder af ren energi har også en stor, negativ indflydelse på økologi og natur. Så vi er nødt til at bruge så lidt energi som muligt, og cykling er stadig meget renere end en ren bil.

Hvordan mener du konkret, at cykling kan spille en rolle i forhold til at tackle klimakrisen?

- Hvis cykling kommer til at fylde mere i mikset af transportformer, mener vi, at man kan forhindre cirka to megaton CO₂-udslip i Holland. Det er lidt under en tredjedel af det samlede mål for transportsektoren. I Holland bor 60 procent af befolkningen indenfor 15 kilometer fra deres arbejde, og vi ved, at med elcykler føler folk, at det er en normal cykelafstand. Årsagerne til, at de ikke cykler til arbejde nu, har at gøre med økonomiske incitament, der favoriserer fossil transport, så de vil miste penge, når de holder op med at køre bil.

Hvad er der behov for i form af infrastruktur osv. for at fremme cyklisme?

- Vi er som samfund er nødt til at indse, at cykling ikke længere kun er en transportform for den korte afstand: Det er den foretrukne transportform for folk på kort- og mellemafstand. Der køres mange ture med små fossile lastbiler. Vi tror, at om 20 år kan 40 procent af byens erhvervstransport løses med lastcykler. Det er også med i klimaplanen. Når vi fremmer brugen af elbiler, bør vi fremme brugen af elcykler lige så meget - eller endnu mere. Og sammenhængen mellem cyklen og offentlig transport skal være perfekt. I den nationale klimaplan satte den hollandske regering derfor 75 millioner euro (559 millioner kroner) af til bedre cykelparkeringer omkring offentlige transportknudepunkter. Vi arbejder for bedre vilkår for cykler, og det er heldigvis en del af klimaplanen.

Og vi bør tilpasse vores gader så hurtigt som muligt. Det betyder: lavere hastighed, stærkt separeret infrastruktur og investering i infrastruktur for forskellige grupper af mennesker. Hvis fx brugen af ladcyclet eksploderer, har vi brug for et cykelnetværk, hvor børn og voksne i alle aldre kan køre på cykel sikkert og forsvarligt.

Hvad synes du så om den nye hollandske klimaaf tale set med cykeløjne?

- Jeg føler, at der er opnået meget. Ikke kun økonomisk, men også med politik, der vil hjælpe med at flytte fokus mere og mere til cykling. Med bedre arbejdsmarkedsordnin-

ger, bedre design af infrastruktur og et skift i nationalt fokus, når det gælder brugen af forskellige transportformer. I vores nye nationale mobilitetspolitik fjerner vi fokus på at bygge ny infrastruktur (større veje) til i stedet at finde den bedste løsning på et bestemt type problem. Vi ved, at cykling vil blive stimuleret på grund af det. På den anden side, så bevæger os ikke hurtigt nok til at nå vores del af de aftalte maksimale 1,5 grader celsius i Parisaftalen. Indtil vi gør det, føler jeg, at vi stadig ikke opnår de resultater, som min generation er forpligtet til for næste generations sikkerhed og sundhed.

Hvilken rolle har Fietersbond spillet i vedtagelsen af regeringens nye klimaaf tale?

- Vi havde en stærk rolle i forhandlingerne på vores område. Vi måtte først kæmpe hårdt for at komme med ved bordet, men da vi var der, fik vi en masse støtte. Også fra hvad nogle vil kalde overraskende partnere, som fx vores nationale bilejer- og bilproduktionsforeninger. Vi etablerede under forhandlingerne et uformelt samarbejde med aktører, der repræsenterede forskellige interesser, fx offentlig transport, regionale myndigheder og bilejerforeningen. Og dette samarbejde sørgede for, at vi gav et stærkt signal til den nationale regering om, at hvis de ønskede at nå til en aftale, skulle planen være ambitiøs og tage fat på alle transportformer. Og det fungerede meget godt. Jeg var virkelig positivt overrasket over enigheden om ideer set fra de forskellige perspektiver ved bordet.

Den socialdemokratiske danske regering er for nylig blevet enig med sine støttepartier om verdens mest ambitiøse klimamål: En 70 procent reduktion i CO₂-emissionerne i 2030. Har du et råd til os i Danmark?

- Først og fremmest: Bliv ved og sørg for, at I når det mål på minus 70 procent i 2030. Vis resten af verden, hvordan vi inden for et eller to tiår kan nå dette mål! Og jeg håber, at jeres regering kan se behovet for, at Cyklistforbundet er med ved bordet. Og så skal I forbedre de (økonomiske) konkurrencevilkår for cykling. Især i relation til brugen af andre transportformer i Danmark. Det er alt for bil-



Fietersbond

ligt at køre bil i Danmark., synes jeg. Danmark skal også tilpasse infrastrukturen meget hurtigere til de behov, rene og aktive transportformer har. I København og andre cykelvenlige byer gør man måske nok, men nationalt set er der stadig plads til at forbedre cykelforholdene væsentligt og derved gøre cykling mere attraktiv.

Og I skal fremme brugen af elcyklen som et alternativ til brugen af biler på mellemliggende afstande. I Holland ændrer elcyklen fuldstændigt potentialet for cykler i transportsystemet. Og sidst, men bestemt ikke mindst, skal I forbedre sammenhængen mellem cykling og offentlig trafik. I Nederlandene opnåede busselskaberne en vækst på fem procent årligt ved at skabe fremragende forhold for cyklister ved stationer i kombination med hurtigere ruter til selve bussen. Det er en 'no-brainer'. 🚲

Cyklende

FLERE VIRKSOMHEDER SKIFTER BILEN UD MED CYKEL **CIDER**

Elcyklen er et reelt alternativ til varebilen. Det viser erfaringerne fra fx den lille virksomhed Decideret Cider i København. Men også store virksomheder vælger nu i højere grad bilen fra fx ejendomsvirksomheden Jeudan.

En til to gange om ugen hopper Cornelius eller Jakob i sadlen på deres firmas gule el-ladcykel. Så er det nemlig tid til at køre fyldte kasser med cider fra produktionsstedet i den københavnske Nordhavn ind til byens caféer og restauranter. De startede virksomheden Decideret Cider op sammen med to kammerater for små to år siden, og selv om ejerne stadig ikke får det store i løn, går det fremad med salget af produkterne. Sidste års produktion var på 6.000 flasker, som blev udsolgt – i år er målet 40.000.

– Den ene cider er en premium-variant på 2. sorteringsfrugt, som vi producerer efter champagnemetoden. Den anden er en cider mere til hverdagsbrug, som vi producerer på æbler, som ellers vil gå tabt i private haver, fortæller Cornelius Simonsen.

Premium-cideren er allerede et hit på nogle af Københavns bedste vinbarer og Michelin-restauranter, mens det har taget længere tid at få produktionen af cider på privat havevregt op at køre.

Træt af at låne fars og mors bil

Ved siden af en stor metalbeholder står Cornelius' partner Jakob Paludan og sorterer en masse små, blå blomster – for cider med friske blomster skal naturligvis også prøves af, når muligheden byder sig. Meget af arbejdet foregår ved håndkraft, og udbringningen foregår altså med benkraft.

– I begyndelsen skiftedes vi til at låne vores forældres biler, når vi skulle bringe ud, men det var meget frustrerende. Vi brugte



Decideret Cider bringer drikken ud på en Bullitt Long John. Så slipper de for at holde i kø og få parkeringsbøder.



rigtig meget tid på at holde i kø, og vi fik også en del parkeringsbøder, fordi det nærmest er umuligt at finde parkeringspladser inde midt i byen, hvor de fleste af vores kunder holder til, forklarer Cornelius.

De forsøgte sig også på egne cykler med små lad foran, men det var for besværligt. Så til sidst besluttede den lille ejerkreds, at der måtte en el-ladcykel med trailer til, hvis udbringningen skulle fungere optimalt.

Der var bare ét problem: Sådant en cykel koster ca. 40.000 kr. – og dem havde de ikke. Derfor blev de glade, da Coop Crowdfunding kontaktede dem og spurgte, om de var interesseret i at oprette et projekt hos dem. Princippet er, at små fødevarer virksomheder via Coop Crowdfunding kan sælge deres varer til en lidt forhøjet pris og først levere et stykke ude i fremtiden. På den måde investerer alle kunderne en smule i virksomheden.

– Det gik super godt, og i løbet af et par måneder havde vi de penge, vi skulle bruge – plus en smule mere, siger Cornelius.

Et godt valg med begrænsninger

Cyklen står udenfor klar til brug og stråler om kap med solen i virksomhedens gule signaturfarve, som også går igen på en af etiketterne. På en dag som i dag er det ingen sag at fragte 200-300 kg last ind til byen, men helt problemfrit er leveringen stadig ikke.

– Vi bruger stadig meget tid på udbringning, som ellers kunne bruges på produktion, salg og forretningsudvikling. Men vi er begyndt at tage smagsprøver med, så vi kan droppe ind hos potentielle kunder og dele dem ud, når vi alligevel er i nabolaget. Det er der ikke mange, der siger nej til, fortæller Cornelius, som også selv nyder den nære kontakt med kunderne.

På sigt håber han dog at de kan få råd til at købe hjælp til en del af udbringningen. En egentlig distributør kan også komme på tale, når produktionen vokser og en større del af salget flytter ud af byen og til udlandet.

