

CYKLISTER



TEMA

Turde du lade dine børn cykle her? Kristine tør ikke

TEMA OM USIKRE SKOLEVEJE

LÆSERBREV: ALLE INDFALDSVEJE TIL SKOLEN ER USIKRE

Flere våde dage:

**SÅDAN CYKLER
DU I REGNVEJR**

SIDE 28

Karsten Lauritzen:

**DER MANGLER POLITISK
KÆRLIGHED TIL CYKLEN**

SIDE 22

**I VÆRKSTEDET FOR
UKRAINERNE**

SIDE 8

**PÅ LADCYKEL TIL
GRÆKENLAND**

SIDE 30

TÆTTERE PÅ EVENTYRET

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



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



FRILUFTSLAND

Børn skal trygt kunne cykle til skole

→ Ingen kører cyklister ned med vilje. Og alligevel sker det – også hvor cyklisten er et barn. Den 26. august blev en 13-årig dreng kørt ned, bagfra, på en landevej. I dagslys. Drengen dør. Den 28. august blev to piger på 10 og 12 ramt af en overhalende bil – heldigvis kom ingen af dem slemt til skade. Begge påkørsler skete på landeveje i Jylland. Havde der været en cykelsti, var disse påkørsler ikke sket

Data viser, at Danmark er et ret sikkert land at cykle i. Der bliver fx slået flere ihjel i Holland per cyklet kilometer. Men et er sikkerheden – noget andet er den oplevede mangel på tryghed. Vi får ikke flere til at cykle mere, hvis cykelturen føles farligt eller utrygt. Især hvis man er forældre til en niårig skoleelev, der gerne vil cykle til skole.

Blandt andet derfor tager vi i denne udgave af CYKLISTER fat i vores skoleveje. Vores utrygge skoleveje. Billederne, vi har taget på Sydfyn med Kristine og hendes døtre, fortæller næsten historien selv. Det er ikke en vej, man føler sig tryk ved at sende sin mindre søn eller datter ud på. Historien er fra Assens Kommune, men den kunne nok være skrevet i de fleste af de 98 kommuner, vi har i Danmark. Borgmesteren i Assens konstaterer, at den slags veje, er der mange af i Assens Kommune, og at han ikke ser den som specielt usikker. Men hvad med trygheden? Billederne taler deres tydelige sprog. Og Kristines børn kommer ikke ud at cykle på den.

Cykelstier giver den ultimative følelse af tryghed. Det vil dog vare rigtig længe, inden der er cykelstier ved alle landeveje i Danmark, så derfor må vi øge trygheden på anden vis. Tolv europæiske lande har lovgivet om et afstandskrav på mindst 1,5 eller 2 meter, når bilister overhaler cyklister. Et sådant tiltag koster ikke milliarder – det kræver blot politisk vilje. I bymæssig bebyggelse bør 30 eller 40 km/t være normen og 50 km/t undtagelsen – sådan er det i Holland. Brug af håndholdt mobil under kørsel bør gøres socialt uacceptabelt, som det heldigvis er sket med promillekørsel.

Tal fra Rådet for Sikker Trafik viser, at hver 10. forældre ikke tør sende deres børn ud på skolevejen, fordi de er utrygge. Og færre og færre børn cykler til skole. Vi skal sørge for, at de i hvert fald har muligheden.

God fornøjelse med bladet. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter

16



TEMA

Usikker skolevej

”Den slags har vi da masser af i en udstrakt landkommune som vores.” Sådan siger borgmesteren i Assens Kommune om den skolevej, som Kristine ikke tør at lade sine børn cykle på.

**LÆS VORES TEMA OM
USIKRE SKOLEVEJE**

Vil du lade dit barn cykle her?

TALCYKLING



10%

Hvis der cykles 10 % flere kilometer, vil antallet af sygedage for de offentligt ansatte i Danmark falde med 34.000, mens det for de privatansatte vil falde med 68.000.

