

# CYKLISTER

DET TOG TO ÅR FOR ELEVERNE  
AT CYKLE JORDEN RUNDT

**Besøg på  
cykelskolen  
i Odense**

**SIDE 18**

GUIDE  
**Sådan vælger  
du cykel**  
SIDE 22

REJSE:  
**På to hjul  
langs Elben**  
SIDE 26



**TEMA**

**MED ELBILER  
BLIVER DET HELE  
GODT... ELLER**

# UDFORSK NATUREN

10% MEDLEMSRABAT | FORÅRSNYHED FRA OSPREY: TALON/TEMPEST 2021



## Womens Tempest 9 2021

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

999,-

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



## Talon 11 2021

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

999,-



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



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

GODT Udstyr - BEDRE Oplevelser

## MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du  
en masse fordele.



# INDHOLD



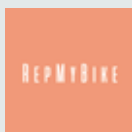
Jaruplund Højskole



Nordisk Korthandel  
scannaps.dk



UDEN GRØNNE - UDEN OPLEVTE



### 3 MEDLEMSRABATTER

5 LEDER Giv Danmark 2275 km ny cykelsti

6-7 NOTER Nyt fra ind- og udland

## TEMA

### Med elbiler bliver det hele godt ... eller

3 Ikke politisk vilje til færre biler

10 Elbilen er stadig en bil

12 Den omvendte mobilitetspyramide

13 Vi har brug for elbiler... og cykler

14 Indkaldelse til landsmøde

15 Nu bliver det nemmere at være cykelturist

18 Eleverne cykler gladeligt 20.000 km om året

22 Guide: Vælg den rigtige cykel

26 REJSE: på to hjul langs Elben

30 Nyt fra Cyklistforbundet

31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

32 BAGSIDEN: Cyklistens færdselslov:  
Sådan cykler du ved stoppestedet

Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/  
MEDLEMSRABATTER

“Med min Gazelle elcykel er stejle bakker, lange strækninger og frisk modvind aldrig en udfordring”



Ultimate T10 HMB

#### Gazelle har den perfekte elcykel til dig

Med en elcykel fra Gazelle får du en cykeloplevelse ud over det sædvanlige! Vores håndbyggede elcykler er gennemtænkt ned til den mindste detalje, så du er sikret behagelig komfort, kvalitet i topklasse, innovativt udstyr og lækkert design.

#### Test en Gazelle elcykel og mærk selv forskellen

Gazelle har forhandlere over hele landet - også nær dig. Hos din lokale Gazelle-forhandler kan du altid få personlig rådgivning og hjælp til at vælge den perfekte elcykel til dig!

Besøg [www.gazellebikes.com/da-dk](http://www.gazellebikes.com/da-dk)



Ceotonatasken er perfekt til cykelturen i byen. Tasken fås i to størrelser og kan monteres både for og bag på din cykel.

**CEOTONA**



**CEOTONA.DK**

## LEDER

# Giv Danmark 2275 km ny cykelsti

→ Lige nu forhandler politikerne på Christiansborg de kommende mange års investeringer i veje, motorveje, jernbaner, offentlig trafik og cykelstier – kort sagt Danmarks infrastrukturplan frem til 2035. God infrastruktur binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Men det er ikke lige meget, hvor snittet mellem bil, offentlig transport og cykel lægges.

Derfor sendte vi forud for forhandlingerne Cyklistforbundets udspil 'Giv Danmark 2275 km cykelsti' til politikerne. Her opfordrer vi politikerne til at sikre anlæggelse af nye cykelstier ud og ind ad 28 trængselsramte byer uden for København, anlæggelse af nye cykelstier langs statsvejene, udbygning af supercykelstierne i hovedstaden samt investering i nem og sikker cykelparkering til de store trafikknudepunkter og andre relevante steder. Det er en investering, der vil styrke den grønne og aktive transport markant, få flere til at skifte fra sæde til saddel og dermed fjerne en stor del af trængslen på vejene.

Politikerne har lige nu en unik mulighed for at sikre de cykelforhold, der får danskerne op på cyklen igen og bruge cyklisme til at male Danmarks trafikale fremtid mere grøn. Nøgternt set har ingen behov for en motorvej. Vi har derimod behov for at kunne transportere os selv og vores varer effektivt med mindst mulig belastning af miljø og klima. Vælger man at fokusere på målet – frem for at låse sig fast på de sædvanlige midler som mere motorvej og mere asfalt – er cyklen ikke til at komme uden om. Ikke hvis man mener det alvorligt med grøn omstilling, sundere liv og bedre byer.

Når vi samtidig ved, at 65% af danskerne har under 20 km til arbejde (overkommelig afstand på en elcykel), så er der ikke meget at betænke sig på. Vi er som land nødt til at lave de investeringer, som får cyklisme og kollektiv trafik til at spille. Vi er nødt til at gå en anden vej end bilvejen. For man holder lige så meget i kø i en elbil som en benzinbil. Man får lige så lidt daglig motion i en elbil som en benzinbil.

At være cyklist gør en forskel i hverdagen. Det ved vi i Cyklistforbundet alle sammen godt. Jeg er sikker på, at mange kan nikke genkendende til det, som tidligere vejr vært på DR, Anja Fonseca, nu pressechef i DMI, siger i vores nye podcast 'Jernhesten': Cykling er et kæmpe mentalt frirum, hvor jeg får ro i hjernen og masser af ideer.

Også derfor siger vi: Kom så – giv Danmark 2275 km ny cykelsti! 🚲

**JENS PETER HANSEN**  
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



**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.



**Ansvar. redaktør**  
Klaus Bondam  
**Redaktør**  
Jørgen Schlosser  
jsc@cyklistforbundet.dk  
**Redaktion**  
Christina B. Nicolaisen  
Jane Kofod  
Trine Stig Mikkelsen  
Morten Bracker  
Kia Johansson  
Sidsel Friis Marxen

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

**Hovedbestyrelse**  
Se kontakinfo på  
cyklistforbundet.dk/  
hovedbestyrelse  
Oplag 13.000 stk.  
ISSN 0109-2790

**Udgives** fire gange årligt

**Design & Produktion**  
OTW A/S

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

**Eftertryk**  
Denne udgivelse er beskyttet  
i medfør af gældende dansk  
lov om ophavsret. Kopiering  
må kun ske i overensstem-  
melse med loven.

**Forsidefoto:** Jens Hasse



FOTO: JENS DRESLING

## Flere afgørelser går nu politiet imod

Kommunen ønsker lavere bilhastighed i byerne, men politiet siger nej. Det er en situation, som mange kommuner kan nikke genkendende til, og som CYKLISTER skrev om i januar. Men politiet har nu i flere tilfælde oplevet, at Transportministeriet har hældt deres afgørelse ned ad brættet, senest vedrørende Nordre Frihavnsgade i København, som kommunen ønsker at ændre til en cykelgade. Kommunen fik for et år siden nej fra

Politigården til at ombygge gaden, men klagede over afslaget.

I en ny afgørelse giver Transportministeriet kommunen medhold. Det afviser politiets argument om, at det forringer de trafikikkerhedsmæssige forhold.

Afgørelsen kommer i forlængelse af to andre afgørelser vedrørende København, som også gik politiet imod.

## Flere køber elcykler

Danske cykelforhandlere importerer flere og flere elcykler til landet og slog med 69.000 importerede elcykler i 2020 det hidtidige rekordår 2019, hvor rundt regnet 63.000 elcykler krydsede landets grænser. Dette svarer til en stigning på 10 pct. på et år.

Importen af elcykler har været kraftigt stigende over en årrække og er næsten fordoblet siden 2015, hvor der blev importeret knap 36.000 elcykler til Danmark.

Cyklerne med elmotor er trods de store stigninger stadig langt fra at være på niveau med de konventionelle cykler med 'rugbrøds-motor', hvoraf der blev importeret 351.000 i 2020. Dette er 29 pct. færre end i 2015, hvor Danmark importerede rundt regnet 497.000 konventionelle cykler.



FOTO: SHUTTERSTOCK



### Der er sundhed og milliarder at hente, hvis vi cykler mere

Hvis vi cykler 20 procent mere end i dag, bliver vi ikke alene mere sunde – vi vil også spare samfundet for udgifter på 3,2 mia. kr. hvert år. Det viser en analyse, som Danske Regioner har foretaget.

Beløbet er udregnet på baggrund af, at arbejdsmarkedet undgår 1.200 daglige sygemeldinger. Samtidig vil den ekstra motion, vi får, give en sundhedsgevinst, så udgifterne til behandling vil falde. Opgørelsen er baseret på nettogevinsten ved at cykle. Motion og færre sygedage trækker regnskabet op i højere grad end den omkostning, der er, når der sker uheld for cyklister.

KILDE: DANSKE REGIONER



FOTO: GULDBORGSUND

### Syddavsørerne vil være Europas førende cykelregion

Frem mod 2025 vil Syddavsørerne – med de to lokale kommuner for bordenden – investere mere end 200 millioner kr. i landsdelens cykelinfrastruktur. Ambitionen er at udvikle en cykelregion i verdensklasse og intensivere landsdelens grønne omstilling.

–Der er tale om en gennemgribende optimering af Lolland-Falsters cykelinfrastruktur. Vores landsdel gennemgår allerede en omfattende grøn omstilling, og cyklen repræsenterer en veldokumenteret mulighed for at understøtte den udvikling i endnu højere grad. Ambitionen er at skabe Europas førende cykelregion, fortæller borgmester i Guldborgsund Kommune John Brædder (G). Der er lokaliseret godt 111 millioner kroner, som i perioden frem til 2025 skønnes at blive anvendt på Lolland-Falster indenfor cykelområdet, skriver Business Lolland-Falster. Med baggrund i denne basisfinansiering håber man på en statslig finansiering på 100 millioner kroner.



## Cykelstier på NYC's broer

Cyklister i New York City fik gode nyheder i starten af 2021 – både Brooklyn og Queensboro broerne får dedikerede tovejs cykelstier i år, hvilket gør det sikrere og lettere at rejse mellem bydelene. Borgmester Bill de Blasio annoncerede i en tale om byens tilstand en »radikal ny plan« for at forbyde biler fra den inderste bane på Manhattan-enden af Brooklyn Bridge og omdanne den til en tovejs beskyttet cykelbane og omdanne det eksisterende promenadeområde til et fodgængerområde.