– Men jeg satser helt klart på, at vi fortsætter cykeludbringningen i København. Det passer rigtig godt sammen med hele vores idé om at producere bæredygtigt af æbler som ellers går til spilde. Og til vinter skal vi bare have et rigtig godt sæt regntøj og nogle gummirøjsere, så det ikke bliver for surt, siger han. 🚲



OGSÅ FOR DE STORE: JEUDAN KØBTE CYKLER

Også helt store virksomheder skifter biler ud med cykel. Ejendoms- og servicevirksomheden Jeudan har det seneste halvandet år ansat 120 håndværkere. Men virksomheden har ikke købt en eneste benzin- eller diesebil, som de kan køre i. I stedet har Jeudan valgt at investere i 25 Christiania el-ladcykler og i 20 eldrevne varebiler og fem personbiler, der er 100 procent elektriske.
Kilde: Dansk Industri

NYE TONER i transportministeriet

NY CYKELPULJE, TRYGHED PÅ CYKELSTIER, OG BEDRE SAMMENHÆNG MELLEM CYKLER OG OFFENTLIG TRANSPORT. DANMARKS NYE TRANSPORTMINISTER SLÅR DEN CYKELVENLIGE TONE AN.

Danmarks nye transportminister Benny Engelbrecht er glad for at cykle og har selv tre cykler. Han er også glad for at spille musik og har en af verdens bedste western-guitarer stående på sit kontor. En Martin HD28. Der er da heller ikke tvivl om, at melodien har ændret sig i Frederiksholms Kanal, efter socialdemokraten Benny overtog fra LA's Ole Birk Olesen. Før var det motorvej, motorvej, motorvej. Nu handler det i højere grad om at få lavet grøn politik, og det såkaldte 'forståelsespapir' mellem regeringen og støttepartierne fylder godt i samtalen. I det står, at cyklisme og kollektiv trafik skal fremmes.

Men Benny Engelbrecht er også en dreven politiker, og når Cyklistforbundet spørger ind til nogle af vores konkrete ønsker – fx en stor cykelpulje, større fradrag til cykelpendlere, tilskud til køb af elcykel – bliver melodien lidt ulden i munden. Det er heller ikke nemt at synge ordet 'infrastrukturafale' på en sexet måde, det er ikke særlig sangbart. Men vigtigt er det, og man skal som minister kunne tælle til 90.

– Husk, vi er en mindretalsregering. Vi skal have flere partier med i forligene. Men jeg synes, det er helt naturligt, at vi får cyklen til at indgå som en del af vores infrastruktur og investeringsplan, siger Benny Engelbrecht, der er glad for at have aftalen med støttepartierne i ryggen.

– Forståelsespapiret nævner eksplicit cyklisme som en af de ting, vi skal fremme, sammen med kollektiv transport, det er jeg selvfølgelig glad for. Aftalen stikker en retning ud. Det betyder så ikke, at alle danskere skal droppe alle andre transportformer og kun cykle, det er nok ikke realistisk. Men det er

ret afgørende, at vi systematisk og strukturelt vil fremme cyklisme. Det betyder så også, at jeg forventer, at de partier, der står bag forståelsespapiret, vil prioritere det område, siger Benny Engelbrecht.

CO₂ skal reduceres

Han ser gerne på forskellige muligheder for at fremme cyklisme, men understreger også, at i klimaspørgsmålet handler det om at vælge løsninger, der nedbringer CO₂.

– Jeg vil gerne gøre det, der virker. Regeringen kommer til at foretage et stort analysearbejde, og vi har nedsat et grønt koordinerende udvalg på tværs af ministerier, hvor jeg er med. Der vil vi analysere forskellige virkemidler. Incitamentsordninger og tilskudsordninger kan være en del af det. Men det er afgørende for mig, at det er ordninger som regulært nedbringer CO₂ udslippet. Det er det allervæsentligste.

Den forrige regering indgik en infrastrukturafale med DF, som nu er aflyst. Den var Cyklistforbundet ikke særlig glad for – for meget motorvej og for lidt grønt. Nu skal der som sagt laves en ny. Og den skal være bred, og der kommer en cykelpulje, mener Benny Engelbrecht

– Vi vil lave en plan som rækker frem mod 2030 og helst en bred aftale, så ved man, hvad man kan regne med og planlægge efter, også ude i kommunerne. Der er gode erfaringer med at have en cykelpulje. Hvor stor cykelpuljen skal være, og hvordan den kan og skal udmøntes, er op til de partier som er med i aftalen, siger ministeren, der har noteret sig, at også Venstre spiller med på cykelmelodien.

– Jeg kan se, at Kristian Pihl Lorentzen fra

Venstre, kræver, at der bliver investeret mere i cykler. Det er meget sympatisk, siger Benny Engelbrecht.

Vil inddrage brugerne

Han lægger vægt på at inddrage aktørerne i drøftelserne. Cyklistforbundet, kommunerne og Rådet for Sikker Trafik bliver nævnt – og ikke mindst brugerne af cykelstierne.

– Jeg synes det er rigtig godt, at man (Cyklistforbundet. Red.) har lavet den kortlægning af, hvor der er sorte eller grå pletter på Danmarkskortet. Jeg vil lytte til alle gode ideer, blandt andet fra Cyklistforbundet, men også fra den helt almindelige hverdagscyklist eller billist, der kan fortælle, hvad der skal til, før de vælger bilen fra og cyklen til.

Man må forstå, at den nye transportminister har gode intentioner, men at mandaternes logik tæller, når der skal forhandles en bred aftale hjem.

– Men det er klart, at parkeringsforhold, tryghed på cykelstier og i trafikken i det hele taget – det der kan investeres i og vedligeholdes – er jeg meget interesseret i, at vi får placeret centralt i en kommende infrastrukturafale.

Men hvad med en større skattefordel for cykelpendlere, som kunne få flere til at vælge cyklen til?

– Jeg vil ikke gå i skatteministerens sko, det er hans område. (Benny Engelbrecht er selv tidligere skatteminister. Red.) Men hvis man skal differentiere, vil der være et dokumentationskrav for, at man har taget cykel og ikke bus eller bil, og det kan blive relativt svært og et administrativt helvede på jord. Så måske skal man gøre andre ting, som fx handler om, hvad virksomheder kan tilbyde

Benny Engelbrecht har tre cykler. I Hovedstaden kører han på en helt standard herrecykel. Hjemme i Sønderjylland, hvor risikoen for tyveri er mindre, har han en lidt federe cykel med flere gear og en kassecykel, som han fx bruger i sin valgkamp.



deres medarbejdere. Jeg synes fx, at enhver moderne virksomhed bør have nogle lånecykler, man kan bruge når man skal til mødeude i byen, siger ministeren, der også 'sender' spørgsmål om evt. at fritage byggeri af cykelstier i kommunerne fra anlægsloftet videre til finansministeren. Det er hans resort.

Og hvad med tilskud til elcykler, som man har i Norge og Sverige?

– Tilskud til elcykler har jeg ikke taget stilling til. Men jeg synes, det virker som om, markedet rykker rimelig fornuftigt. Jeg vil dog gerne have kigget på nogle ting, fx hvorfor vi ikke har ret mange speed pedelecs kørende i Danmark.

Inspiration fra Holland

Som mange andre ser Benny Engelbrecht mod Holland for at søge inspiration. Ministeren nævner fx, at flere unge i Holland vælger elcykel i stedet for knallert. Og Hollands prioritering af cykel sammen med offentlig transport.

– Vi skal se på samspillet mellem kollektiv transport og cyklisme. Holland er langt bedre til at sikre, at folk kombinerer kollektiv transport og cyklisme. Jeg er meget optaget af, hvordan vi kan understøtte det. Det handler ikke kun om cykelparkering, men fx også om, at der er cykler, man kan leje, der hvor man kommer hen.

Hvad med el-løbehjul?

I Cyklistforbundet bad vi vores følgere på Facebook om at komme med gode ideer til spørgsmål til ministeren. På hitlisten var blandt andet, hvad Benny Engelbrecht vil gøre i forhold til el-løbehjul, som har indtaget de større byer.

– Vi skal evaluere forsøgsordningen for el-løbehjul og finde en ramme for det. Men jeg kan se, at der er meget stor forskel i Danmark på, hvordan man har fået dem 'fløjet ind'. I København er det meget kaotisk, og der er skabt farlige situationer, hvor folk på

Strøget nærmest måtte springe for livet. I andre byer har kommunen været bedre til at stille krav og gå i dialog med leverandører. Fx i Aarhus som har indført en blokering, så man ikke kan køre med høj hastighed på gågaden. Hvorfor har borgmesteren i Teknik- og Miljøforvaltningen i København ikke stillet de krav? siger Benny Engelbrecht.

Han har ikke besluttet endnu, om han går ind for en permanent ordning. Den nuværende forsøgsordning evalueres til januar.

Hvad vil Benny Engelbrecht gerne se tilbage på som transportminister om fire år, hvis han skal nævne én ting?

– At de unge mennesker holder op med at sige til deres forældre, at de skal køre dem til gymnasiet eller til sport. Da jeg var barn var der aldrig nogen, der blev kørt til noget som helst – min familie havde ikke råd til bil. Jeg blev våd og svedig mange gange af at cykle, det tror jeg ikke har været dårligt for mig. 🚲

Hvordan ser du **CYKLENS ROLLE** i løsningen af klimaudfordringen?

C



NIELS FLEMMING HANSEN
(KONSERVATIVE)



Afgørende del af infrastruktur

– Cyklisme udgør i dag en afgørende del af vores trafikale infrastruktur. Det kan ikke diskuteres. Og der er ingen tvivl om, at cyklisme også er en del af svaret på, hvordan vi sikrer den grønne omstilling inden for transportområdet.