KILDE: DI

8



Mænd i værkstedet

Næsten 3000 cykler har Cyklistforbundet givet til ukrainske flygtninge i Danmark gennem initiativet, Giv en Cykel. CYKLISTER har besøgt nogle af Cyklistforbundets frivillige, der skruer på de brugte cykler og sætter dem i stand, så de kan få nyt liv hos de glade modtagere.

CYKLISTER

Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



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



Denne tryksag er klimakompenseret i henhold til ClimateCalc.
Kompensation er købt hos: ClimateCare
www.climatecalc.eu
Cert. no. CC-00012/DK



Ansvar. redaktør

Kenneth Øhrberg Krag

Redaktør

Jørgen Schlosser

jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion

Christina B. Nicolaisen

Trine Stig Mikkelsen

Emil Maj Christensen

Jane Kofod

Cyklistforbundet

Rømersgade 5

1362 Kbh. K

Tlf. 33 32 31 21

På ladcykel til Grækenland



30

"Vi kørte ned, ned, ned mod en fri horisont og pludselig var landskabet genkendeligt. Uendeligt! En tåre trillede ned ad min kind. Vi kunne dufte det, se det i lyset, på himlen, disen. Havet! Vi havde nået havet!"

22



Husker I cyklen?

"Der mangler noget politisk kærlighed til cyklen"

Karsten Lauritzen, der er branchedirektør i DI Transport, efterlyser politikere med stor kærlighed til cyklen, som kæmper for den.

post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse
Se kontakinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 13.000 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
OTWA/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

Eftertryk

Denne udgivelse er beskyttet i medfør af gældende dansk lov om ophavsret. Kopiering må kun ske i overensstemmelse med loven.

Forsidefoto: Jens Hasse

4 23

INDHOLD

- 3 Leder
- 4 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Når mænd skruer på gamle cykler
- 14 Karsten Lauritzen fra DI efterlyser mere politisk kærlighed til cyklen

TEMA

- 16 Usikre skoleveje
- 18 Kristine tør ikke sende sine børn ud på skolevejen
- 19 Borgmester: De kan vælge anden skole
- 20 Mor: Kom med cykelsti og mindre kaos ved skolevejen
- 22 Det skal være både sikkert og trygt at cykle
- 23 Forældrene skal være rollemodeller
- 24 Debat: Bomme på cykelstien er gift for ladcykler
- 26 Fodboldklub sætter cyklen i højsædet
- 28 Cykling i regn: Du er ikke lavet af sukker
- 30 Nyt fra Cyklistforbundet
- 31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 32 BAGSIDEN: Så bliver det cykeljul



FOTO: VELOCONCERTS



Dansker opfinder scenecykel

Der findes ladcykler, og så findes der nu scenecyklen, der er en eldrevet cykel, som kan foldes ud til en scene med eget lyd anlæg. Scenecyklen er opfundet af Jonas Skielboe, der i dag bor i Wien, men er opvokset i Rødby på Lolland.

Cyklen blev vist frem og benyttet i København i august måned af 'Den Gyldne Banan',

Lolland Ungeråd og Iværksætter Lolland ved Svajerløbet, som cyklen også deltog i. Pakning og udpakning af scenen kan foretages på få minutter, og hele otte optrædende kan bruge scenen på samme tid. Den skal for øvrigt ikke bruge ekstern strøm, men har sin egen strømkilde.

veloconcerts.com

FOTO: JENS DRESLING/POLITIKEN/RITZAU SCANPIX



Hovedstadsområdet sætter farten ned

Fredensborg Kommune sætter farten ned i alle kommunens landsbyer på de veje, som ligger inden for byzonetavlen. De nye fartgrænser er blevet indført sommeren over i takt med, at skiltene er blevet udskiftet til 40 kilometer i timen-skilte. Samtidig sætter kommunen hastighedsdæmpere i form af vejbumper op. Også flere andre kommuner i hovedstadsområdet har sænket farten og bl.a. Lyngby-Taarbæk er nu også på vej til at gøre det flere steder.

Fredensborg og Lyngby-Taarbæk kommuner kan sænke hastighederne, fordi de er blandt de 11 kommuner i hovedstadsområdet, der er en del af en forsøgsordning,

hvor de frem til 2025 har udvidede muligheder for at sænke fartgrænserne lokalt.