## Birk Hjuler i ECF

Sidsel Birk Hjuler, der er leder af sekretariatet for supercykelstierne i Region Hovedstaden, er valgt ind i bestyrelsen for ECF. Tidligere ambassadør i Danmark, Henk Swarttouw er ny præsident.

ECF, European Cyclists' Federation, har sammen med flere andre cykelorganisationer lanceret et nyt initiativ: Kvinder i cykling, der har til formål at hjælpe kvinder med at få mere synlighed, gennemslagskraft og flere af de førende pladser i cykelbranchen og i hele sektoren. Cykelsektoren er traditionelt en mandsdomineret industri i alle grene. Kvinder er generelt underrepræsenterede i besty-



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Cykelbaner giver mere cykling

Skaber offentlige investeringer i bæredygtig mobilitet virkelig adfærdsændring? Kan mere dedikeret infrastruktur føre til øgede niveauer af cykling? Resultaterne af en ny undersøgelse tyder på, at dette er tilfældet: Nye cykelbaner oprettet under COVID-19-pandemien øgede cykeltrafikken i europæiske byer med mellem 11% og 48%.

Undersøgelsen indsamlede data fra 736 officielle cykeltællestationer i 106 europæiske byer samt infrastrukturdata fra ECF's COVID-19 cykelmåler-tracker for at sammenligne byer,

der etablerede midlertidig »pop-up« cykelinfrastruktur i begyndelsen af pandemien med dem, der ikke gjorde det

– Det er klart, at mange mennesker skiftede til cykling på grund af coronavirus for at undgå folkemængder på offentlig transport,« siger Sebastian Kraus, hovedforfatter af undersøgelsen.

– Men vi viser, at de nye cykelbaner i sig selv også har genereret et betydeligt niveau af yderligere cykeltrafik.

KILDE: ECF

## Stifter 'Kvinder i cykling'



Jill Warren, CEO i ECF

relser og blandt ledende stillinger såvel som i politik.

Kvinder i cykling skal arbejde for: En platform for kvinder fra alle dele af sektoren med muligheder for at netværke, udveksle synspunkter og erfaringer og samarbejde. At tilskynde organisationer i sektoren til at vedtage mål og politikker, der forbedrer mangfoldighed og kønsbalance og øger kvin-

ders repræsentation i lederroller. At der ikke mere optræder paneler med kun mænd til begivenheder i cykelsektoren. Og sørge for, at kvinders forskellige oplevelser tages i betragtning og repræsenteres i beslutningstagende organer, projekter og processer, der påvirker sektoren.

KILDE: CYCLINGINDUSTRIES.COM  
ECF.COM/COMMUNITY/WOMEN-CYCLING



**TEMA**

# **MED ELBILER BLIVER DET HELE GODT...**

**ELBILEN BLIVER AF NOGLE SET SOM ET  
'COLUMBUSÆG', DER LØSER DE PROBLEMER,  
SOM SAMFUNDET OPLEVER MED FOSSILBILER:  
DET GÆLDER BÅDE FORURENING, KLIMA OG  
STØJ.**

**MEN ELBILEN HAR ÆT PROBLEM: DEN ER STADIG  
EN BIL. DEN FYLDER, DEN ER FARLIG OG DER  
ER MILJØPROBLEMER VED AT PRODUCERE DEN.**

**LÆS VORES TEMA OM ELBILER.**



# IKKE POLITISK VILJE TIL FÆRRE BILER



Christian Grunert Rantorp er redaktør for transportmediet Mobilitytech.

→ Vi er midt i en klimakrise, men der kommer ikke færre biler i Danmark i de kommende år. Der kommer mange flere. En forudsigtelse er, at der kører 600.000 flere biler rundt i Danmark i 2030, end i dag. Og i regeringens forslag 'Danmark Fremad - Infrastrukturplan 2035' bliver der lagt masser af ny asfalt til biler. En del af bilerne vil være elbiler; mere klimavenlige, men stadig biler. De skaber trængsel, de støjer (dæk-/vindstøj), de koster på miljø og arbejdsforhold under produktionen, og de er farlige.

- Elbiler er et klart fremskridt i forhold til fossile biler, men vi synes slet ikke, at der skal være flere biler i Danmark, siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam. Han mener, at cyklen bliver negligeret og ikke taget alvorligt, når fremtidens infrastruktur planlægges.

- Med elcykler og el-ladcykler kan cykler virkelig batte, både når det gælder transport af personer og af gods, men i Danmark tænker man stadig i flere biler og motorveje, og det ender for ofte med almisser til cyklen i det politiske transportforlig. Cyklen bliver ikke taget seriøst. Regeringen vil ud af et samlet beløb på 160 mia. til infrastruktur sætte to milliarder af til cykler. Det er alt, alt for lidt, siger Klaus Bondam.

## Vil ikke ændre transportvaner

Christian Grunert Rantorp er redaktør på transportmediet Mobilitytech, der udgives af Ingeniøren. Han har fingeren på pulsen både hos politikere og eksperter, og for ham er der

ikke tvivl om, at flertallet ser elbilen som opfindelsen, der betyder, at danskerne ikke behøver at ændre transportvaner.

- Der er ikke politisk flertal for grundlæggende at forandre den måde, vi transporterer os på i Danmark. Det er elbilen, der skal løse klimaudfordringen på både den korte og den lange bane, også når du spørger eksperter og Klimarådet. Der synes ikke at være nogen forventning om, at vi ændrer transportvaner, og at man fx dropper sin private bil og om lægger sine ture til cykel eller kollektiv transport, siger Christian Grunert Rantorp.

- Bilen er danskernes foretrukne transportmiddel, og det holder man fast i, den også vil være i fremtiden. Så derfor skal vi sikre, at bilen er så grøn som mulig, siger Christian Grunert Rantorp.

Den politiske holdning hos regeringen og modstanden mod brug af 'pysken' mod fx trængsel blev tydelig, da den med det samme lukkede helt ned for forslaget fra elbilkommissionen om en trængselsafgift.

- Teknologien er der, og den er meget bedre og mere gennemtænkt, end da man sidst talte om bompeng og trængselsring. Det er relativt nemt, og der er samfundsmæssigt overskud ved det. Alligevel vil politikerne overhovedet ikke overveje det. Det er udtryk for, at der går politik i det, det er sjældent kun den sunde fornuft, der gælder, når man vælger infrastruktur, der er andre politiske hensyn, siger Christian Grunert Rantorp.

## Milliarder ind fra bilerne

Han peger på en anden grund til, at politikerne ikke for alvor ændrer på transportvanerne, nemlig at staten får mange penge ind på bilafgiften - op mod 60 milliarder kroner.

- Vi er rigtig glade for biler i det her land og betaler gerne mange penge for dem. Det kommer også til at gælde elbiler. Vi vil ufortrødent købe biler, og politikerne ønsker også, at vi skal købe biler. Det er et enormt provenu, man får ind, siger redaktøren. Han mener dog, det er forkert, at elbilen bliver set som løsningen på næsten alt.

- Vi har det med at tale om trængselsproblematikken og klimaproblematikken i samme ombæring, selv om det jo er to forskellige ting, vi forsøger at løse. Når vi taler trængsel og sundhed, så er cykler jo oplagte som et alternativ til den private bilkørsel. Der er efterhånden en rigtig god erfaring med elcykler. Det er interessant, at de tilsyneladende kan det, som kollektiv transport og almindelige cykler har haft svært ved, nemlig at lokke folk ud af bilen. Når du har en god infrastruktur, som vi efterhånden har i Region Hovedstaden med de her supercykelstier, så virker det som om, der er et stort uindfriet potentiale i elcykler, siger Christian Grunert Rantorp. 🚲



# ”**ELBILEN ER STADIGVÆK EN BIL**”



Cykling er altid  
noget, der kun  
får almisser

*LASSE SCHELDE ARBEJDER MED  
BÆREDYGTIG TRANSPORT. HAN SER  
STORE PROBLEMER VED ELBILER, OG  
ØNSKER LANGT STØRRE INVESTERINGER I  
CYKLISME.*



*Elbiler støjer mindre ved  
lav hastighed, men på  
motorveje er det ikke  
motoren der larmer, men  
dækstøj og vindstøj. Det  
gælder også elbiler.*

Lasse Schelde sidder i bestyrelsen for Cycling Embassy of Denmark, der arbejder med at udbrede den danske cykelkultur. Han var tidligere direktør i Bicycle Innovation Lab, inden han stiftede Moving Spaces.



→ - Elbiler kan lokalt mindske dele af luftforureningen - det, der kommer direkte fra udstødningen, men jo ikke dækparker. Men udfordringen er, at den fylder det samme som andre biler, og der er ikke noget grundlæggende opgør med vores opførsel i forhold til bæredygtighed. Så på den måde så fortsætter den jo det bilregime, kunne man kalde det, eller den bilkultur, som vi har i forvejen. Det er jo et problem, hvis du spørger mig; det er stadigvæk en bil. Sådan siger Lasse Schelde, der er stifter af Moving Spaces, et firma der arbejder med bæredygtig

transport med særlig fokus på cyklisme. Fremskrivninger, bl.a. fra Energistyrelsen, viser, at der kommer flere og flere biler i Danmark i de kommende år, og der bliver stadig planlagt flere veje og motorveje. Lasse Schelde advarer imod, at elbilerne kommer til at sætte en kæp i hjulet for et egentlig opgør med bilens dominans.

- Det er meget, meget svært at ændre folks vaner på det område, og det gennemsyrrer hele vores planlægning. Det hedder vejdirektoratet, det hedder ikke mobilitetsdirektoratet. Vejdirektoratet beskæftiger sig med veje, og det er jo underforstået hele tiden, at det er til biler. Men, jeg mener, vi skal reducere antallet af biler, det vil sige, vi skal ikke bygge nye veje. Dybest set, så handler det om, at vi skal have færre biler, siger Lasse Schelde.

Lasse Schelde ser gerne mange flere investeringer i fx supercykelstier end til flere veje - som for eksempel en Kattegatforbindelse, der vil medføre flere biler.