For os handler det om at give borgere, som har mulighed for at tage cyklen, et solidt alternativ til bilen eller bussen. Derfor prioriterede vi også et milliardbeløb til at styrke hverdagens cyklister med aftalen om en ny infrastrukturplan. Og vi er fortsat optaget af, hvordan vi både kan gøre trafikken mere tilgængelig og sikker for danske cyklister.

Ø



HENNING HYLLESTED
(ENHEDSLISTEN)



Mest bæredygtige transportform

– Cyklen spiller – sammen med den kollektive trafik – en helt central rolle i den grønne omstilling.

Både som selvstændigt transportmiddel og i kombination med den kollektive trafik udgør cyklen den mest bæredygtige måde at transportere sig på.

Klimamæssigt er det et enormt potentiale i at erstatte bil med cykel. Ca. hver 3. biltur er på 5 km eller derunder. For hver bilist, der vælger cyklen frem for bilen på de korteste ture, kan der spares op til et ton CO₂ årligt. Sundhedsmæssigt giver det også god mening. Dansk Industri vurderer, at hvis der blev cyklet en tiendedel mere end i dag, kan sygefraværet reduceres med 267.000 dage. Derudover giver det mindre trængsel på vejene og meget mindre støj i vores byer.

DF



HANS KRISTIAN SKIBBY (DF)



Trafiksikre tilbud til bløde trafikanter

– Det er absolut positivt, at cykler og ligeledes eldrevne cykler og andre nyudviklede tilbud inddrages i den traditionelle afvikling af lokal trafik. Tilmed vil de eldrevne øge længden af de strækninger, hvor det giver mening. Vi skal åbne byerne, så der i videst mulig omfang kan tilbydes trafiksikre tilbud til de bløde trafikanter.

Ikke alene er det mindre klimabelastende, men det er tilmed sundt, og så afhjælper vi en del af trængselsudfordringen på vejnettet og ligeledes når det gælder udbuddet af parkeringspladser. Vi ser tilmed også, at en større del af turisterne i de større byer tager godt imod de nye transportformer. Blot vil vi ikke slække på transportsikkerheden, og derfor vil vi fortsat arbejde for at udvikle de lokale cykelforbindelser i samarbejde med de enkelte kommuner.

B



ANDREAS STEENBERG
(RADIKALE VENSTRE)



Fantastisk transportmiddel

– Jeg synes, cyklen er et fantastisk transportmiddel. Udover at være grøn, så giver cyklen motion og maksimal frihed til den enkelte. Den vigtigste fordel er dog, at den kan løse trængsel.

Selvfølgelig kan vi også bruge cyklisme i klimakampen, hvor det vigtigste dog er at få et skattesystem, der fremmer vedvarende energi i fly, biler, skibe og lastbiler.

SF



ANNE VALENTINA
BERTHELSEN (SF):



Biltrafik største synder

– I mine øjne er cyklens rolle først og fremmest, at den er en del af løsningen på trængselsproblematikken i storbyerne, samt at den kan bidrage til en langt bedre folkesundhed, hvis flere begynder at cykle.

Når vi skal leve op til regeringens målsætning om 70 procent CO₂-reduktion, så er løsningen jo i høj grad en grøn omstilling af transportsektoren, og her er biltrafikken den største synder. I den forbindelse kan vi lave målrettede investeringer i den kollektive trafik for at flytte folk fra biltrafikken over i noget kollektivt i stedet, og vi kan også arbejde med, at folk, som kører meget korte distancer i bil, kan flyttes over i cykeltrafikken. Men det er jo altså de lange strækninger i bilen, som virkelig er en stor synder i udledningen af CO₂, og på så lange strækninger kan cyklen ikke rigtig være et alternativt transportmiddel – det kan kun den kollektive transport. Elcyklen har et potentiale på lidt længere strækninger, men det er der jo også en grænse for.

Å



RASMUS NORDQVIST
(ALTERNATIVET)



Kritisk blik på vaner og livsstil

– Klimakrisen kræver store strukturelle ændringer af vores samfund og økonomi, men løsningen er også et kritisk blik på vores vaner og livsstil. At tage cyklen på vej til arbejde, i skole eller i skoven er for mig at se den helt rigtige respons på klimakrisen – vi har nemlig brug for gode grønne vaner, der er fri for et tungt klimabelastende aftryk. Vi skal fra politisk side prioritere cyklismen, så det bliver sjovere, billigere og nemmere at cykle. Derfor ønsker Alternativet at afsætte 1 mia. kr. til udbygning af gode og sikre cykelruter. Derudover vil vi belønne det bæredygtige og sunde transportvalg ved at sænke grænsen for, hvornår cyklister kan få kørselsfradrag. Vi vil sænke grænsen til 12 km, hvis man vælger cyklen.

V



KRISTIAN PIHL LORENTZEN
(VENSTRE)



Cyklen har en vigtig rolle

– Der er ingen tvivl om, at cyklen har en vigtig rolle, når det gælder løsninger på klimaudfordringerne. Cyklisme er grøn transport i højeste potent. Dertil kommer cyklens vigtige rolle i fremme af folkesundheden og i bekæmpelse af trængsel i storbyerne.

For at fremme cyklismen og den tilhørende trafikikkerhed vil Venstre også i årene frem investere massivt i bedre cykelinfrastruktur, så flere får et attraktivt frit valg af cyklen. Det markerede vi også med den blå trafikaftale fra marts måned. Cyklen er klart en del af fremtidens grønne transport.

A



THOMAS JENSEN, (S)



Bedre parkeringsforhold

– I Socialdemokratiet vil vi gerne have endnu flere danskere til at bruge cyklen. En stor del af biltransporten er korte ture, der sagtens kunne klares på cykel. Derfor vil cyklen i mange tilfælde kunne erstatte bilen til gavn for både klimaet og miljøet. Men det kræver, at der er en god cykelinfrastruktur. Vi vil gerne arbejde for sikre skoleveje med cykelstier, supercykelstier og langt bedre parkeringsforhold fx i forbindelse med tog- og busstationer. Sammen med kommuner og virksomheder vil vi også gerne arbejde for at sikre bedre mulighed for fx lån af el-cykler for at anspre folk til at cykle trods store afstande. Cyklen spiller således en vigtig rolle i løsningen af klimaudfordringen sammen med en mere klimavenlig vejtrafik og flere investeringer i den kollektive trafik.

Ole Birk Olesen (LA) og Mette Thiesen (NB) har ikke svaret på gentagne henvendelser om at medvirke.

SLUT MED AT MISTE DIN CYKEL



Opgrader din cykel til det 21. århundrede med verdens mest **intelligente cykellygter**. Cykellygterne fra FINDRS hjælper med at finde din cykel hvis den bliver stjålet, samt mange andre smarte funktioner.



KØB MED
MEDLEMS-
RABAT

Kan købes i 1905 Cyklistbutikken.
Se mere på 1905.dk

Eller besøg **FINDRS.net**



F I N D R S

YOU LOSE IT - WE FIND IT

Indkaldelse til

landsmøde 2019



Vil du have indflydelse på Cyklistforbundets politiske arbejde?

På det årlige landsmøde mødes medlemmer fra hele landet for at debattere cykelpolitik, udstikke retning for indsatserne i 2019 og vælge Cyklistforbundets hovedbestyrelse.

Dagsorden

1. Valg af dirigenter
2. Valg af referenter og stemmetællere
3. Hovedbestyrelsens beretning og debat herom
4. Regnskab og kommende års budget
5. Fremlæggelse og behandling af hovedbestyrelsens forslag til arbejdsprogram
6. Behandling af indkomne forslag
7. Valg af hovedbestyrelse og suppleanter
8. Valg af landsformand
9. Valg af revisorer og revisorsuppleanter
10. Eventuelt
11. Evaluering af landsmødet

HVOR OG HVORNÅR

Cyklistforbundets årlige landsmøde afholdes 26.-27. oktober i Høje Taastrup.

TILMELDINGSFRIST 11. OKTOBER

Alle – også delegerede og kandidater til hovedbestyrelsen – skal tilmelde sig landsmødet senest 11. oktober.

SE PROGRAM OG TILMELD DIG PÅ
cyklistforbundet.dk

STOREBÆLT 2. JULI 2021

Den danske cykelrytter Kasper Asgreen ligger forrest i Tour de France-feltet. Han drømmer om at levere et godt resultat på hjemmebane, og da feltet når stigningen på broen, stikker han fra feltet. Der blæser en frisk vind over Storebælt den dag, og på toppen af broen, 70 meter over havoverfladen, mærker rytterne den som en hånd, der presser dem ud mod vandet. Flere af de lette bjergryttere, blandt andet den tidligere Tour de France-vinder Bernal, kæmper i sidevinden.

De mange millioner mennesker, der følger Tour de France på tv, kan på helikopterbillederne se det smukke syn af Asgreen, der ruller hen over broen med Dannebrog på trøjen – symbolet på, at han tidligere på året vandt Danmarks-mesterskabet – mod en baggrund af blå, dansk sommerhimmel. Da Kasper Asgreen kører først over målstregen i Nyborg strækker han begge arme triumferende i vejret, mens de danske tv-seere kan høre Rolf og Ritters ekstatiske livedækning af den historiske etapesejr. "Asgreen gjorde det!"

Sådan kunne det forløbe, når Tour de France i 2021 kører sin anden etape i Danmark.

TOUR DE DANEMARK

2021 starter Tour de France i Danmark, hvor der bliver kørt tre etaper. Grand Depart hedder det på fransk, og den danske direktør for det, Alex Pedersen, fortæller på de næste sider om de mange hensyn i ruteplanlægningen.