København er også en del af den ordning, og her er kommunen for tiden i færd med at udrulle hastighedsgrænser på 40 og visse steder 30 kilometer i timen i det meste af byen, mens farten på indfaldsveje allerede er blevet sænket flere steder.

Andre kommuner som Allerød, Hillerød og Frederikssund har allerede vedtaget og flere steder indført fartgrænser på 40 kilometer i timen i byområder, mens Frederiksberg har nedsat hastigheden i udvalgte zoner i byen.

KILDE: TV 2-KØSMOPOL

FOTO: MARLENE HOLM



Kommune vil have ændret skatteregler

"Jeg elskede den overalt på jorden." Det er faktisk bare en elcykel, Laura Lærke Linhave taler så begejstret om. Hun er stabskonsulent i Aarhus Kommune og skal ofte til møder over ti kilometer væk fra kontoret. I forbindelse med et projekt lånte hun en elcykel af kommunen. Desværre midlertidigt. Mange andre ansatte skal ligesom Laura bevæge sig fra sted til sted i arbejdstiden. Kommunen ønsker derfor at stille elcykler til rådighed som et grønt alternativ til bilkørsel. Det kunne være endnu et skridt mod en CO₂-neutral by i 2030. Men skatteregler gør, at det ikke kan betale sig at lave en permanent elcykelordning.

Ærgrer sig over skatteregler

Hvis medarbejderne cykler hjemmefra på kommunens cykel, bliver de beskattet. "For os som organisation ville det være for meget administration, og det ville heller ikke kunne betale sig for medarbejderne økonomisk. Vi vil aldrig bede nogen om at cykle på elcykel, hvis det kommer til at koste dem penge," siger projektleder i Aarhus Kommune, Jane Kallestrup. Kommunen ærgrer sig over skattereglerne. Hvis det var muligt at cykle direkte til dagens første opgave, ville det spare tid, CO₂ og give sundere medarbejdere. Cyklistforbundet har via Alliancen for Cykelvenlig Skattelovgivning skrevet til skatteministeren og skal mødes med ham i år.

KILDE: JP AARHUS

FOTO: SHUTTERSTOCK



Mere vægt = mere død

BELGIEN: Ny stor belgisk undersøgelse viser, at køretøjers vægt og størrelse har nærmest chokerende stor betydning for, hvor meget cyklister og andre trafikanter kommer til skade.

Når en cyklist eller fodgænger bliver ramt af en pickup, øges risikoen for alvorlige skader med 90 procent i forhold til en almindelig bil. Risikoen for død øges med 200 procent. Tilsvarende stiger risikoen for dødelig skade for en fodgænger eller cyklist, der bliver ramt af en bil, hvis motorhjul er 10 cm højere end gennemsnittet, med 30 procent.

Undersøgelsen analyserede alle ulykker i Belgien 2017 — 2021.
bit.ly/3YZ4ZnT

FOTO: SHUTTERSTOCK



Bilister kan få højere straf for dødsulykker

SKOTLAND: Dommere i Skotland kan nu give højere straffe til bilister, der slår cyklister og andre bløde trafikanter ihjel ved at køre uforvarsomt. En nye vejledning inkluderer nye højere anbefalede straffe for en række situationer. I de mest alvorlige tilfælde af dødelige ulykker forårsaget af farlig kørsel kan der idømmes en straf på 12 år. Dommere kan nu tage hensyn til, om den afdøde person var en cyklist eller en anden sårbar trafikanter, og øge straffens længde i overensstemmelse hermed.

KILDE: CYCLINGUK.ORG

FOTO: SHUTTERSTOCK



Nytænkende finansiering af cyklisme

FRANKRIG: Mange forskellige landsdækkende cykelfremmeprogrammer i Frankrig finansieres nu gennem energieffektivitetsinitiativer. Cykling er nemlig en ekstremt energieffektiv transportform, noget der ofte overses, når det kommer til politikker, investeringer og tilskud.