- Allerede dengang den første analyse blev lavet til supercykelstierne, kunne man se, at hvis man investerede alle pengene på én gang, så havde man allerede på fem år tjent de penge hjem på samfundsøkonomisk fortjeneste, så at sige. Cykling er altid noget, der kun får almisser, og det skal man arbejde rigtig meget på at ændre.

*Du mener ikke, at cyklen i høj nok grad bliver set som en seriøs spiller på mobilitetsområdet?*

- Nej. Det synes jeg desværre ikke.

*Men når nu det bliver elbiler i stedet for fossile biler, så er bilen jo fed igen, Lasse?*

- Ja, det er det, der er problemet, det er den ikke! Der er sådan set ikke noget galt med prækmissen om, at alle biler bør være

elbiler. Vi får, kan man sige, energien fra mere bæredygtigt el. Men det er jo ikke kun Danmark, der drømmer om flere elbiler, det er alle verdens lande. Udfordringen er, at Europa faktisk ikke sidder på de sjældne jordmetaller, som skal bruges i den her forbindelse. Det gør Kina. Det vil sige, der er også noget geopolitisk, som spiller ind over, og hvis jeg var kineser og sad og havde fat i alle de her materialer og skulle producere alle biler til hele verden de næste 30 år, så tror jeg da nok, jeg ville skruer lidt op for prisen. Så det er ikke en givet forudsætning, at elbiler bliver billigere med tiden, siger Lasse Schelde.

#### **Tungere biler er farligere**

Han nævner også, at elbiler efter hans mening er farligere end mange andre, lettere biler, pga den større kinetiske energi.

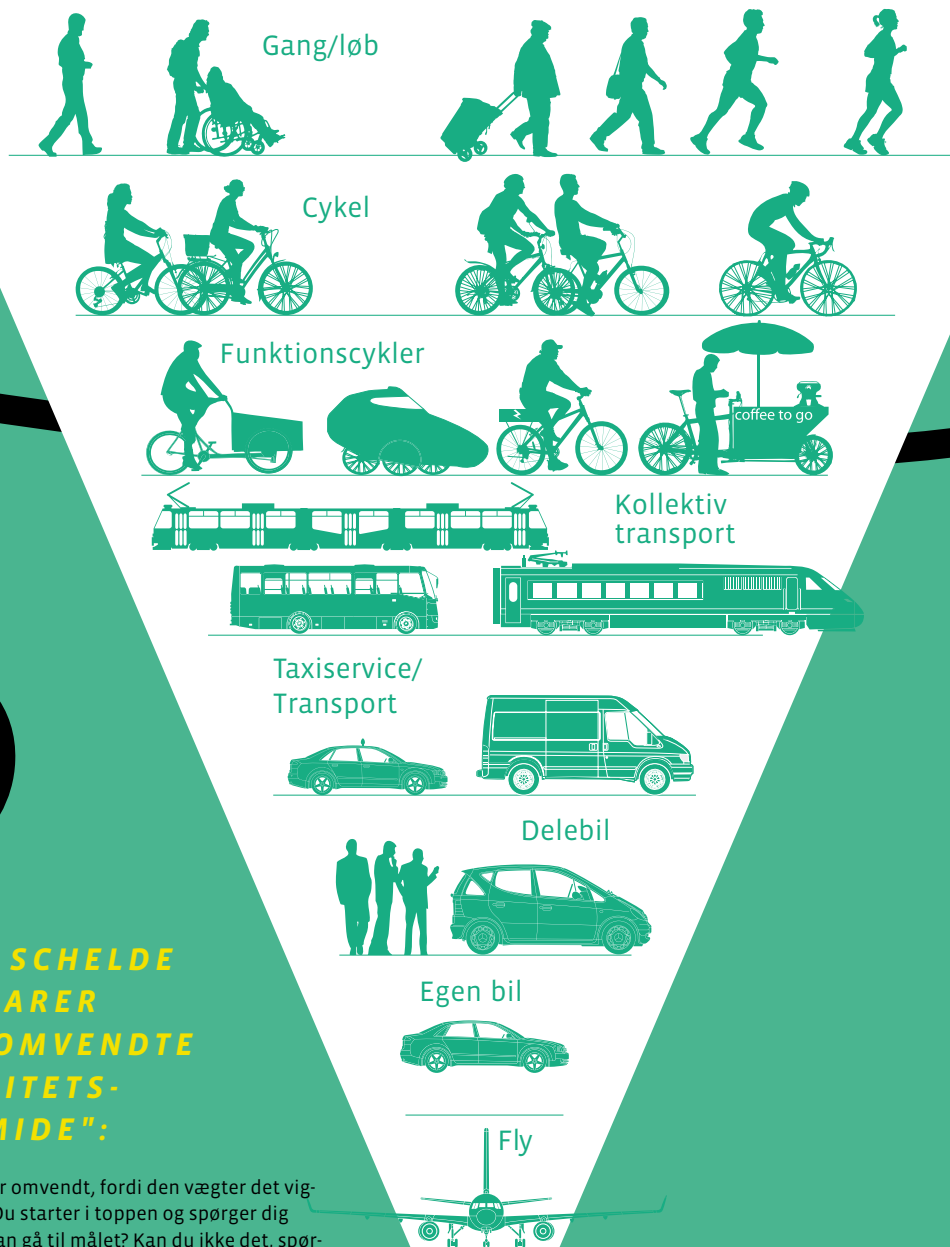
- Elbiler vejer generelt mere, en Tesla model S vejer godt to tons. ca. 7-800 kilo mere end en tilsvarende variant med forbrændingsmotor. Det er rigtig mange kilo, du bliver ramt af som fodgænger eller som cyklist eller an-

den bilfører (i en lettere bil), og det vil øge omfanget af skader og slå flere ihjel. Dette taler for lavere hastigheder i byerne.

*Men er elbilen da ikke fed ude på landet?*

- Jo, det er den da. Men hvorfor er den det? Det er den, fordi vi har brugt de sidste 20 år på at skære alt kollektiv transport på landet væk. Vi har nedlagt skoler, det betyder, der er kommet meget længere hen til skolen, og det vil sige, det er sværere for børn at cykle til skole. Og det er sværere for folk at cykle til arbejde, fordi vi pendler længere og længere. Og det gør, at man skaber en afhængighed af bil, fordi man har fjernet den bæredygtige måde at agere på, hvor man har tingene i sin relative nærhed. Og jeg kan godt forstå, at folk har svært ved at sende deres børn på cykel i skole en mørk februar morgen, hvor de skal krydse måske flere store veje eller cykle på veje uden belysning, uden cykelsti. Så der er - som man kan sige, man også har erkendt i Transportministeriet - et kæmpe efterslæb på flere cykelstier ude på landet, siger Lasse Schelde. 🚲





**LASSE SCHELDE  
FORKLARER  
"DEN OMVENDTE  
MOBILITETS-  
PYRAMIDE":**

"Pyramiden er omvendt, fordi den vægter det vigtigste mest. Du starter i toppen og spørger dig selv, om du kan gå til målet? Kan du ikke det, spørger du: Kan jeg cykle? Hvis det er for langt at cykle på almindelig cykel, kan det måske nås med en funktionscykel. Det er fx en elcykel, så du kan komme på arbejde, selvom det ligger 10 kilometer væk. Er det også for langt med elcykel, kan du tage kollektiv transport, og det kan også kombineres med cykel, som vi ved.


Så kan man jo også tage en taxa, når man ikke er bilejer. Du kan køre for taxa for utrolig mange penge om året, når du ikke betaler til en bil. Og så er vi nede ved delebiler - kan de dække dit kørselsbehov? Og i princippet, så er det jo først efter det, at du bør overveje, om du har behov for at eje din egen bil. Sådan bør al trafikplanlægning starte. 🚲




Det er ikke stofferne i sig selv, men udvindingen af råstofferne, som kan skade miljøet

# GRØNT RÅD: VI HAR BRUG FOR ELBILER... OG CYKLER


**CYKLISTER HAR SPURGT RÅDET FOR GRØN OMSTILLING, HVOR GRØNNE ELBILER EGENTLIG ER.**

 **Jepp Juul, du er seniorrådgiver for klima og transport i Rådet for Grøn Omstilling. Hvor grøn er en elbil egentlig?**

– Elbiler er ret grønne. Og det, der ikke er grønt, regner vi med, der kommer meget hurtigt kontrol over, så vi kan fjerne en meget stor del af den negative klimaeffekt ved produktion af elbiler.

 **Hvis nu man udskiftede den nuværende bilpark i Danmark med elbiler, hvor meget ville det forbedre vores klimapåvirkning?**

– I forhold til nationale emissioner (udledninger), vil det betyde, at udledningen falder med omkring 7 megatons, hvis vi snakker personbiler. Og det vil sige, at hvis vi kun ser på personbilerne, vil det betyde en halvering af klimabelastningen fra transportsektoren.

 **Er der ikke problemer med, hvordan strømmen produceres og råstoffer til batterierne?**

– Det er vigtigt, at vi ikke kun i Danmark, men i alle lande kommer til at bruge grøn strøm. Men det, der koster på miljø og klima ift. elbiler, er særligt produktionen af batteriet, og selvfølgelig også produktion af selve køretøjet. En ret stor del af CO<sub>2</sub>-udledningen er faktisk produktion af batterierne. Men uanset, om det er elbil eller fossilbil, så arbejder de store producenter med at få al den energi, som går til produktionen, til at være vedvarende energi, og så går CO<sub>2</sub>-udledningen lige så stille mod nul, kan man sige.

– Det er ikke stofferne i sig selv, men udvindingen af råstofferne, som kan skade miljøet, og som også er forbundet med menneskerettighedskrænkelser og andre ikke så gode ting. Og det er jo noget, vi ser ved enhver form for råstofudvinding, så der er de samme problematikker med råstoffer til batterier, som der er med råstoffer i al almindelighed. Det er aldrig rigtig blevet ordentligt reguleret, fordi det er en global forretning. Men det er faktisk vores håb, at batterier til elbiler kan være en murbrækker for, at vi får råstofudvinding under nogle helt andre rammer, end det er i dag. Blandt andet gennem et nyt batteridirektiv fra EU-Kommissionen, som er på vej. →

*Jepp Juul er seniorrådgiver for klima og transport i Rådet for Grøn Omstilling.*





**I Cyklistforbundet, kan vi opleve, at elbiler bliver opfattet som det her columbusæg, der ligesom løser problemet bilen, så biler nu ikke længere er et problem; så lad os da bare blive ved med at bygge nogle flere motorveje, og få endnu flere biler på vejene i de kommende år, for nu er biler fede igen. Hvad siger du til det?**

– Jeg vil sige, det er en berettiget frygt og en reel udfordring. Elbiler er på mange måder et kinderæg, der både reducerer støj, luftforurening og klimabelastningen markant. Men selvom vi mindsker disse problemer med bilen, fjerner vi jo ikke alle udfordringer i forhold til trængsel og

de enorme arealer, som biler optager i vores byer. Det er derfor vigtigt, at vi ikke fremmer bilisme ved fx at bygge flere motorveje, parkeringspladser mm., men i stedet fremmer aktiv mobilitet.