Alex Pedersen arbejder mest i København, men bor i Herning. Den tidligere cykelrytter har lige købt ny racercykel, en Ridley. Model Fenix SL i rød og sort, Team Lotto Soudal farverne. Hjulene er carbon hjul 4ZA R19 DT Swiss.



”Jeg håber på normalt, dansk sommervejr med solskin og frisk vind”

→ På Københavns Rådhus, værelse 44, 3. sal, sidder Alex Pedersen, der er direktør for *Grand Depart*, som den franske arrangør ASO kalder det, når verdens største cykelløb, Tour de France, bliver skudt i gang i Danmark i 2021. Det var Alex Pedersen, der sammen med sin ven, Joachim Andersen, i 2012 undfangede ideen om, at TDF skulle til Danmark. Hvordan det lykkedes er en anden historie. Alex Pedersen er i skrivende stund ved at planlægge de tre ruter i Danmark sammen med ASO og vil gerne fortælle CYKLISTERES læsere om, hvordan den slags foregår.

– Det ligger fast, at der skal køres tre etaper. Den første er Grand Depart i Hovedstaden, der bliver en 13-15 kilometer lang enkeltstart. Dagen efter kører feltet fra Roskilde til Nyborg, hen over broen. Og sidste etape er fra Vejle til Sønderborg, fortæller Alex Pedersen.

Danmark er et land uden høje bjerge, så bjergetaper kommer der ingen af. Men hvor Tour de France tidligere havde nogle 'nemme' transport-etaper, ønsker ASO nu om dage, at alle etaper i TDF har et spektakulært element og er underholdende.

– Direktøren for ASO, Christian Prudhomme, lagde fra begyndelsen vægt på, at også etaperne i Danmark skal være udfordrende. Det betyder, at vi fx planlægger efter, at feltet kan komme ud i hård sidevind, og vi udnytter også de bakker, vi har på ruten. På toppen af Storebæltsbroen kan en frisk sidevind sagtens medføre, at feltet splittes op. Man taber måske ikke minutter, men 15-20 sekunder tæller også i det samlede regnskab, siger Alex Pedersen.

De 17 kilometer hen over Storebæltsbroen er på flere måder højdepunktet, det store

clou, når Tour de France besøger Danmark. Alle, der ser Tour de France, ved, at en del af løbets fascination ligger i de vidunderligt smukke landskaber og de historiske eller mageløse byggerier, som karavanen passerer. Storebæltsbroen har en sådan kvalitet, og det er i det hele taget vigtigt for arrangørerne, at de mange millioner tv-seere oplever vores smukke land og mange af seværdighederne.

Sportsligt højdepunkt

Men Storebælt skal også være et sportsligt højdepunkt. Målet om, at hver etape potentielt skal kunne have betydning for den samlede stilling, betyder derfor, at feltet ikke kører helt til Odense, efter broen er passeret.

- Odense var med fra begyndelsen, da vi ansøgte om at få Touren til Danmark. Men Christian Prudhomme ville have, at etappen sluttede på Storebæltsbroen, så broen fik størst mulig betydning og kan splitte feltet. Hvis feltet skulle køre 30 kilometer til Odense efter broen, var der stor sandsynlighed for, at det ville blive et samlet felt, der kom frem, fortæller Alex Pedersen.

Prudhomme var urokkelig, selv om daværende erhvervsminister Rasmus Jarlov til sidst ringede og forsøgte at overtale den viljefaste galler, og Odense måtte lade livet som Tour de France by. Det lykkedes dog at overtale Prudhomme til, at etappen slutter i Nyborg og ikke på broen. De logistiske udfordringer ved at have målområdet midt på broen var for store, og økonomisk var det også nødvendigt at have en ny målby, da byerne betaler for det.

Et andet krav til ruterne er, at der skal være variation i størrelsen på vejene, og at feltet skal igennem byer.

- Vi kan både køre i det åbne land, hvor vinden kan spille en rolle, og også gerne på mindre veje, men cirka for hver 13-15 kilometer i løbet af en etape skal feltet køre 5-7 kilometer på større veje, hvor der er mulighed for, at servicevogne kan komme op til rytterne. Det er også meget vigtigt for ASO, at der er tilskuere, så de ser gerne, at også mindre byer bliver en del af ruten, fortæller Alex Pedersen.

Danske bjergpoint


På Sjælland og Jylland kommer feltet til at køre hen over nogle af de bakker, vi har i vores ret flade land. Både for at give løbet en vis hårdhedsgrad og for at uddele bjergpoint. Den i Danmark Rundt berømte Kiddesvej i Vejle kommer dog ikke med, da der er dårlig plads til karavanen med de 130 til 140 biler,

og den sportslige værdi ville være lille, da feltet skal helt til Sønderborg bagefter.

Det var fra begyndelsen et krav fra Prudhommens side, at løbet skulle starte i København.

- Han blev forelsket i den danske, og ikke mindst den københavnske, cykelkultur, da han var i København til VM i 2011 og så de mange cykler, der var i byen. Så Joachim og jeg måtte med vores baggrund i Herning Cykle Klub hurtigt acceptere, at vi ikke kunne starte i Jylland, siger Alex Pedersen. Der er også fra ASO's side lagt sportslige krav ned over den korte, første etape i København. Organisationen var bange for, at ruten på Københavns store veje i for høj grad skulle favorisere de store stærke sprintertyper, så fx de små colombianske bjergryttere ender med at tabe for meget tid. Ruten bliver derfor gjort mere teknisk, så farten kommer ned nogle steder.

Men hvilke veje, skal feltet så køre på? Hvilke motorveje, hovedveje, landeveje, biveje, grusveje og gader skal lægge asfalt til det over 200 mand store felt?

- Vi kan ikke afsløre det endnu, men vi har kørt ruten flere gange i bil, og i november kommer manden, der står for hele ruteplanlægningen i TDF, Thierry Gouvenou, til Danmark og kører ruterne igennem. Så må vi se, hvad han siger til det, siger Alex Pedersen. 

TRE ETAPER:

København: 13-15 km enkeltstart
Roskilde - Nyborg: Ca. 200 km.
Vejle - Sønderborg: Ca. 175 km.



Cyklistforbundet sætter fokus på børnene

Danmark blev blandt andet valgt som start-land på grund af vores stærke tradition for hverdagscyklisme. Cyklistforbundet arbejder på at sætte fokus på børnecykling i forbindelse med Grand Depart.

De lokale afdelinger af forbundet vil desuden være aktive og arrangere events i start- og målbyerne.



KEND DIN VENTIL, FØR DU KØBER EN PUMPE

Der findes tre forskellige typer ventiler, som oftest passer til tre forskellige slags cykler. Typen af ventil er afgørende for, hvilken pumpe du kan anvende. Mange pumper kommer med flere pumpehoveder, så man kan anvende den til alle ventiltyper, alternativt kan man også købe en ventiladapter. De tre typer ventiler er:

RACERVENTILEN:

Sidder ofte på racere, touringcykler og moderne mountainbikes (MTB). Du skal åbne den lille prop i spidsen af ventilen, før du kan pumpe. Tag en ventiladapter med i lommen, så kan du nemlig også pumpe dine racerdæk på tankstationen. Ønsker man at lukke luft ud, gøres dette nemt ved at løsne og trykke på selve ventilpinden. Husk at skrue den til igen.

– En racer ventil er lidt mere følsom og kan være en anelse mere besværlig at få pumpen på, fortæller Magnus.

– Man skal derfor være forsigtig med ikke at knække eller bøje selve ventilpinden.

AUTOVENTILEN:

Sidder ofte på store dæk. Fx på MTB, BMX og ladcykler. Skal pumpes med et særligt ventilhoved, der trykker den lille udløser i ventilen ned.

– Ventilen er af samme type, som bruges på biler og kan derfor pumpes på tankstationen. Ønsker man at slippe luft ud, kan man trykke på den lille pind midt i ventilen. Med tankstationens pumper er det oftest også muligt at mindske trykket i dækket.

DUNLOPVENTILEN (almindelig ventil):

Sidder ofte på børnecykler og almindelige hverdagscykler. Tit kan man bruge racer ventil-hullet på en cykelpumpe til en Dunlop ventil. Ønsker man at lukke luft ud, skal man skrue det lille gevind løs og hive ud i selve ventilstykket. Husk at skrue den til igen.

– Denne type ventil er lidt mere modtagelig over for snavs og kan oftere blive utæt, hvis noget sætter sig ind i selve ventilstykket. Til gengæld er det nemt at skifte det lille ventilstykke uden et behøve at skifte hele slangen, afslutter Magnus.

DE TRE VENTILTYPER

DUNLOPVENTIL

AUTOVENTIL

RACERVENTIL



GODT PUMPET

TEKST MORTEN BRACKER / ILLUSTRATION JONATAN SAHLIN

Du kender det sikkert godt. Dækkene trænger til lidt luft, og så får de ellers med pumpen, til det synger i ringene. Det kan være godt, hvis det er en racer, og skidt hvis det er en MTB. Vores dygtige cykelmekaniker, Magnus Lindhart Jørgensen, deler her sine bedste råd.

Både for lavt tryk og for højt tryk har ulemper for sikkerhed, holdbarhed og kørekomfort, så det kan rigtig godt betale sig at holde øje med, at der er det rigtige tryk i dækkene:

FOR LAVT TRYK:

- Giver mere modstand og gør cyklingen tungere
- Giver større risiko for punktering
- Øger slitage på dækket og dermed risikoen for skader på fælgen

FOR HØJT TRYK:

- Giver øget slitage på dækket
- Forringer grebet mod underlaget og øger derfor risikoen for udskridning
- Gør cyklingen mere ubekvem, hård og bumpende

Hvad er så lige det rigtige tryk?