Gennem energieffektivitetsprogrammer er der blevet investeret omkring 275 mio. euro (over to mia. kroner) i cykling i perioden 2018-2022. Fx til:

- 35 mio. euro samlet investering i opførelse af cykelparkeringspladser i bygninger.
- Cykeltræning til 160.000 børn. Programmet har været så vellykket, at det vil blive udvidet til "Génération Vélo", der sigter mod at uddanne 1.800 pædagoger og lærere til at give cykeltræning til 850.000 børn årligt inden 2027.
- 67 mio. euro afsat til medfinansiering af købet af omkring 300.000 cykler.

Frankrig er et af de få lande, der finansierer cykling med energieffektiviseringsprogrammer.

KILDE: ECF

FOTO: SHUTTERSTOCK



Afskærmede cykelstier giver færre ulykker – hos alle trafikanter

USA: Data om trafikdræbte i 12 amerikanske byer viste, at gader med beskyttede cykelstier havde færre dræbte blandt alle trafikanter, ikke kun cyklister. Dødsfald faldt med over 38 % i Chicago, 40 % i Denver, næsten 50 % i San Francisco, 60 % i Seattle og hele 75 % i Portland. Fælles for disse byer var, de havde beskyttede cykelstier. Forskerne konkluderede:

“... at bygge sikre faciliteter for cyklister er en af de største faktorer for trafikikkerhed for alle. Cykelinfrastruktur — specifikt adskilte og beskyttede cykelstier - fører til

færre dødsulykker og bedre trafikikkerhedsresultater for alle trafikanter.”

Undersøgelsen fandt, at hovedårsagen til dette var den trafikdæmpende effekt, beskyttede cykelstier har på alle trafikanter. Med beskyttede cykelstier sænkes trafikhastighederne, så når kollisioner opstår, er der langt mindre sandsynlighed for, at de er dødelige, og det beskytter alle. Cykelaktivister i USA bruger dataene til at advokere for flere cykelstier i det bilglade land.

pasadenacsc.org





givencykel.dk

Nyt liv til brugte cykler

I halvandet år har Cyklistforbundet indsamlet og uddelt cykler til ukrainske flygtninge i Danmark gennem initiativet Giv en cykel. Næsten 3.000 cykler er blevet uddelt – mange af dem til ukrainske børn.

Det er lokale, frivillige cykelformidlere, der står for at indsamle cyklerne. Nogle af dem sætter også cyklerne i stand. Vi har mødt dem i henholdsvis Malling og Tinglev.

64-årige Geert Andersen fra Malling — syd for Aarhus — er i sit es, når han skruer på cykler. For to år siden sendte blodpropper ham ud af arbejdsmarkedet, men i Giv en cykel-projektet kan han bruge sin knowhow som mekaniker.

Geert skruer på gamle cykler i Malling

Geert Andersen gør ikke det store ud af, at han hjælper ukrainske flygtninge til at få en cykel. Han er bare glad for, at han et par gange om ugen kan smøre, justere, lappe og skifte dæk.

”Jeg fik blodpropper i hjernen for to år siden og røg ud af arbejdsmarkedet. I Giv en cykel-projektet kan jeg skrue i et par timer. Det er, hvad jeg kan holde til, men jeg er aktiv og bruger min knowhow som mekaniker, og det gør min dag god,” siger han.

Geert Andersen slog til, da han for trekvart år siden så på Facebook, at Cyklistforbundet i Aarhus søgte efter frivillige, som ville hjælpe med at reparere cykler i Malling.

”Folk donorer ofte cykler, som ellers ville ryge til skrot. Vi henter cyklerne, sætter dem i stand for midler fra blandt andre Lions Club og kontakter flygtninge via Cyklistforbundets database.”

Er cyklen i god stand, aftaler donator og modtager selv overlevering. Ellers henter ukrainerne de istandsatte cykler på værkstedet, som har til huse hos et kornfirma.