– Cykling giver bonus på så mange forskellige agendaer ud over, at cykling jo er godt for klimaet i det omfang, at den erstatter kørsel i et motoriseret køretøj. Aktiv mobilitet i enhver form, uanset ved cykling eller ved gåning, er et kæmpe plus i samfundsøkonomien som sådan og for borgernes sundhed helt konkret. Og det handler jo også om at have nogle miljøer, hvor man faktisk har lyst til at være i. Man kan sige, at Bi-

speengbuen i København, det er måske ikke lige dér, man har lyst til at have kolonihave, uanset om det er elbiler eller fossibiler, der drøner forbi.

#### **Behov for at prioritere aktiv mobilitet**

– Så selvom, vi med elbiler får en markant bedre bil på rigtig mange måder, så er der stadig behov for, at vi prioriterer aktiv mobilitet. Og der er også behov for, at vi virkelig gentænker, hvad det er for nogle transportmidler, vi skal give plads til; er det dem, der fylder meget, som biler, eller dem, der ikke fylder meget pr. person, som cykler og gående? 🚲

Indkaldelse til

# Landsmøde



## **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 2021 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 30. oktober 2021 i Odense Mødecenter.  
Klokken 10 - 18

## **TILMELDINGSFRIST 8. OKTOBER**

Alle – også delegerede og kandidater til hovedbestyrelsen – skal tilmelde sig landsmødet senest 8. oktober 2021

**SE PROGRAM OG TILMELD DIG PÅ**  
[cyklistforbundet.dk](http://cyklistforbundet.dk)

# Nu bliver det nemmere at være **cykelturist**

10

12

34

26

**Turister og borgere vil være aktive i ferier og i fritid. Nu skal et såkaldt knudepunktsystem gøre det let at planlægge cykelture, som fører ud i smuk natur, forbi seværdigheder og cafeer og ikke mindst tilbage til udgangspunktet, uden at man kommer til at køre ad de samme strækninger.**

→ Du har lejet et sommerhus i den anden ende af landet, og nu vil du cykle en tur. Hvor kan du cykle hen? Kan du få en kop kaffe et sted? Hvordan undgår du at cykle samme vej ud og hjem? Og hvad gør du, hvis du bliver træt undervejs?

Den slags spørgsmål kan du få svar på ved hjælp af et såkaldt knudepunktsystem, som skal udvikles over de næste tre år af Dansk Kyst- og Naturturisme, Dansk Vandrelaug og Foreningen Dansk Cykelturisme.

– Drømmen er, at vi tager første skridt til at skabe et rekreativt netværk, som er attraktivt, synligt, tilgængeligt og i tråd med, hvad både gæster og borgere efterspørger, siger direktør Jesper Pørksen fra Dansk Cykelturisme.

Knudepunktsystemet blev udvik-

let i Belgien i 1990'erne og har bredt sig til Holland, Tyskland og Schweiz. Det kan sammenlignes med et spindelvær: Hver gang to cykelvenlige strækninger mødes, har man et knudepunkt, som får et nummer. Man følger altså ikke en rute, men en rækkefølge af tal.

– Hvis du vil cykle 50 kilometer, kan du nemt planlægge din tur hjemmefra. Du noterer de punkter ned, du vil cykle til, og tager dem med på en lap papir eller på mobilen. Undervejs følger du så skiltningen fra punkt til punkt. Det er både nemt og fleksibelt, uddyber Jesper Pørksen, som har prøvet systemet i både Holland, Belgien og Tyskland.

Hvis man undervejs finder ud af, at benene ikke er til at cykle 50 kilometer den dag, kan man korte tu-





Netværket kan både aktivere nye cyklister og give de nuværende flere tydelige muligheder for rekreativ cykling.

ren ned ved hjælp af nye knudepunkter. Eller omvendt: Man kan udvide turen, hvis benene er friske.

#### Far skal ikke hjem efter bilen

Knudepunktsystemet skal gøre det mere attraktivt at holde ferie i Danmark.

- Vi har et stort potentiale for øget turisme ved dagsture, og her har mange udenlandske turister brug for overskuelighed og sikkerhed for, at de vender tilbage til udgangspunktet. Det er for eksempel rart for en familie at vide, at man ikke kommer for langt væk, så far pludselig skal tilbage efter bilen, fordi børnene er blevet trætte, siger projektchef Mette Rohde Böwadt fra Dansk Kyst- og Naturturisme.

Knudepunktsystemet harmonerer med, at både danskere og udlændinge gennem de seneste ti år er blevet mere aktive, når de holder fri. Derfor vil danskere også få glæde af netværket. Både når de er på ferie og i fritiden derhjemme.

- Netværket kan både aktivere nye cyklister og give de nuværende flere tydelige muligheder for rekreativ cykling. Det kan vi se i analyser, at de efterspørger, siger Jesper Pørksen.

I dag spiller el-cyklen også ind.

- El-cyklen får flere ud at cykle, og det øger efterspørgslen efter turmuligheder, siger Mette Rohde Böwadt.

#### Netværket kan tiltrække kunder

Jesper Pørksen regner med, at Dansk Cykelturisme kan begynde at teste knudepunktsystemet i udvalgte områder i fem kommuner til næste år. Det drejer sig om Bornholm, Næstved-Vordingborg og Vejle-Billund.

- Vi vil inddrage borgerne i kortlægning og

testning af blandt andet skilte og digital formidling, så vi opnår et folkeligt ejerskab. Vi skal også ud til relevante virksomheder og fortælle, hvordan de kan bruge netværket til at styrke deres forretning, siger Jesper Pørksen.

Virksomheder kan være alle, som vil tiltrække et publikum.

- Et hotel kan for eksempel slå på, at der er gode cykelmuligheder lige uden for døren. Samtidig ved vi, at rekreative cyklister vil have et mål med turen. Det kan være hen til

*Jesper Pørksen er direktør i Dansk Cykelturisme. Ifølge ham vil knudepunktsystemet nærmest revolutionere cykelturismen i Danmark.*



*Projektchef Mette Rohde Böwadt fra Dansk Kyst- og Naturturisme.*



26

10

12



## To projekter

Med fem millioner kroner i støtte fra Friluftsrådet er Dansk Cykelturisme sammen med Dansk Kyst- og Naturturisme, Dansk Vandrelaug og en række kommuner og destinationer gået i gang med pilotprojektet Fremtidens rekreative netværk.

Projektet er delt i to:

- Afprøvning af et knudepunktsnetværk for vandrere og cyklister i tre forskelligartede områder.
- At udvikle principper og modeller for en landsdækkende kortlægning, forankring og organisering samt digital formidling af knudepunktsnetværket.

Pilotprojektet hænger tæt sammen med indsatsen Bedre vilkår for cykelturismen, som er støttet med 20 millioner kroner via Erhvervsministeriets Sommerpakken 2020, der skal sætte skub i økonomien efter nedlukningen af Danmark på grund af corona.

Bedre vilkår for cykelturismen har Dansk Kyst- og Naturturisme som projektejer og handler blandt andet om:

- Kortlægning af infrastruktur
- Demonstration/test af knudepunktsnetværket i udvalgte områder
- Formidling og synlighed
- National driftsmodel

Du kan læse mere om projekterne på [knudepunkter.dk](http://knudepunkter.dk) og [kystognaturturisme.dk](http://kystognaturturisme.dk).

Et forslag til hvordan et knudepunktsnetværk kunne se ud.



en bager for at spise kage eller til en kunst-udstilling eller et legeland, så mange forretningsdrivende har en interesse i netværket, siger Jesper Pørksen.

Cafeer og restauranter i tilknytning til det hollandske og det belgiske knudepunktsystem har øget deres omsætning.

### 5.000 knudepunkter skal kortlægges

Mens Dansk Cykelturisme skal afprøve knudepunktsystemet i de fem pilotkommuner, har Dansk Kyst- og Naturturisme opgaven med at skalere konceptet på landsplan.

– Vi forventer at kortlægge 20.000 kilometer cykelvenlige strækninger og 5.000 knudepunkter, og når konceptet er gennemprøvet af Dansk Cykelturisme, demonstrerer vi det i større områder. Til den tid skal det gerne være testet med skilte og digital formidling, fortæller Mette Rohde Bøwadt.

Målet er, at otte-ti kommuner har et knudepunktsystem i 2023, som dækker hele kommunen og går på tværs af kommunegrænser.

– Tanken er, at demonstrationsområderne består af flere sammenhængende kommuner. Vi kommer også til at se på, hvor langt den enkelte kommune er med sin cykelstrategi. For eksempel ved kommuner med store kyststrækninger, større naturområder og mange turister godt, at gæsterne vil bevæge sig i naturen. Derfor arbejder de allerede med deres rekreative infrastruktur, siger projektchefen.

Netop fordi det er høj grad er op til den enkelte kommune at investere i cykelruter, kræver det en særlig indsats at binde strækningerne sammen.

– Cyklister er ligeglade med kommunegrænser, så der skal en stærk national koordinering til for at få netværket til at hænge sammen, og som også sørger for, at netværket bliver formidlet ensartet og godt, så brugerne kan finde frem til, hvor de kan cykle og gå, siger Jesper Pørksen med henvisning til, at knudepunktsystemet også skal kunne bruges af vandrere.

### Landsdækkende netværk klar om fem-syv år

Knudepunktsnetværket skal baseres på eksisterende infrastruktur, og kun cykelvenlige strækninger vil indgå. Der er dog et stykke vej til et fuldt afmærket netværk i hele landet. For eksempel tog det over ti år at etablere et sammenhængende netværk i Schweiz. Til gengæld omfatter det både cykling, vandring, skating, vand- og vinteraktiviteter og er integreret med kollektiv transport.