For det meste står det på dit dæk, hvilket tryk de skal have, det angives i PSI eller i Bar. Det er jo bare ikke altid, man lige har et manometer ved hånden.

– Man kan også sagtens tjekke det med fingrene, fortæller Magnus.

– Hvis du presser med et par fingre mod dækket midt på slidbanen, lige når du har pumpet, skal du regne med, at dæk på racere og touringcykler skal føles ret hårde og ikke give sig meget, mens dæk på mountainbikes og crosscykler skal kunne give sig lidt. Han giver det råd, at du første gang får pumpet dækket hos cykelsmeden, så du får en fornemmelse af, hvad det rigtige dæktryk er.

Nu er der bare lige det med dæktrykket, at det skal passe til den vægt, cyklen skal bære. En tung rytter skal eksempelvis pumpe lidt hårdere end en let. Det bedste indtryk får man derfor ved at bruge sin kropsvægt.

– Læn dig ind over sadlen med hele din kropsvægt, og se hvor meget dækket synker. Hvis du også skal have bagage på cyklen, er det en god idé at pakke det på

først, så du får den samlede vægtbelastning. For touring- og hverdagscykler gælder som tommelfingerregel, at der skal være en lille smule affjedring. Hvis dækket synker mere end 20 procent, skal det have mere luft.

Sidst men ikke mindst er det også vigtigt at være opmærksom på, at det bagerste dæk belastes mere end det forreste.

– Det er faktisk noget de fleste ofte glemmer. Dæktrykket skal altid tilpasses forskelligt for og bag, og typisk er det også over baghjulet, at størstedelen af bagagepakkes.


Pump en gang om måneden

Normalt bør det ikke være nødvendigt at pumpe dækkene mere end en gang om måneden. Oplever du, at du skal pumpe hele tiden, har du det, der kaldes siver. Det kan skyldes, at ventilen enten er defekt, fyldt med snavs eller ikke er lukket helt.

– Start med at sikre, at der ikke sidder snavs i ventilen, forklarer Magnus. – Pust selv eller anvend trykluft. På almindelige Dunlopventiler (se nedenfor) kan du tage selve gummiventilen ud og rense den. Sørg dernæst for, at gevind og propper er skruet ordentlig til. Hvis intet af dette hjælper, er ventilen formodentlig ødelagt, og så skal der en ny slange til.

Hvilken pumpe skal du bruge?

Det er med pumper som med sko, man skal have en til hver lejlighed.

– En guldpumpe er uden tvivl den nemmeste at pumpe med. Den er stabil, kræver færrest kræfter, og så fås den også med manometer til at måle dæktrykket med. Til gengæld er den svær at have i tasken, så det er typisk en hjemmepumpe. En lille håndpumpe er altid god at have med sig, hvis dækkene lige skal have et par pust, eller hvis du punkterer undervejs. Den er til gengæld lidt mere besværlig at pumpe med. 

LÆS OGSÅ VORES
ONLINE LYNGUIDE
OM DÆK OG VENTILER:

CYKLISTFORBUNDET.DK/PUMP



Borgere anlægger cykelsti selv

Kommunen burde betale for ny cykelsti, men har ikke råd, siger udvalgsformand på Mors.

→ Endnu er der ikke sket alvorlige ulykker på den 800 meter lange vej, som adskiller landsbyen Vejerslev fra skolebyen Vils på Mors. Men uden en cykelsti ville det kun være et spørgsmål om tid.

– Der kører både skolebusser, lastbiler, traktorer og forvildede bilister, som er kommet for sent op og klemmer cyklisterne ud i grøften med hasarderede overhalinger. Jeg har marker på begge sider af vejen og får dårlige nerver af at se på det, fortæller landmand Svend Erik Villadsen.

For fire år siden spurgte borgere i Vejerslev med Svend Erik Villadsen i spidsen, om kommunen ville anlægge en cykelsti til Vils, men der skete ingenting. Og da de for to år siden sendte en egentlig ansøgning, blev den afvist.

– Det er som i Olsen Banden – det var en meget vanskelig sag. Hvis kommunen skulle

lave cykelsti hos os, ville andre landsbyer også have én, men vi har ikke ret mange penge på Mors, for vi tjener ikke så meget som i de store byer. Så vil vi noget, må vi lave det selv, siger Svend Erik Villadsen.

Nedlagt vandværk betaler det meste

Det er baggrunden for, at borgerne i Vejerslev har taget sagen i egen hånd. Hen over en weekend for et par uger siden anlagde frivillige en cykelsti langs Smedebjergvej, som fører ind til Sydmors Skole. Fagfolk troppede op med gravemaskiner på den stribe jord, Svend Erik Villadsen har doneret til cykelstien, mens kommunen har sørget for tinglysning, projektering, skiltning og andre myndighedsopgaver.

Den knuste asfalt og de andre materialer til cykelstien koster 100.000 kroner. De 76.000

kroner kommer fra et nedlagt vandværk i Vejerslev.

– Vi havde håbet, at kommunen ville betale de sidste 24.000 kroner, men i stedet har vi fået pengene fra en fond. Vi håber så, at de 100.000 kroner rækker, når regningerne bliver talt sammen, for hvem skal betale, hvis det koster mere, spørger Niels Møller. Han har boet i Vejerslev siden 2015, er far til tre børn og med i arbejdsgruppen bag cykelstien.

Svend Erik Villadsen kan ikke sætte et præcist tal på, hvad det koster ham at donere en stribe jord svarende til en tredjedel hektar til cykelstien.

– Hvis jeg skulle sælge jorden, ville den stå i 50.000 kroner. Det er ikke en formue for kommunen, men det ville nemt koste 500-600.000 kroner, hvis den skulle anlæg-

Svend Erik Villadsen (TH) i gang med at anlægge cykelstien. Han gav sin jord væk, så cykelstien kunne ligge på den. Han frygtede, der skulle ske ulykker.



Randi og Benjamin med børnene Viktor og Carl var første brugere på den ikke helt færdige cykelsti.

TEKST: HENRIK STANEK / FOTO: JENS HASSE

ge cykelstien, for ingeniører og entreprenører er dyre. Vi kan gøre det for 100.000 kroner, fordi vi udfører arbejdet frivilligt, siger landmanden, som ud over salgsværdien af jorden går glip af et årligt høstudbytte.

Kommunen vil gerne, men...

Al infrastruktur er en offentlig opgave, erkender Meiner Nørgaard (DF), som er formand for udvalget for teknik og miljø i Morsø Kommune. Men her er det et valg mellem ingen cykelsti, eller at borgerne selv etablerer den.

- Det er kedeligt at skulle sige det sådan, for der er behov for en cykelsti på den strækning. Vils har øget bosætning, og byens skole, som blev bygget i 2013, er populær. Der er altid behov for, at børn fra de omkringliggende områder kan komme ufarligt i skole. Jeg for-

står 100 procent, at borgerne i Vejerslev vil have en cykelsti, og vi har et godt samarbejde omkring tilbivelsen, siger Meiner Nørgaard.

Han fremhæver, at Morsø er en fattig kommune.

- Der er meget, vi gerne vil, men som en lille kommune har vi knap så mange penge at gøre med, og cykelstier er dyre at anlægge. Vi har tre andre strækninger med behov for cykelforbindelser, og vi har søgt en statslig pulje til en af dem, men fik afslag. Vi undersøger alle muligheder for at få støtte, for ellers kan vi ikke. Staten har en opgave med at sikre infrastrukturen uden for de store byer, men det har knebet med at leve op til den forpligtelse de seneste fem-syv år, siger Meiner Nørgaard.

Han forsikrer, at kommunen ikke vil bru-

→



CYKLISTFORBUNDET: CYKELLAND.NU

- I forrige nummer fortalte CYKLISTER om de næsten 4000 indberetninger, vi fik på vores interaktive Danmarkskort.
- De mange kritiske indberetninger handler især om én ting: utryghed.
- Alt for mange steder, som på Mors, er der ingen cykelsti. Det betyder, at både voksne og børn oplever, de kører med livet som indsats.



Svend Erik Villadsen og flere andre anlagde cykelstien på en weekend i august.

ge det mod andre landsbyer, at borgerne i Vejerslev selv har anlagt en cykelsti.

– Sådan fungerer det ikke. Det er en offentlig opgave at anlægge cykelstier. Det fralægger vi os ikke. Vi er glade for, at borgerne i Vejerslev gør det selv, men vi bruger det ikke som pression over for andre, som ønsker en cykelsti, lover udvalgsformanden.

Cykelstien skal nok blive brugt

Det er begrænset, hvor meget Svend Erik Villadsen selv cykler, men han er glad for, at han nu kan køre på sine marker uden at skulle se cyklister blive udsat for fare i trafikken.

– Jeg er sikker på, at cykelstien får flere til at cykle i skole, for den farlige vej har fået mange forældre til at køre deres børn. Vi håber samtidig, at cykelstien kan koble os på den vækst, de oplever i Vils, så vi også får børnefamilier til at bosætte sig i vores landsby, siger landmanden.

Niels Møller fra arbejdsgruppen har en søn i 1. klasse på Sydmors Skole. Sønnen er hidtil blevet kørt i skole, men fremover skal han cykle. Udover at det er sundt, vil det lette morgenpresset på familien, som også tæller en på fire år og en baby.