”En mor kom efter en cykel til sin søn. Hun havde siddet i toget og hæklelet et hjerte i Ukraines blågule farver, men hun var ikke færdig, så hun hæklede det sidste i solskinnet. Det var hendes måde at udtrykke sin glæde på. Nu hænger hjertet på værkstedet.”

Ukrainerne har tit et oversættelsesprogram på telefonen, så Geert Andersen kan tale lidt med dem, mens han indstiller sadlen.

”Jeg har set prøvekørsler, hvor jeg har tænkt: ’Uha, det går galt.’ Men det lykkes alligevel for dem at holde balancen, og så er det lige den cykel, de vil have. Ingen går uden en cykel.”

Stor donation fra Coop

Værkstedet syd for Aarhus har fået komplette hjul med dæk og gear i forskellige størrelser og et væld af andre reservedele og defekte cykler af Coop, der har givet et stort lager af reservedele til Giv en cykel.

”Vi gik rundt på centrallageret i Albertslund og plukkede fra hylderne. Vi svævede på en lyserød sky på vej hjem, for med reservedelene kan vi lave cykler, der er næsten lige så gode som nye.”

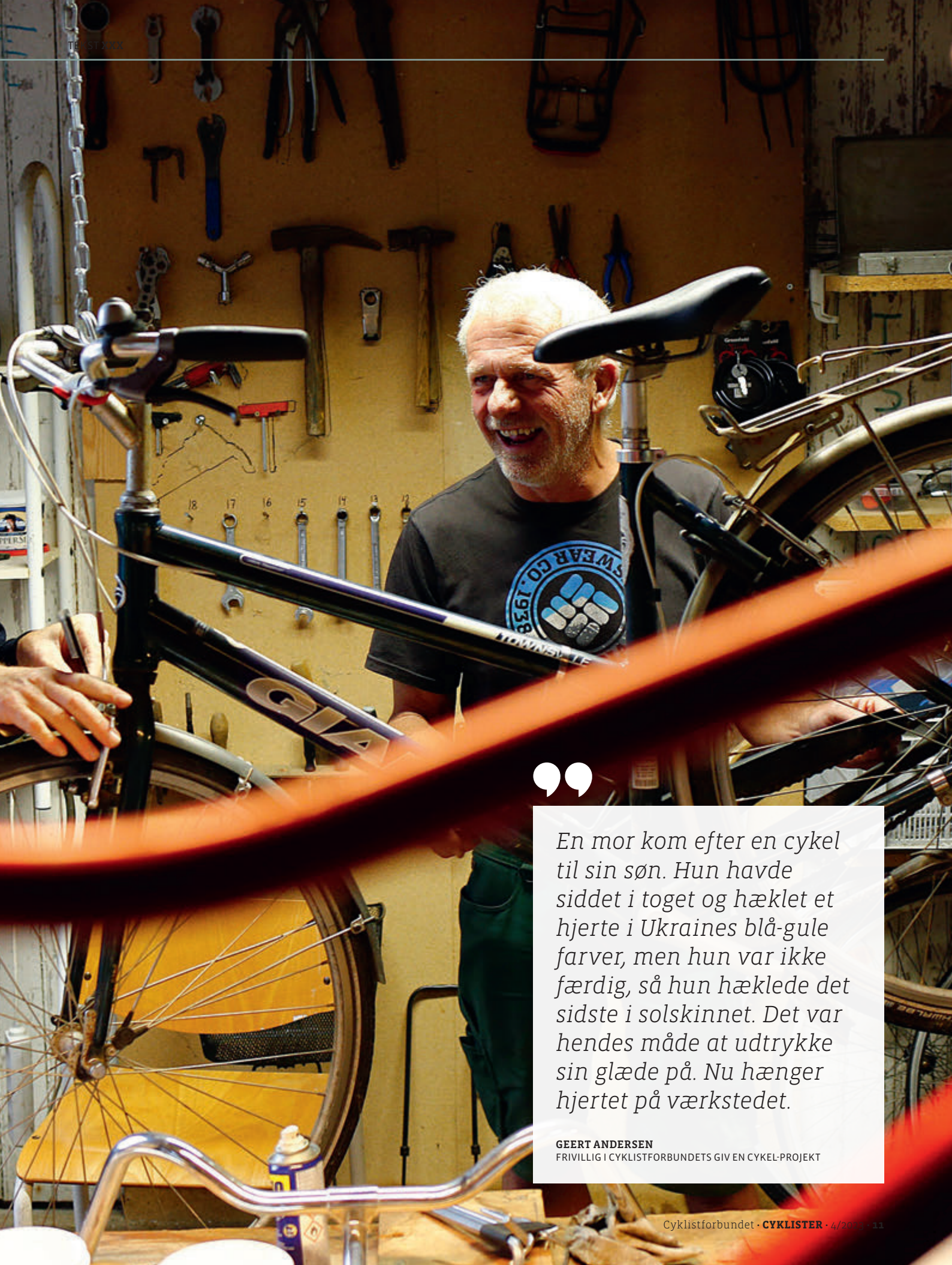
Cykler har det med at gå i stykker med tiden. Sker det, er det en opgave for en cykelsmed.