– Schweizerne begyndte i de områder, som var gearet til det, og så var brugernes positive feedback med til at drive udviklingen, siger Mette Rohde Bøwadt.

Jesper Pørksens vurderer, at der er lagt et spindelvæv af strækninger ud over Danmark om fem-syv år, men det kan gå hurtigere.

– Mange kommuner og destinationer higer efter et stærkt koncept, som de kan se sig selv i, uddyber direktøren fra Dansk Cykelturisme og anslår, at det koster et trecifret millionbeløb at etablere et landsdækkende netværk.

– Det er ingenting i forhold til den turisme, netværket vil generere, samtidig med at vi får danskerne til at cykle mere med den sundhed, det giver, siger Jesper Pørksen.

Når en klasse har været ude at cykle, lægger læreren en seddel i en kasse om, hvor mange kilometer det er blevet til. Det tog to år at nå den første tur rundt om jorden. Det blev fejret med en fest.



# Eleverne cykler gladeligt 20.000 kilometer om året

På Ejerslykkeskolen i Odense springer eleverne på cyklen, når de skal i skoven, besøge virksomheder eller i teatret. Det gør det let for skolen at opfylde kravet om bevægelse i skoletiden. Friheden til at komme ud er dog den primære årsag til, at skolen inddrager cyklen i undervisningen.



I 2018 kårede  
Cyklistforbundet  
Ejerslykkeskolen  
til Årets  
Cykelskole

→ Når vejruddisgen byder på solskin, kan lærere og pædagoger på Ejerslykkeskolen hurtigt rykke undervisningen ud i skoven eller ned til en sø. Også selv om skolen ligger inde i Odense. De skriver blot hjem til forældrene, at i morgen skal eleverne have cykler med i skole.

– Det giver frihed til at komme ud, når vi ikke skal bestille en bus i god tid i forvejen. Eleverne ved, at vi springer på cyklen, når vi skal ud af huset, fortæller pædagog Søren Fink fra cykeludvalget.

– I 3. klasse cykler eleverne ud til naturoplevelser på Stige Ø. Det er otte kilometer hver vej, og de store elever har cyklet til Kerteminde. Det er to gange 30 kilometer. Ellers cykler

vi mange småture. Når vi skal i teateret, cykler vi derind, siger Søren Fink.

Cyklen giver lærerne hele Odense som undervisningsrum, fremhæver skoleleder Jan Beck-Larsen.

– Vi tænker ikke cyklen ind i undervisningen. Cyklen er et redskab til at lave god undervisning med, fordi lærerne ikke er bundet til klasseværelset. Cyklen gør os mobile, så lærerne skal ikke løse et logistikhelvede for at komme ud af huset, siger han.

Skolen indretter skemaet, så det er muligt at cykle.

– Vi har en dag om ugen, hvor eleverne fordyber sig i et fag. I idræt kan de cykle til universitetet, som har andre faciliteter end hos

os, og i naturfag kan de cykle i skoven eller til vandet. Vi er også en naturskole, selv om vi ligger inde i byen. Cyklen er et redskab til at gøre skolen sjovere og mere spændende for eleverne, siger Jan Beck-Larsen.

### Cykkellege skræmte i første omgang

De voksne på skolen er ikke bange for at tage eleverne med ud i trafikken. Sådan har det ikke altid været. Søren Fink var selv rystet, da han og en kollega for små ti år siden var på kursus i cykellege hos Cyklistforbundet.

– Vi var enige om, at vores elever ville brække både arme og ben, hvis de skulle styre cyklen, mens vi skød bolde efter dem. Men da vi alligevel tog en klasse med ud til cykellege i skolegården, kunne vi se, at det både var god bevægelse, og at de ville blive mere sikre på cyklen, hvis vi blev ved med at lege. Samtidig syntes børnene, at det var sjovt, beretter Søren Fink om det første spæde skridt mod at skabe den cykleglade skole i Odense.

I dag har skolen valghold i cykling for 0. til 3. klasse, og i den første uge af sommerferien deltager omkring 30 elever fra 2. og 3. klasse i en cykelsommerskole. Her træner de cykelfærdigheder og trafikregler i skolegården, som er malet op med vejbaner, hjaltænder og fodgængerfelter. Resten af ugen tager de på ture på to hjul til zoo, Den Fynske Landsby og andre sjove steder.

### Eleverne cykler jorden rundt

Skolen tager ikke de yngste elever i 0. og 1. klasse med ud i trafikken. Det begynder først i 2. klasse.

– Vi har et villakvarter med små veje over for skolen, som vi bruger til de første ture ud af huset. Så skal eleverne stoppe ved hjaltænderne, og de lærer at svinge til venstre, når de kommer på en lang række. Samtidig kan vi se, hvem der ikke er så sikre til at cykle, og som vi derfor skal holde ekstra øje med, når vi begiver os ud i trafikken, siger Søren Fink.

Også de ældste elever cykler i skoletiden. Både i undervisningen, og når de skal styrke fællesskabet.

– Eleverne ville lave noget på tværs af klasserne, og da de er opmærksomme på, at cyklen giver dem mobilitet, ville de gerne cykle til Kerteminde. Det afsatte vi en fredag til.

Det handlede ikke om undervisning, men om trivsel, siger Jan Beck-Larsen.

Simon Johansen, 9.B er 13 år, er glad for at gå i en cykelskole.

– Vi bruger cyklen i undervisningen, når vi skal ud af huset – fx ned til havnen eller til Stig Ø. Og i de mindre klasser brugte vi cyklen til cykelleg. Det er hurtigt at cykle, og man kommer nemt derhen.

For nogle år siden foreslog en lærer, at skolen skulle tælle, hvor mange kilometer



## Ejerslykkeskolens udstyr

- Et cykeludvalg blandt personalet står for skolens indsats med cykelfremme.
- En asfalteret skolegård er malet op med veje, hjåttænder og fodgængerfelter, så de små elever kan øve sig i at blive cykelsikre.
- Cirka 30 låncykler i forskellige størrelser og 100 sponserede cykelhjelme sikrer, at alle elever kan komme med på tur.
- Skolen har fået sponsoreret en el-cykel med medløber til en elev med en bindevævssygdom.
- En sponsoreret ladcykel gør det muligt at transportere større ting til ud-af-huset-undervisning.
- Et cykelværksted styres af en pædagog og en gruppe elever fra specialklasserne. Værkstedet holder låncyklerne ved lige og sætter cykler i stand, som forældre donerer til skolen. Og har en elev brug for at få smurt sin cykel eller indstillet højden på sadlen, klarer værkstedet også det.
- Cykelparkeringen er renoveret og udvidet, så der er cykelstativer tæt på indgangen til både indskoling, mellemtrin og udskoling. Alle skolens knap 500 elever kan have deres cykel med i skole, uden at de kommer til at ligge i en bunke med risiko for at gå i stykker.

Book

Cyklistforbundets  
cykellegekorps



[www.cyklistforbundet.dk/brug-os/cykellegekorpsset/](http://www.cyklistforbundet.dk/brug-os/cykellegekorpsset/)

eleverne cykler til sammen. Det blev til et mål om at cykle jorden rundt, altså 40.000 kilometer, og det fungerer både som en konkurrence og minder lærerne om de muligheder, cyklen giver i undervisningen.

– Når en klasse har været ude at cykle, lægger læreren en seddel i en kasse om, hvor mange kilometer det er blevet til. Vi har så et billede af en cykel hængende på væggen i en af vores gange, som vi flytter langs en 40 meter lang linje, som en kunstner har malet forskellige lande på. Så alle kan se, hvor langt vi er nået, siger Søren Fink.

Det tog to år at nå den første tur rundt om jorden. Det blev fejret med en fest.

– Det motiverer eleverne at være fælles om noget: 'Vi skal huske at lægge en seddel i kassen...', og det gør lærerne bedre til at tænke

cyklen ind. Fra cykeludvalget nævner vi også for kollegerne, at cyklen er en god måde at bevæge sig på, så vi kan opfylde kravet i folkeskoleloven om, at eleverne i snit skal bevæge sig 45 minutter om dagen, siger Søren Fink.

Hver gang eleverne cykler, tager det minimum en halv time, fremhæver Jan Beck-Larsen.

– Mange klasser er ude at cykle på vores ugentlige fordybelsesdag, og det er tit ti kilo-



Skoleleder Jan Beck-Larsen



meter ud og ti kilometer hjem. Det giver meget bevægelse, siger skolelederen.

### Skolen har låncykler og hjelme

Når eleverne cykler i skoleregi, har de hjelme på. Det er ikke til diskussion, og har de glemt deres egen, kan de låne en af skolen, som har fået sponseret 100 cykelhjelme.

Skolen har også omkring 30 låncykler i forskellige størrelser, som holdes ved lige af elever fra skolens specialklasser, som på den måde får mulighed for at arbejde praktisk. Det er ikke usædvanligt, at forældre skænker aflagte cykler, som enten bliver sat i stand eller brugt som reservedele.

Som udgangspunkt kører eleverne dog på deres egne cykler, og det kræver, at de er køreklare.

- Hvis en elev kommer i skole med en cykel med løs kæde, eller hvor bremserne ikke virker, taler vi med forældrene om, at det er vigtigt, at cyklen er i orden. Både af sikkerhedsmæssige årsager og så vi ikke står langt fra skolen med en cykel, hvor kæden hele tiden ryger af, siger Søren Fink.

### Tosprogede elever får øje på byen

60 procent af de knap 500 elever på Ejerslykkeskolen har en anden etnisk baggrund end dansk. Da skolen begyndte på sin cykelindsats, havde mange af dem aldrig haft en cykel. Det har ændret sig.

- Helt fra de små klasser taler vi med forældrene om, at det er vigtigt, at børnene har lært at cykle, og at de har en cykel. Langt de fleste er positive, men vi møder indimellem



forældre, som ikke har råd til at købe en cykel, fortæller Søren Fink.

Det handler om at tro på, at forældrene kan og vil bakke op om skolen, tilføjer Jan Beck-Larsen.