– Jeg har nogle gange cyklet ude på vejen med min søn. Der er træer midt på strækningen, som giver dårligt udsyn, og de unge konkurrerer om, hvem der kan køre hurtigst mellem de to byer i bil. Jeg cyklede selv turen som barn for at komme ud til en lege-kammerat. Dengang kørte der også mange traktorer og lastbiler, og de er blevet større siden, så vi har manglet den cykelsti, siger han.

Også Niels Møller er sikker på, at cykelstien nok skal blive brugt. Det samme er skoleleder Tenna Bilstrup fra Sydmors Skole. Hun synes, det er utrolig flot, at private borgere laver en cykelsti, så børnene kan cykle sikkert i skole.

– Vi vil gerne have en struktur omkring skolen, som gør det oplagt at vælge cyklen, og jeg både håber og formoder, at flere vil cykle i skole, når forældrene kan føle sig mere trygge. Vi vil også selv bruge cykelstien. Mange af vores elever kommer i skole med bus, så vi har klassesæt af cykler, som vi bruger til at komme ud i naturen. Cykelstien er en klar forbedring på en vej med tung trafik, busser og traktorer, siger Tenna Bilstrup. 🚲

*Jill Lundmark på sin 'trike'.
Hun overnattede bl.a. hos
artiklens forfatter, der
selv er Servas-vært.*



Danmark rundt på langs

81-årige **Jill Lundmark** fra New Zealand cyklede 92 dage i Danmark på sin 'trike'. Hun overnattede for første gang i et shelter, men også hos en række værter. Læs mere om at rejse på lavbudget.

Du kan læse mere om nogle af de forskellige overnatningsmuligheder på de kommende sider



En liggecykel har mindre vindmodstand. Den belaster hverken ryggen eller nakken, og man får heller ikke ondt i skridtet.



Man kan læse Jills rejsedagbøger på websiden crazyguyonabike.com

Om hendes tre måneder i Danmark se kapitlet 'Dawdling in Denmark':



Lundmark havde hørt om shelters før hun kom til Danmark, men aldrig prøvet at overnatte i et. Hun var meget tilfreds med oplevelsen.

→ Midt i maj ankom Jill Lundmark til Danmark med sin cykel. I de 92 dage, cykelturen i Danmark varede, brugte hun udelukkende sin trehjulede liggecykel, som hedder trike på engelsk. De eneste undtagelser var en tog-tur for at komme til Fyn og et par færger. Hun overnattede hos en række værter, der er medlem af services som fx Servas. Hun er selv Servas-vært i New Zealand. Men også vandrehjem er hun glad for, og hun overnattede bl.a. på et vandrehjem i København.

– Jeg kan godt lide at bo på vandrehjem. Det skyldes hovedsageligt, at det er let at møde andre rejsende. Vi snakker, vi deler erfaringer, vi hjælper hinanden og lærer meget af hinanden.

Boede i shelter

På sine rejser har hun også brugt Warmshowers, Couchsurfing og campingpladser. Nye erfaringer i Danmark var overnatning i shelter og organisationen Brug Min Baghave, som inviterer folk til at slå sit telt op gratis.

Cyklisten fra New Zealand er imponeret af, hvor veltilrettelagt Danmark er for cykler.

– Det er det overlegent bedste land, jeg har cyklet i. Byerne har cykelstier, som tit er ganske brede. Tydelige tegn, malet på vejen, fortæller cyklisterne, hvor de kan køre. I vejryds er cykelstien malet op med blå. Det er også dejligt, at cyklisterne har egne trafiklys i krydserne, og at cykler har prioritet over bilerne, siger Jill Lundmark, der også oplevede, at bilisterne var høflige og gav masser af plads, når de overhalede.

Jill Lundmark vil give en anerkendelse til de danske cykelveje:

– Jeg er imponeret over, hvor godt fodgængere respekterer cykelstien og holder sig på gangsidens. I andre lande ville folk bare vade over det hele. Som regel er vejene fantastiske, selvom jeg en gang imellem har haft proble-

mer med at finde dem. Nogle gange ender de i en grusvej, hvad min cykel ikke kan lide – eller har mange små bratte stigninger, hvilket kan være problematisk.

Har cyklet over hele verden

Jill Lundmark ved, hvad hun taler om, for hun har cyklet på langtur over næsten hele verden. Hun startede som 66-årig, efter at være gået på pension, med en tur gennem Skotland. Efter det er rejserne gået til blandt andet Ungarn, Island, Marokko, Sydindien, Schweiz, Frankrig, Tyrkiet, Thailand, Vietnam, Burma og Cambodja. En tur gennem USA for et par år siden var lige ved at blive skæbnesvanger. Jill kom ud for et alvorligt trafikuheld.

Men Jill Lundmark kom igen. Trafikuheldet havde dog blandt andet medført, at det kneb med balancen på en tohjulet cykel – så hun fandt sig en trehjulet liggecykel. Med den tog hun på tur til Mexico og udforskede Yucatanhalvøen sidste vinter. Og kun et par måneder senere gik turen til Danmark.

– Løsningen med en trehjulet liggecykel var indlysende. Ved ulykken med min tohjulede fløj jeg over cykelstyret og landede på hovedet. På en liggecykel er der ikke noget cykelstyr, man kan flyve over. Så snart jeg prøvede en, indså jeg, hvor bekvem den er – jeg fik hverken ondt i ryggen, nakken eller skridtet. Og i stedet for konstant at holde øje med den hvide stribe i vejkanterne, kan jeg kigge på landskabet. Det er dejligt. En liggecykel har også mindre vindmodstand.

Er det hårdt for kroppen at cykle så langt?

– Det er det selvfølgelig nogen gange, men som regel ved jeg hvad jeg kan forvente. Bliver jeg træt, prøver jeg at få mig en eftermiddagslur. Cyklingen giver mig træning for både krop og hjerne, da jeg hele tiden skal arbejde med at finde ud af hvor jeg er, hvor jeg skal overnatte og så videre. Selvom det en gang imellem kan se mørkt ud, har jeg sytten års erfaring med denne slags ture, og jeg ved, at 99 procent af alle mennesker er venlige og hjælpsomme, siger Jill Lundmark, der overvejer at vende tilbage til Danmark om et par år. 🚲

Jeg kan godt lide at bo på vandrehjem. Det skyldes hovedsageligt, at det er let at møde andre rejsende. Vi snakker, vi deler erfaringer, vi hjælper hinanden og lærer meget af hinanden.

JILL LUNDMARK

Sådan overnatter du på lavbudget – og møder nye mennesker

SERVAS: **Oprettet i Danmark**

Servas er en international rejseorganisation, der blev grundlagt på Askov højskole i 1949 af den amerikanske militærtærnægter Bob Luitweiler. Det oprindelige formål var, at unge mennesker efter anden verdenskrig skulle kunne rejse ud og opleve verden. Mellempfolkelig forståelse på græsrodsniveau ville forhindre yderligere krige i at opstå. Konceptet går ud på, at man besøger Servasmedlemmer og bor hos dem i to nætter. Man udveksler tanker og ideer, spiser sammen og tager måske på små udflugter. Der er ingen penge blandet ind i det. Man kan være rejssende eller vært eller begge dele. I dag findes Servas i mere end 130 lande med i alt over 14.000 værter. Organisationen kan ses lidt som en forgænger til coachsurfing. For at blive Servasrejsende eller vært skal man først godkendes gennem et interview.

Læs mere på www.servas.org

WARMSHOWERS: **For turcyklister**

Warmshowers er en organisation for turcyklister. Den er en gratis, internetbaseret platform, hvis formål er at forene turcyklister og værter. Mange af medlemmerne har været på langtur ude i verden. Jill fortæller, at hun har fået meget ud af at diskutere ture og cykler med dem. De har også været til stor hjælp, når der har været noget i vejen med hendes cykel, eller når hun har haft brug for gode råd i al almindelighed.

Læs mere på warmshowers.org/

COUCHSURFING: **11 mio. rejsende**

Couchsurfing er en gratis, internetbaseret platform, som forener lowbudget-rejsende og værter. Den er et globalt netværk med 11 millioner rejsende, som findes i 150.000 byer i alle verdens lande. Målsætningen er en verden som bliver bedre gennem, at rejsende oplever hinandens hverdag. Couchsurferne deler sit liv med de mennesker, de overnatter hos. Det skaber kulturel udveksling og gensidig respekt. Hvis man åbner sit hjem og lader en rejsende overnatte på sin sofa, får man et førstehåndsblik i en anden kultur og kan ydermere opøve sine sprogkundskaber. "Gør verden lidt mindre og lidt venligere", står der på hjemmesiden: couchsurfing.com

SHELTERS: **Når naturen kalder**

Naturstyrelsen har opført shelters på særligt naturskønne steder i skovene, beregnet til overnatninger. Et shelter kan være alt fra et lille hus, med plads til en familie – til en stor overdækning, hvor op til 30 personer kan sove med tag over hovedet og ly for natten. Visse shelters kan bookes på forhånd, så man kan sikre sig fortrinsret. Uanset, hvordan du er kommet til shelteret, så aflever det, som du gerne selv gerne vil modtage det.