- Man kommer let til at tænke, at familier, som er dårligt stillet socioøkonomisk, ikke kan sørge for, at deres børn har en cykel, som er toptunet til at køre 12 kilometer. Hvis vi kun cyklede en gang om året, ville der helt sikkert være cykler, som ikke duede, men fordi vi tit cykler, sørger vores forældre i stor stil for, at børnenes cykler er til at køre på, siger skolelederen.

Det er ekstra vigtigt, at skolens tosprogede elever får erfaringer med at cykle, mener Søren Fink.

- Vi vil gerne vise dem, at der findes en anden verden end Rosengårdcentret, hvor de ellers ofte holder til. Det er heller ikke alle, som bryder sig om fodbold, men fordi de oplever, at cyklen er et nemt transportmiddel, kan de vælge at cykle til idrætsgrene andre steder i byen i deres fritid, siger Søren Fink.

Jan Beck-Larsen peger på, at der er megen tavs viden om cykling i Danmark, som ikke bliver udnyttet.

- I modsætning til de fleste andre lande har vi mange cykelstier og en holdning om, at vi godt kan cykle, selv om det småregner. Det gør cyklen til et reelt transportmiddel, hvor den i andre lande bare er til hygge i weekenden. Samtidig har det gavnet os, at vi ikke har gjort cykelfremme til noget større, end det er. Man kan for eksempel begynde med en cykelsommerskole. Så opdager man, at det ikke er så svært. Derefter skal man finde et koncept for, hvordan man kan blive ved med at koble cyklen på. Vi gør det med 'Jorden rundt' Det gør, at cyklen står stærkt hos os og bliver tænkt ind i undervisningen, siger skolelederen. 🚲



Skolen bruger Cyklistforbundets cykellege i undervisningen.



## Singlespeed – keep it simple!

Dette er en lidt speciel cykeltype i dag, men jo egentlig meget oprindelig i sin simple form. Den er ganske let at vedligeholde, og den er også typisk meget billig. Som udgangspunkt er denne type også ret skrabet, det vil sige uden mulighed for at sætte skærme og bagagebærer på og også helt uden gear, deraf navnet "singlespeed". Så uanset afstand og terræn, ja, så har man altså kun det ene gear at gøre godt med. Det er der også mange, der synes er godt nok, og fordelene er som nævnt, at det er en fin måde at få en billig cykel på. Man skal bare huske, at når man køber billige ting, så får man oftest også kun det, man betaler for.

# Hvilken cykel skal du vælge?

Der findes efterhånden rigtig mange forskellige typer cykler til stort set ethvert behov. Overvejer du at købe en ny cykel, men er i tvivl om hvilken slags, der egentlig er den helt rigtige, så kan du læse med her.

→ Det vigtigste er først og fremmest at tænke lidt over, hvad du ønsker at bruge cyklen til, og hvorvidt du vil købe en enkelt cykel, der skal dække hele dit kørselsbehov, eller om du vil investere i flere forskellige cykler. Det siger Magnus Lindhart, der er cykelmekaniker og indehaver af Lindhart Cykler, der har til huse i Cyklistforbundets tidligere værksted på Rømersgade i København.

– Fx mountainbiken til skoven, racercyklen til de flade landeveje og så videre. Vil du derimod have en cykel til både at køre på arbejde, cykle længere ture i weekenden og også kunne stikke hen over lidt mere rough terræn, ja så er der også nogle gode all-roundere, du kan overveje.

Magnus Lindhart giver dig i guiden en opdatering på de mest gængse cykeltyper – dog ikke elcykler, som vi gemmer til en anden guide.



Alle cykler  
er fra  
Bikester.dk

## Den gammeldags – bedste far med slaw i!

Her taler vi om sådan en rigtig dame- eller herrecykel uden de store dikkedarer. Typisk for denne type cykel er, at den for de flestes vedkommende vil være den mest behagelige cykel at sidde på, fordi du har en opret siddeposition og bredere sadel. Samtidig har man også et bedre overblik i trafikken, fordi man sidder lidt højere. Der er mange, der bruger denne

type cykel inde i byerne, hvor man alligevel er begrænset af lyskryds og tæt trafik hele tiden. Hvis man bruger den til indkøb og den slags, er det også en cykeltype, der er nem at have en bagagebærer eller en kurv på, og så har de ofte også integrerede lygter, fx dynamo. Alt i alt en praktisk og komfortabel cykel til de kortere ture.



## Citybike og hybridcykel – rap i byen

En hybridcykel, eller en citybike, er som den gammeldags cykel også velegnet til bykørsel og til de praktiske ture, men er dog lidt mere sporty. Den egner sig især til fx at cykle til arbejde, hvis man kun har nogle få kilometer eller til købmanden og den slags. Den er til gengæld ikke det bedste valg til de længere ture eller cykelferier. Med andre ord, det er en hverdagscykel, der er mere rap og foroverbøjet i kørestillingen, end den gammeldags. Køber man en med indvendige gear, skal den heller ikke vedligeholdes og serviceres så ofte. Kommer man op og skal køre lidt længere stræk, vil det derimod være værd at overveje udvendige gear.



## Turcykel – vi skal på cykelferie!

Det, der kendetegner en turcykel, er typisk, at den har et rigtig godt og holdbart stel og en behagelig siddeposition. Den har også rigtig mange gear, og så har den god mulighed for bagage. Hvis man er typen, der gerne vil på cykelferie en gang imellem, er det oplagte derfor en turcykel af en eller anden slags, og de kan se ud på mange forskellige må-

der alt efter hvor robust eller let en cykel, man vil have. Overordnet set kan man sige, at alle cykler, der er lavet til at køre lange ture på, også vil gøre sig rigtig godt som hverdagscykler, fordi de jo er lavet til at være holdbare og til at være rare at køre på. Så de fleste cykler, som er bygget til at tage på tur, vil også fungere fint til hverdag.



## Gravelbike – cyklens schweitzerkniv

Gravelbikes er en nyere cykeltype, som er blevet meget populær, og det af gode grunde. Den er nemlig den mest bredt anvendelige af de mange cykeltyper. Den kan på afstand minde om en racercykel, men den er oftest lidt grovere i stellet og har også bredere og mere profilerede dæk. På den måde er det en slags hybrid mellem en racer og en mountainbike. Den kan som navnet antyder benyttes på grusstier og mere ujævnt terræn, hvor en almindelig racercykel ellers er begrænset til landevejen. Der er folk, der kører mountainbikespor på dem, og andre der kører landevejscykling, og gravelcyklen vil gøre sig godt til det hele. Der er derfor også mange, der betragter den som cyklens svar på schweitzerkniven.



## Ladcyklen – et barn og tre indkøbsposer

Ladcyklen adskiller sig en del fra alle de øvrige cykeltyper ved, at den er dedikeret til at transportere enten personer eller gods. Ladcykler er rigtig gode til især korte og praktiske ture, men de kan i princippet det hele. Ladcykler kan også bruges til at tage på ture eller ferier på, og især den tohjulede kører lidt lettere i den henseende. En ladcykel kan også være en praktisk pendlercykel for især børnefamilier, da den kan transportere både børn, bagage, indkøb og den slags. Især tohjulede ladcykler kan være gavnlige for folk, der måske skal aflevere børn i den ene ende af byen og så cykle videre bagefter og så igen handle ind på hjemvejen. Her kan den opfylde alle de opgaver, uden at det er en langsom cykel. Køber man den som elcykel, får man også kompenseret for den øgede vægt og dermed de ekstra kræfter, ladcyklen ellers kræver at køre.

## Mountainbike – ikke kun til bakker

En mountainbike er bygget til bakker og groft terræn, især hvis man køber en med affjedring på forgafflen. De mange gear og den lave gearing gør den egnet til de stejle stigninger, samtidig med at de brede og profilerede dæk giver den et godt greb på blødt underlag. Mountainbiken er dog meget mere en all-rounder, end mange tror, og kan dække mange cykelbehov. Hvis man vælger en mountainbike, der har plads til skærme og bagagebærer, så kan den faktisk også bruges som

tourcykel. Den vil dog være lidt tungere på grund af affjedringen og de bredere dæk. Der er mange, der tager på længere ture på mountainbikes, og kan man eventuelt finde en, der ikke har affjederet forgaffel, vil den også fungere rigtig fint som hverdags- og pendlercykel. De udvendige gear betyder til gengæld, at den kræver noget mere vedligeholdelse. Er du ikke så vild med dette og bare vil have en cykel, der bringer dig fra a til b, så er en cykel med indvendige gear at foretrække.







## Racer

– på med lycratøjet

En racercykel er bedst egnet til flad og jævn vej, dels på grund af de meget smalle dæk og også det spinkle stel. Racercyklen anvendes både som konkurrencecykel og motionscykel, men mange bruger den faktisk også som pendlercykel, især hvis man har gode cykelstier på ruten som fx supercykelstierne. Den egner sig dog bedst til at køre rigtig hurtigt på, da det er det, den er bygget til. Du

kan godt finde racercykler, som kan bruges som hverdagscykler med mulighed for at montere skærme og bagagebærere, men man kan sige, at det der typisk kendetegner en racercykel er, at den skal være let, og jo lettere en cykel er, jo mindre holdbar er den også. Hvis man overvejer at købe en racercykel til at pendle på, skal man måske se i retning af en gravelbike i stedet.



Husk medlemmer af Cyklistforbundet får 10% rabat hos Bikester.

Se mere her:  
[www.cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter](http://www.cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter)

Line Wagener og hendes familie afprøvede at cykle langs Elben.



# PÅ TO HJUL

## Hvem er cyklisterne?

Cykelturen er gennemført af Line Wagener, hendes kæreste Jens og deres to børn Alma og Gustav, som var 9 og 12 år på tidspunktet for cykelturen. Familien er passionerede langturscyklister. Sammen har de cyklet mere end 6.000 km på cykelruter i bl.a. Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz, Frankrig, Østrig, Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn og Danmark.

Line Wagener driver outdoorbloggen Alleud.dk, hvor hun bl.a. udpeger familievenlige cykelruter i Danmark og udlandet og deler tips til cykelferie med børn.

## gennem nationalparkerne Sachsisk og Bøhmisk Schweiz på cykelruten Elbe Radweg

Overvejer du cykelferie til sommer? Når rejse-restriktionerne lempes, kan du vende blikket mod den populære cykelrute gennem Tyskland og Tjekkiet langs Elben. Her ligger seværdighederne som perler på en snor.

→ ”Wauw, se lige op!”. Jeg hugger bremserne i og er ved at tabe underkæben. Resten af familien hopper af cyklerne og lægger nakken tilbage. Jeg peger op mod toppen af de høje bjerge. ”Dér – lige dér er den, Bastei Brügge, som vi talte om i morges. Wow!”.

Sammen med min kæreste og vores to børn er jeg på cykeltur langs Elben. Vi er i Nationalpark Sachsisk Schweiz tæt ved den tysk-tjekkiske grænse – og står lige nu ved den første af flere spektakulære seværdigheder i nationalparkområdet.

De foregående dage har vi cyklet gennem flade landbrugsområder langs bredden af Elben. Men i dag har landskabet ændret karakter. Vi er nået frem til Nationalpark Sachsisk Schweiz øst for den tyske by Dresden. Ud af ingenting har lodrette sandstensbjerge rejst sig flere hundrede meter op mod himlen. I går var vi omgivet af åbne vidder. I dag cykler vi igennem en smal floddal omkranset af bjerge. Og på toppen kan vi skimte den imponerende Bastei Brücke.

### Eventyrbroen Bastei Brücke

Bastei broen blev bygget for 200 år siden. Først i træ og senere i sten. Broen forbinder flere bjergtoppe og ligner noget fra et eventyr. Hjemme fra har jeg læst om broen, men virkeligheden trumfer forventningerne. ”Vi holder en pausedag i morgen og vandrer op til broen. Den bliver vi altså nødt til at opleve tæt på!”.

Mine to børn kikker skeptisk på mig. De er 9 og 12 år og har allerede tilbagelagt de første 600 kilometer i cykelsadlerne på vores cykeltur langs Elben. ”Jamen mor, skulle vi ikke have en pausedag i morgen?! Det sagde du da?”.

Forventningerne er tilsyneladende ikke helt afstemt. ”Jo jo selvfølgelig. Vi holder pause i morgen – altså fra cyklerne! Og så tager vi på vandretur. ...Jeg lover, I også får tid til at komme i freibad”. Det sidste – løftet om en tur i udendørs svømmebad – bliver trumfen, der får dem overtalt.

Vi sætter os tilbage i cykelsadlerne, tilbagelægger resten af dagens etape langs floden og rejser vores telt på en campingplads i Königstein. Om aftenen får vi styr på vandruterne i området, og dobbelttjekker åbningstiderne på det lokale svømmebad.

### Sandstensbjergene i Sachsisk Schweiz

Næste morgen vandrer vi op til Bastei Brücke. Vi ser fjollede ud med vores cykeltasker over skulderen som alternative vandre-rygsække.

At kalde det en ’pausedag’ er nok lidt mis-

visende, for flere hundrede højdemeter skal forceres, og turen er stejl. Men udsigten over floddalen er alle anstrengelserne værd, og børnene jubler, da vi om eftermiddagen hopper i det lokale svømmebassin og slutter dagen af med en stor is.

### På cykel hen over grænsen

Næste dag fortsætter vi cykelturen langs Elben med kurs mod den tysk-tjekkiske grænse. Her er ingen grænsevagter, ingen paskontrol – kun en streg hen over cykelstien og et skilt, der fortæller, at vi nu er i Tjekkiet.

”Hvilket nummer er det?”, spørger min søn, da vi krydser stregen. ”Hvad mener du?, svarer jeg. ”Altså, hvilket nummer grænse er det, vi cykler hen over?” Ah, så forstår jeg: Vi mindes vores tidligere cykelferier og de lande-

*Cykelruten Elbe Radweg er godt skiltet. Flere steder i Tjekkiet er der også større tavler med information om naturen, dyrelivet og lokale seværdigheder langs ruten*



*Bastei Brücke blev bygget i 1800 tallet og er en stor turistmagnet nær den tysk-tjekkiske grænse. Når du cykler langs Elben kommer du lige forbi broen*

*Den tysk-tjekkiske grænseovergang ved Elben er ubevogtet, og vi er tæt på at overse, at vi krydser grænsen*



### Fakta om Elbe Radweg

Cykelruten langs Elben – Elbe Radweg – er ca. 1.200 km lang. Cykelruten starter i den tjekkiske by Spindlerův Mlýn tæt ved Elbens udspring. Herfra følger cykelruten bredden af Elben i nordvestlig retning til Cuxhaven i Nordtyskland, hvor floden løber ud i Nordsøen. Undervejs cykler du bl.a. igennem Prag, Usti, Dresden, Magdeburg, Wittenberge og Hamborg. Ved den tysk-tjekkiske grænse passerer du de to nationalparker Sachsisk Schweiz og Bøhmisk Schweiz.



3  
TIPS**TIL DIN CYKELTUR  
LANGS ELBEN****1 Vælg at cykle ruten mod  
strømmen**

Foretrækker du medvind på din cykeltur? Så tag turen modstrøms. Vinden kommer oftest fra nord-vest – og især på den nordligste strækning fra Cuxhaven til Dresden, får du oftere vinden i ryggen, hvis du cykler modsat vandets retning – dvs. mod sydøst.

**2 Medbring et telt**

Langs Elben ligger de fleste campingpladser helt ned til floden. Medbring dit eget telt og vågn op til vandudsigt og lyden af flodens brusen. Et telt øger også din fleksibilitet, så alt ikke behøver at være planlagt og booket på forhånd. Camping er en budgetvenlig overnatningsform i både Tyskland og Tjekkiet.

**3 Book dine indendørs  
overnatninger i de større  
byer på forhånd**

Byerne Magdeburg, Dresden og Prag samt nationalparkerne Sachsisk Schweiz og Bøhmisk Schweiz er populære turistmål. Hvis du vil overnatte indendørs her – f.eks. på vandrehjem eller hotel – så book overnatninger på forhånd.



Der er mange gode rasteplasser langs Elbe Radweg. Her spiser vi frokost i en lille hytte. Det betyder alverden at få skygge for solen og komme i læ for vinden.



Når temperaturen er over 30 grader er det fantastisk at køle fødderne i Elbens iskolde vand



Schweiz (på den tjekkiske side) noget med landet Schweiz at gøre.

Elben bugter sig gennem bjergene. Cykelruten følger bredden af floden, og kort efter grænsen når vi de to store seværdigheder i den tjekkiske nationalpark: Prebischtor (eller Pravčická brána på tjekkisk) og Edmundsklamm.

Pravčická Brána er et spektakulært naturfænomen – og Europas største af slagsen: En sandstenformation, der ligner en bro. Spændvidden er 26 meter, og buen har en indvendig højde på 8 meter. Edmundsklamm er en lang, smal, dyb slugt. Også her bliver vi nødt til at holde en 'pausedag' for at have tid til at få begge naturseværdighederne helt ind under huden.

**Billig overnatning ...og en meget sørgelig  
campingplads**

På vores cykeltur langs Elben har vi haft mange billige overnatninger. De tyske campingpladser er ofte små og simple, og flere nætter har vi betalt under 20 euro (ca. 150 kr.) for fire personer og et stort telt.

I Tjekkiet er priserne endnu lavere. En nat betaler vi sølle 60 kr. for hele familien. Det er til gengæld også den mest sørgelige campingplads, vi nogensinde har besøgt. Her er en lækker badesø, men alt andet – bygningerne, hegn, toiletter, borde osv. – ligner efterladt skrald fra Sovjettiden. Og fra pladsens kiosk bliver der kun langet slatne friturestegte pommes frites og suspekter alkoholiske drikke over disken. Det er så trist, at vi kun kan smile ... og vi skynder os hen til vores eget

grænser, vi har krydset på vores jernheste. Det tager lidt tid at få styr på detaljerne, men svaret ender med at være syv.

**Ahoj cyklister – nyttige tjekkiske glosser**

Der er noget magisk ved at krydse en grænse på cykel. At forlade en kultur, et sprogeområde, et folk – og trille ind i en helt anden verden. Denne gang er ingen undtagelse. Cykelruten fortsætter som om intet er hændt. De fine skiltning er den samme. Floden er den samme. Men alt andet forandrer sig, da vi forlader Tyskland og cykler ind i Tjekkiet.

Vi over os i tjekkiske glosser. 'Ahoj' betyder

hej. 'Cyklo' og 'cyklista' betyder cykel og cyklister, og 'kemp' betyder camping. Men så stopper festen, og vi må opgive at udvide vores tjekkiske ordforråd yderligere; der er lidt for mange mystiske tegn hen over bogstaverne. Heldigvis taler tjekkerne fremragende engelsk og tysk.

**Nationalpark Bøhmisk Schweiz**

Sandstensbjergene fortsætter ind i Tjekkiet. Også her er landskabet beskyttet af en nationalpark. Trods navnet har hverken Nationalpark Sachsisk Schweiz (på den tyske side af grænsen) eller nationalpark Bøhmisk



Ved enkelte sluser og vandkraftværker må vi bære cykler og cykeltrailere op af trapper



Cykelruten følger bredden af Elben. Oftest langt væk fra biler og larmende trafik og helt tæt på floden.

telt og den friske mad, vi har provianteret i det nærliggende supermarked.