Læs mere på naturstyrelsen.dk/naturoplevelser/overnatning/shelters/

BRUG MIN BAGHAVE: **Flinke folk**

Brug min baghave er et landsdækkende netværk af flinke folk, der frivilligt åbner deres baghave for rejsende som mangler et sted at overnatte. Netværket er 100 procent baseret på gæstfrihed, næstekærlighed og frivillighed. Der er ingen krav til faciliteter. Det eneste, man som gæst kan forvente, er et stykke græs. Resten er bonus. Overnatningen skal være 100 procent gratis. Et symbolsk beløb for evt. bad, brænde er ok. Det eneste, gæsten efterlader, er sit fodspor og et smil. Det er op til den enkle haveejer, hvornår baghaven er åben for gæster. Det skal altid respekteres.

brugminbaghave.dk



Efteråret er over os – men der er ingen grund til at stille cyklen. Din medlemsbutik tager cykelglæden til nye stormfulde højder med sæsonens skarpeste cykler og grej.

⊙ I medvind og modvind
Flyv gennem efteråret på Pelagos hverdagsklassiker i smukt og enkelt design. Både dame- og herremodel kommer med Brooks-sadel og aluminiumsskærme, der beskytter mod regn og mudder. Pelago Brooklyn og Bristol fås med et, tre eller otte indvendige gear – i flere farver og størrelser.

**NORMALPRIS FRA 5.795,-
MEDLEMSPRIS FRA 5.040,-**

⊙ Parat til regn

Ta' cykelregnslaget med i tasken – så kan regnen bare komme an! AGUs poncho er 100% vandtæt, godt ventileret og kan bindes om livet, så den ikke blaftrer. Regnslaget kan foldes ned i sin egen lomme og fås i et væld af flotte farver.

**NORMALPRIS: 499,-
MEDLEMSPRIS: 375,-**

Ekstra nedsat



⊙ Eventyrernes cykelklub
Sæt dig godt til rette i lænestolen med denne forrygende samling fotos og rejseberetninger fra verdens ældste off road-cykelklub. Bogen dokumenterer klubbens svimlende cykelekspeditioner helt tilbage fra 1950'erne – bl.a. pionerture tværs over Island, op til Mount Everest Basecamp og gennem det skotske højland.
PRIS: 349,-



Pyt med regn og blæst



⊙ Fingerspitz-gefühl

Lad dig ikke narre af Hestra Velos klassiske look. De bløde lammeskinshandsker er designet særligt til cykelturen med stødabsorberende lag i håndfladerne og touch screen funktion på pege- og tommelfinger, så du kan betjene dine gadgets med handskerne på. Fås også i brun.

**NORMALPRIS: 895,-
MEDLEMSPRIS: 805,-**

⊙ Rygsæk til regn og rusk

Ortlieds lette hverdagsrygsæk i slidstærkt stof er 100 % vandtæt, har praktisk rullelukning og behagelig pasform. En polstret indvendig lomme beskytter din laptop, mens 18 luftkanaler sørger for god ventilation på ryggen. Tasken er PVC-fri og fås i flere farver.

NORMALPRIS: KR. 1.299,-
MEDLEMSPRIS: KR. 1.149,-



⊙ Engelsk elegance

Dashels stilrene cykelhelme bliver formet i hånden på en lille fabrik i Cornwall, der tidligere producerede militærudstyr. Med cykelhelmen i karbon får du samme hårdføre kvalitet, men design og komfort er udviklet til den moderne hverdagscyklist. Remmens magnetiske spænde er nemt at betjene – også med handsker og stivfrosne fingre. Fås i blå, grå og hvid.

NORMALPRIS: KR. 1.519,-
MEDLEMSPRIS: KR. 1.365,-



⊙ Fisherman's friend

De danske designere hos SE-GEL har hentet inspiration fra det færøske fiskermiljø, og skabt en taske, der kan modstå selv den værste søgang. Den håndsnyede taske er 100 % vandtæt, har 15" laptop-lomme og kan bæres over skulderen eller monteres på cyklen. Vælg mellem sort, mørkegrøn, sand, orange og frisk fisker-gul.

NORMALPRIS: 899,-



⊙ Træk en sweater på

Den bløde hættetrøje fra Katushas pendlerkollektion holder dig lun på afslappede cykelture. Der er kælet for detaljerne: To rummelige lynlåslommer sørger for, at dine ting ikke rasler ud, mens reflekstryk på ryg og hætte giver ekstra synlighed.

NORMALPRIS: KR. 1.049,-
MEDLEMSPRIS: KR. 899,-



⊙ Vægtløst vidunder

Efteråret er fuld af sjaskvåde overraskelser, men letvægtsjakken Montane Minimus klarer det hele. Den vind- og vandtætte jakke har et imponerende vandsøjletryk på 20.000 mm og er syet i åndbart stretch-materiale, der følger kroppens bevægelser. Efter regnen kan jakken foldes sammen til det rene ingenting.

NORMALPRIS: KR. 1.700,-
MEDLEMSPRIS: KR. 1.530,-



Se alle
dine fordele på
**cyklistforbundet.
dk/fordele**

Efterår med rabat



Billig delebil i seks byer

Få stor rabat på det månedlige abonnement hos delebilsordningen **LetsGo**. Minibiler, familiebler og kassevogne står klar, når du har brug for det – heraf mange elbiler. Vælg mellem flere abonnemeter.

OP TIL 56 % RABAT*

OPLYS KODEN LETSGOCYKLIST VED INDMELDSE



Lav mad i det fri

Ryk madlavningen ud under åben himmel med lækker gear og grej fra **OutdoorCooking.dk**. Stort udvalg af kvalitetsudstyr til alle ambitionsniveauer – fra bålgryder og kaffekedler til fuldtudstyrede udendørskøkkener.

12 % RABAT*

BRUG RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET1920YZ I TRIN 3 I CHECKOUT



Åbent værksted

Trænger din cykel til en kærlig hånd? Så book et låneværksted i kælderen under Rømersgade 7 i København K. Vi stiller arbejdsstand og værktøj til rådighed for medlemmer.

GRATIS

BOOK EN TID VED AT SENDE EN MAIL TIL 1905@CYKLISTFORBUNDET.DK



Skovræs til særpris

Kør MTB i Hareskoven i Nordsjælland – på egen hånd eller med guide. Som medlem lejer du cykler med rabat hos MTB-Tours' to butikker i Hareskoven og Klampenborg.

10 % RABAT*

BESTIL RABATVOUCHER VIA BUTIK@CYKLISTFORBUNDET.DK



Hadsten Højskole

Hadsten Højskole er blandt landets ældste højskoler og tilbyder en

FAST RABAT PÅ 250 KR.

til Cyklistforbundets medlemmer.



Rabat hos Tænk

Bliv medlem af Forbrugerrådet Tænk til særpris – så får du magasinet Tænk 10 gange årligt og fuld adgang til alle testresultater online.

10 % RABAT*

MELD DIG IND VIA CYKLISTFORBUNDET.DK/TAENK

DET MED SMÅT: *RABATTERNE GIVES KUN TIL MEDLEMMER AF CYKLISTFORBUNDET OG KAN IKKE KOMBINERES MED ANDRE RABATTER. HOS LETSGO ER DEN OBLIGATORISKE SELVRISIKOFORSIKRING IKKE OMFATTET AF RABATTEN. HOS OUTDOOR COOKING ER NOGLE BRANDS UNDTAGET - SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE. RABAT HOS NOVASOL DANSOMMER GÆLDER KUN NYE BOOKINGER. ER DU ALLEREDE MEDLEM AF FORBRUGERRÅDET TÆNK, KAN DU KONTAKTE RÅDET OG SKIFTE TIL ET MEDLEMSKAB MED RABAT. VISSER MÆRKER ER UNDTAGET HOS CAMPZ.DK - SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE.

Sammen bliver vi hørt!

Danmark har brug for flere cyklister, og danske cyklister har brug for bedre forhold. Vær med til at give cykelsagen en stærk stemme – meld dig ind i Cyklistforbundet.

Støt med valgfrit beløb via Mobile Pay: 818155

Vælg det årsmedlemskab, der passer bedst til dig:



Almindeligt medlemskab

– for dig (og ingen andre) PRIS: 350,-

Meld hele husstanden ind – uanset hvor mange I er: PRIS: 500,-



Digitalt ungdomsmedlemskab*

– for dig, der er 18-35 år PRIS: 200,-

Meld hele husstanden ind* – uanset hvor mange I er: PRIS: 350,-



Seniormedlemskab

– for dig, der er pensionist PRIS: 200,-

Meld hele senior-husstanden ind – uanset hvor mange I er: PRIS: 350,-

Ja tak, meld mig ind!

Bliv medlem på cyklistforbundet.dk/medlem – eller scan koden og meld dig ind via mobilen:



**CYKLIST™
FORBUNDET**

PEDALKRAFT – SIDEN 1905

*DU MODTAGER IKKE DET TRYKTE MAGASIN, MEN KAN LÆSE DET ONLINE

Bliv klar til nye eventyr

Tank op på telte, trøjer, termokander og andet godt til friluftslivet. Hos Campz.dk får du rabat på det store udvalg af udstyr og beklædning i høj kvalitet.

10 % RABAT*

OPLYS KODEN CDKCYKLIST2019 I TRIN 3 I CHECKOUT



Kør-selv-ferie til medlemspris

Smæk cyklerne bag på bilen og sæt kurs mod Toscana, Harzen eller andre dejlige destinationer. Hos rejsespecialisten Happydays får du udvalgte kør-selv-ferier til særlig medlemspris. Se de aktuelle tilbud på happydays.nu

10 % RABAT*

BRUG RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET PÅ HAPPYDAYS.NU*

DET FÅR DU SOM MEDLEM:

- Magasinet **CYKLISTER** fire gange årligt
- Det **elektroniske nyhedsbrev** CYKLISTER hver måned
- **Rabat** på cykler, udstyr og oplevelser
- **Juridisk bistand**, hvis du kommer til skade på cykel
- **Indflydelse** på dine forhold som cyklist

Se alle fordele på cyklistforbundet.dk





**Tilmeld dig
nyhedsbrevet her:
cyklistforbundet.dk/
Aktuelt/Nyhedsbreve**



Guides til at cykle med dine børn

→ Har du mindre børn eller børnebørn? Så savner du måske inspiration og gode råd til, hvordan I kommer i gang med cykeltræningen, hvornår barnet kan cykle i trafikken, osv.?