#### Koncentrationslejren ved Terezin

Vi cykler ud af bjergene, og landskabet bliver fladt igen. Cykelruten tager os igennem de smukke tjekkiske byer Děčín, Usti og Litoměřice og forbi flere store sluser og vandkraftværker, hvor den ekstreme kraft fra Elbens vandmasser udnyttes. Vi besøger også Terezin, nazisternes tidligere koncentrationslejre, som gør stort indtryk på både børn og voksne,

#### Kan vand koge i en drikkedunk?

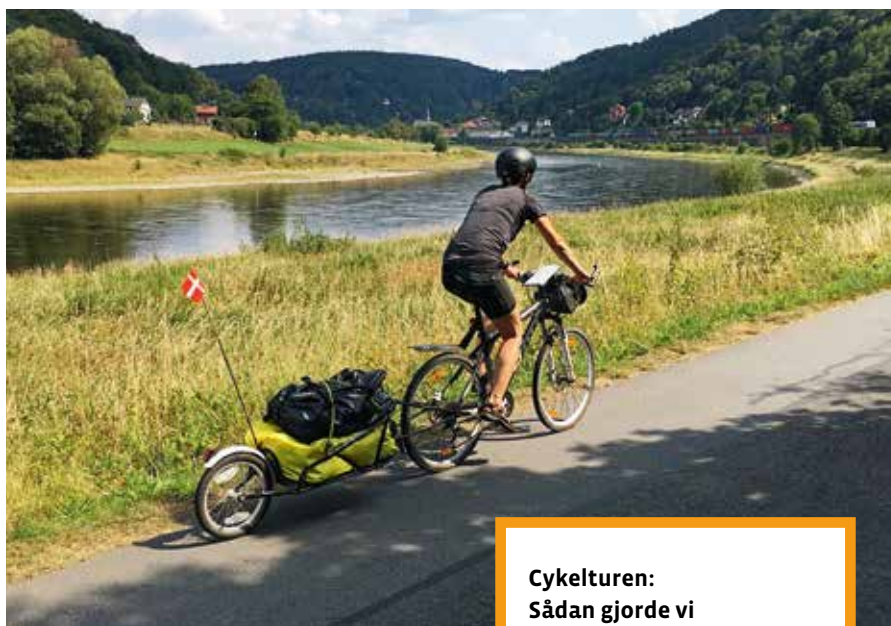
"Ej, nu går det ikke mere – det er jo nærmest kogende?!" Jeg peger på min drikkedunk med en dyb utilfreds rynke i panden, mens sveden triller i små strømme ned over mine kinder. "Det er jo udrikkeligt, det her vand".

Jeg er normalt ikke sart overfor varme, når vi sidder i cykelsadlerne. At svede er en skøn del af cykelferiekonceptet. Men i dag er det slemt: Et digitalt termometer vi cykler forbi viser 37 grader i skyggen.

"Rolig mor! Det er da bedre, at solen skinner, end at det regner". Min søn, der sjældent hidser sig op, forsøger at berolige mig. Og han har jo ret. Så jeg tager jeg en tår mere af det næsten kogende vand, og tænker, at jeg mentalt må slå koldt vand i blodet.

#### Cykelvej, du ikke må brokke dig over

Cykelturen langs Elben lakker mod enden. Ruten har budt på stor variation, vilde naturoplevelser, store kulturoplevelser og mas-



ser af nætter, hvor vi er faldet i søvn til flodens rolige brusen.

Og vejret? Der har ikke været noget at klage over: Den første uge var det skyet og behagelig køligt – og bedst af alt: Vi havde frisk medvind seks dage i træk. Derefter blev det vindstille, skyfrit og solrigt. Kogende varmt, vil nogen måske mene..... Men en cykelferie uden sol er vel som en skiferie uden sne?! Så vi sætter kurs mod et supermarked, hvor vi kan købe noget koldt at drikke. Og måske finde et sted i skyggen at holde pause.

Cykelferie er en fantastisk ferieform. Jeg elsker det – også i 37 graders varme. 🚲

#### Cykelturen: Sådan gjorde vi

Cykelturen blev gennemført, inden corona ramte verden. Vi cyklede på Elbe Radweg fra Hamborg til Prag og tilbagelagde ca. 870 km ud af rutens samlede 1.200 km. Vi kom til og fra ruten med tog og var undervejs ca. 3 uger, inklusiv ud- og hjemrejsedagene samt pausedage undervejs. Overnatning foregik i vores medbragte telt, bortset fra et par nætter på vandrehjem i Dresden og Magdeburg. På Alleud.dk kan du finde flere praktiske tips og en stor guide til Elbe Radweg, så du kan planlægge din egen cykeltur langs Elben.



## Giv Danmark 2.275 km ny cykelsti

→ Regeringen og en række partier forhandler nu ud fra regeringens forslag: Danmark Fremad - Infrastrukturplan 2035. Cyklistforbundet præsenterede op til forhandlingerne en række forslag: Nye cykelstier ud og ind af 28 byer uden for København, langs statsvejene og udbygning af supercykelstierne i hovedstaden vil styrke danskernes mobilitet markant og fjerne en stor del af trængslen på vejene.

– Nøgt set har ingen behov for en motorvej. Vi har derimod behov for at kunne transportere os selv og vores varer effektivt med mindst mulig belastning af miljø og klima. Vælger man at fokusere på målet frem for at låse sig fast på de sædvanlige midler som mere motorvej og asfalt, er cyklen ikke til at komme uden om. Derfor siger vi til politikerne: Giv Danmark 2.275 km ny cykelsti, fortsætter Jens Peter Hansen.

Læs mere:  
[cyklistforbundet.dk/2275km](http://cyklistforbundet.dk/2275km)



## Lyt til Jernhesten

→ Nu kan du lytte til Cyklistforbundets nye podcast, Jernhesten, der udkommer en gang om måneden. Podcasten skal både inspirere lytteren til at cykle mere og gøre lytteren klogere på, at cyklen kan bidrage til en sundere og mere bæredygtig hverdag og verden. Værter på podcasten er Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, og kommunikations- og engagementschef, Jane Kofod. Podcasten produceres i samarbejde med Dansk Metal og udkommer i første omgang fem gange. Den første fra april måned har temaet, 'Hvor sundt er det at cykle'.

Find podcasten, hvor du plejer at finde dine podcasts, eller lyt til den her:  
[Cyklistforbundet.dk/podcast](http://Cyklistforbundet.dk/podcast)



## 25 år med Vi Cykler Til Arbejde

→ I år er det 25. gang, at Cyklistforbundet afholder kampagnen Vi Cykler Til Arbejde. I løbet af de 25 år, har over en million deltagere sparet samfundet for mange, mange tusinde tons CO2 og samtidig haft det sjovt med kollegaerne.

Kampagnen har haft mange sponsorer, i år er det virksomheden Gubra. Gubra bruger 10 procent af sit overskud hvert år til grønne og sundhedsfremmende initiativer.



## Skal din arbejdsplads have Cykelprisen 2021?

[cyklistforbundet.dk/cykelprisen21](http://cyklistforbundet.dk/cykelprisen21)

→ Formår din arbejdsplads at fremme cyklisme blandt medarbejderne i takt med genåbningen af samfundet? Så kan du nu indstille din virksomhed / din arbejdsplads til Cykelprisen 2021,

som Cyklistforbundet er med til at uddele. Årets fokus er på arbejdspladsens måder og muligheder for at få deres medarbejdere tilbage på arbejdspladsen igen – via cyklen.

## Top

At regeringen vil fremme cyklisme og blandt andet vil nedsætte et nationalt videnscenter for cykelfremme

## Flop

At regeringen i 'Danmark Fremad - Infrastrukturplan 2035' ud af 160 milliarder kun vil sætte to milliarder af til cyklisme

# Glædelig Kampdag!



Vidste du, at kvinder også skulle kæmpe for retten til at cykle?

@kvinde\_kend\_din\_historie har lavet et portræt af cykelrytteren Susanne Lindberg. I anledning af Kvindernes Kamp dag fik vi lov til at dele historien.

**CYKLISTFORBUNDET**  
PÅ INSTAGRAM

## ARBEJDSGIVERBETALTE CYKLER

”Skal cyklen bidrage til den grønne omstilling på transportområdet, er det ikke nok bare at bede danskerne om at ændre vaner og cykle noget mere. Ryd de skattemæssige forhindringer af vejen og giv virksomhederne velfungerende værktøjer til at fremme cykling.”

Kronik i Børsen af **KLAUS BONDAM**, direktør, Cyklistforbundet & **JACOB JELSING**, medstifter og medejer, Gubra & **ANDERS WESTERGAARD**, medstifter, JOOLL & **MICHAEL AXELSEN**, adm. direktør i Two Wheel Company & **MICHAEL SCHMIDT**, iværksætter.

## SØLLE TO MIA

“Der er *ingen* sammenhæng mellem de fine ord og det foreslåede beløb. Man kan *ikke* foretage ‘Massive investeringer i cykelinfrastruktur i hele landet’ for sølle 2 mia. Kommunerne er klar – Cykelpuljen 2021 bliver overdyngnet med ansøgninger.”

Cyklistforbundets landsformand, **JENS PETER HANSEN**, på Twitter om ‘Danmark Fremad - Infrastrukturplan 2035’, hvor regeringen sætter to mia. af til cykling astrukturplan.



[www.cyklistforbundet.dk](http://www.cyklistforbundet.dk)

[linkedin.com/company/cyklistforbundet](https://www.linkedin.com/company/cyklistforbundet)

[instagram.com/cyklistforbundet](https://www.instagram.com/cyklistforbundet)

[youtube.com/cyklistforbundet](https://www.youtube.com/cyklistforbundet)

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

[twitter.com/cyklistforbund](https://twitter.com/cyklistforbund)



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



Tejlgard - Løkken



lisbethlauritsen\_Nørresundby



Postnord\_cykelbud

**Serie:**  
**Færdselslov for cyklister**

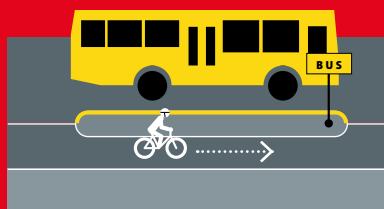
Er det dig på cyklen eller buspassagererne, der skal holde tilbage? Er du i tvivl, så læs med her i vores serie om færdselsloven for cyklister.

**Sådan  
cykler du  
ved stoppe-  
stedet**



**PASSAGERERNE STÅR AF OG PÅ  
BUSSEN DIREKTE UD PÅ CYKELSTIEN**

Her har buspassagererne første retten, og du holder tilbage. Når bussen stopper, så stands ud for dens bagende. Fortsæt først, når bussen kører igen.



**PASSAGERERNE STÅR AF OG PÅ  
BUSSEN PÅ EN HELLE**

Her skal buspassagererne holde tilbage for dig, når de krydser cykelstien. Men se dig stadig for og sænk farten, hvis der kommer en bus.



**PASSAGERERNE STÅR AF OG PÅ  
BUSSEN DIREKTE FRA FORTOVET**

Her ser du dig godt for og kører uden om bussen. Måske skal du vente, indtil bussen er kørt, hvis der er meget trafik, eller hvis bussen er på vej videre.

*Hav en god og  
sikker cykeltur!*



**CYKLIST™  
FORBUNDET**  
PEDALKRAFT — SIDEN 1905