Hvis du skriver dig op til Cyklistforbundets nye nyhedsbrev Børn Cykler, får du inspiration til et godt cykelliv med børn. Med dit første nyhedsbrev får du vores nye film, der viser hvordan I

selv kan lave sjov cykeltræning. Du kan blandt andet se, hvordan I leger 'kongens efterfølger' og andre cykellege.

Cyklistforbundets koncept 'cykelleg' træner børn til at blive cykelsikre og kunne holde balancen, foretage hårde opbremsninger og skarpe sving, bedømme afstand og fart og få god rum- og retningssans – mens de leger og har det sjovt. 🚲

Cyklistforbundet i Vejle får unge op på elcyklen

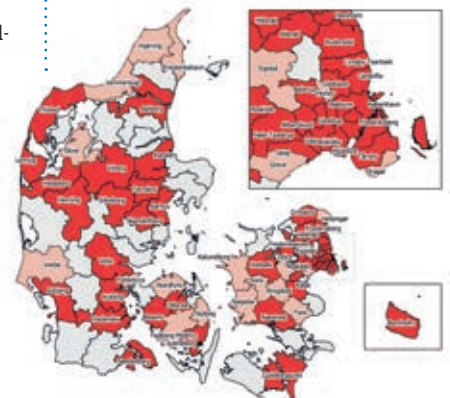
Er elcyklen attraktiv for unge? Svaret er Ja. Derfor meldte 22 elever på Rosborg Gymnasium & HF i Vejle sig som testpiloter i en måned, hvor de to uger ad gangen testede elcyklernes potentiale. Humøret var højt, da de unge fik overrakt cyklerne. De var allerede positivt overraskede på test-turen. "Woow det går stærkt, lød det fra flere af dem." Projektet er blevet til i samarbejde mellem Cyklistforbundet i Vejle, Grønt Forum, Vejle Kommune, Rosborg Gymnasium & HF.

Cyklistforbund i hele Danmark

41 lokalafdelinger har Cyklistforbundet nu over hele landet. Desuden har Cyklistforbundet såkaldte repræsentanter i 21 kommuner, hvor der ikke er en egentlig afdeling.

Svendborg og Sønderborg er nyeste skud på stammen. Begge har holdt stiftende generalforsamling i år. Svendborg er genopstanden fra de døde, da der for år tilbage også var en afdeling i byen. Alle i den nye bestyrelse er nye medlemmer af Cyklistforbundet, og de har blandt andet markeret sig under folketingsvalget. Sønderborg ser blandt andet frem til at være målby for Tour de France i 2021.

Ingen afdeling
 Afdeling
 Repræsentant



4.700 SKOLEKLASSER DYSTER OM NYE CYKLER



→ Fra d. 2.-15. september cyklede godt 107.000 elever fra 4.700 klasser i hele landet med i Cyklistforbundets årlige kampagne Alle Børn Cykler. I kampagnen, der arrangeres i samarbejde med Novo Nordisk, samlede eleverne point ind ved at cykle til skole og fritidsaktiviteter, og tjente et ekstra point ved at huske hjelmen.

Kampagnen giver samtidig lærerne adgang til en vifte af sjove undervisningsmaterialer – fx cykelstafet med grammatik, et besøg med 'aktiv matematik' hos en cykelhandler eller et forløb i samfundsfag om doping. Den slutter med at finde én vinderklasse samt udnævne Årets Børnecyklist.

Vinderklassen får overrakt hovedpræmien ved en event på den vindende skole d. 4. oktober. 🚲



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

#pedalkraft



@behindhandlebars: Roskilde



@pedalhound: oldrestingshack



@sørensvendsencom: 130k



Hvor er opladerne?



Brian Holmstrøm Nielsen

Alle vi glade elcyklister har fået stor lyst til at cykle rundt i landet på ferier og lignende - Men det er en stor hæmsko, at man ikke kan slå op nogen steder, hvor der findes oplade muligheder for en elcykel. Kan dette ikke tegne ind på nogle cykelapps ?

1 uge · Synes godt om · Svar · Besked · 3



Topfan

Mie Allersted

Kanon idé! Sikker og tryk parkering OG oplademulighed 👍👍 Det vil også være fedt for e-ladcykler 😊

1 uge · Synes godt om · Svar · Besked · 2



Ole kæmper for Kalundborg



Cyklistforbundet @cyklistforbund · 4d

Kalundborg som cykelby - ja da! Ole Stahl Nielsen, @Cyklistforbund-Kalundborg vil have politikere, borgere, virksomheder med på visionen en god by for #cyklister: sn.dk/Kalundborg/Kal... Sådan Ole. #Civilsamfund #Pedalkraft #AktivTransport #kompoldk @martinldamm @KlausBondam



Kalundborg er klar til at blive en cykelby
sn.dk



Kørekort til elcykler, tak!



Frank Sejer Christensen Cyklistforbundet må meget gerne arbejde for en eller anden form for el-cykel kursus/førerbevis. Og det gjorde det hårdt at arbejde som pedel og fiske og meget mere. Men nu her to år efter jeg fik min el-cykel kan jeg passe mit arbejde uden smerter og jeg kan fiske, gå en tur i skoven og lige nu finde kantareller, gøre rent og ta trappen uden pause op til 2. sal hvor jeg bor.

Synes godt om · Svar · 3 t · Redigeret · 2



Elcyklen klarede helbredet



Knud Larsen Ja jeg er også vild med min cykel. Jeg har slidt i hofter, knæ og ankler så det var lidt svært for mig at gå for år tilbage. Og det gjorde det hårdt at arbejde som pedel og fiske og meget mere. Men nu her to år efter jeg fik min el-cykel kan jeg passe mit arbejde uden smerter og jeg kan fiske, gå en tur i skoven og lige nu finde kantareller, gøre rent og ta trappen uden pause op til 2. sal hvor jeg bor. Så nu cykler jeg til alt inden for en radius af ca 15 km. Og jeg sparer ca 500 kr. på brændstof i måneden. Det er godt for miljøet og så er det da dejligt med lidt ekstra til at forkæle børn og børnebørn med. At cykle er vist ren win-win.

Synes godt om · Svar · 2 u · 4

Find os på nettet:

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

Ny serie:

Der er mange forskellige måder at være medlem af Cyklistforbundet på.

Mød skuespillerparret Tammi Øst og Jens Jørn Spottag, der har et husstandsmedlemskab.

Husstandsmedlemskab
For hele din husstand uanset, hvor mange I er
500 kr. pr. år

PERSONLIGT MEDLEMSKAB

VIRKSOMHEDSMEDLEMSKAB

HUSSTANDSMEDLEMSKAB

DIGITALT UNGDOMSMEDLEMSKAB

SENIORMEDLEMSKAB

BLIV MEDLEM PÅ
CYKLISTFORBUNDET.DK/MEDLEM

”Nogle gange virker det som om, cyklister ikke forstår trafik”



Hvem er I?

Vi er begge skuespillere og bor i København. Vi har bil, som vi mest bruger til og fra sommerhuset, så i byen kører vi nærmest altid på cykel. Tammi har to elcykler, en på landet og en i byen. Jens har en Brompton, en Short John og en elcykel. Tammi har også en Brompton, som hun er ved at sælge, fordi hun ikke bruger den nok, men synes det er en fantastisk cykel. Vi har købt vores Bromptons i Cyklistforbundets butik, 1905.

Hvordan bruger I cyklen i jeres liv?

Vi bruger cyklen som det primære transportmiddel, dels fordi det er hurtigere at bruge cykel i byen og dels for motion. Det er en frihedsfølelse at cykle fra sted til sted og nemt at parkere og nemt at komme videre i den indimellem tunge trafik i København.

Fortsæt sætningen:

Cyklistforbundet skal ...

Cyklistforbundet skal til stadighed arbejde for forbedrede cykelstier og sikkerhed for cyklister, særligt i de store byer. Derudover bruge jeres indflydelse til at påvirke politikere til at forstå cyklismens indlysende fordele i en storby. Et håb kunne være en betalingsring i Indre By, så privatbilismen i nogen grad kunne begrænses.

Der er mange forskellige nye køretøjer i byen og på cykelstien ud over cykler fx: el-løbehjul, speed pedelecs, el-skateboard, elcykler og ladcykler. Hvad er jeres mening om det?

Vi har selv elcykler, og der må man begrænse sin lyst til hastværk. Det samme må gælde alle andre nye transportmidler. Det er en opdragelse på linje med at få et kørekort til bil. Nogle gange virker det som om, cyklister ikke forstår trafik; myldretrafik, vigepligt, hensyn, overhalingsregler og at køre efter forholdene. Der synes vi allerede, at Cyklistforbundet blander sig fornuftigt i debatten, og det er jo bare at blive ved med at fremme en god kultur på cykelstierne i København. Men den stress, der er i byerne, er jo også på grund af biler, så en langsigtet begrænsning af den ville være ideel, men det er tilsyneladende svært at debattere, selvom det klimamæssigt sandsynligvis bliver påkrævet en skønne dag – nok i nær fremtid. 