”Vi udfører ikke konkurrerende arbejde. Vi har tværtimod et fint samarbejde med vores lokale cykeldoktor, som har doneret værktøj og reservedele,” siger Geert Andersen.

Indimellem laver han og hans to værkstedsmakkere, John og Rune, opslag på Facebook med ukrainere, som er blevet beriget med cykler. Det skal sammen med projektets hjemmeside bane vej for endnu flere donorer. For Geert Andersen stiller stadig ikke sig selv i centrum.

”Jeg er bare den, som fikser cyklerne, men min indsats er en bagatel. Det er donorerne, som gør noget godt.” 🚲





En mor kom efter en cykel til sin søn. Hun havde siddet i toget og hæklet et hjerte i Ukraines blå-gule farver, men hun var ikke færdig, så hun hæklede det sidste i solskinnet. Det var hendes måde at udtrykke sin glæde på. Nu hænger hjertet på værkstedet.

GEERT ANDERSEN

FRIVILLIG I CYKLISTFORBUNDETS GIV EN CYKEL-PROJEKT



Fra venstre: Hans Werner Petersen (Wesse), Peder Sørensen og Per Nielsen.



Dejligt at se ukrainere springe på cyklerne

Til at begynde med mødte Per Nielsen ikke de ukrainere, han formidlede cykler til, men det blev ændret, så nu ser han deres glæde. Det, synes han, er rart.

En ukrainsk purk fæstner sit blik på den løbicykel, Per Nielsen er ved at læsse af. I det øjeblik han stiller cyklen på jorden, spæner den toårige hen til den og drøner straks afsted.

Drengen er en af de glade modtagere, Per Nielsen møder som cykelformidler i den sønderjyske udgave af Cyklistforbundets Giv en cykel-projekt.

”Jeg ved fra andre sammenhænge, at en cykel virkelig kan skabe glæde, så det lå lige for at blive cykelformidler,” fortæller den 67-årige pensionerede skoleafdelingsleder.

Til at begynde med syntes han, at programmet til at matche donorer og ukrainere var for tungt at arbejde med. Derfor indrykkede han og hans to makker, Hans og Peder, en annonce i den lokale ugeavis. Den indbragte hurtigt 130 cykler.

”Der var både godt og skidt imellem, men med 5.000 kroner fra Lions Club kunne vi købe reservedele, og så begyndte vi at sætte i stand. Siden er hjemmesiden blevet mere brugervenlig, men folk husker stadig annoncen. En del skifter til elcykler, og så får vi deres rimelig gode cykler,” fortæller Per Nielsen.

Godt sprog vækker mistanke

I begyndelsen leverede trioer til et par asylcentre, som så udleverede cyklerne. I dag finder Per Nielsen modtagerne i Cyklistforbundets database og kører ud til deres bopæl.

”Det er rarere, for nu ser vi deres glæde. De holder udkig efter os, og kommer ud i det øjeblik vi standser. Ukrainerne er meget taknemmelige.”

De tre cykelformidlere har blandt andet været hos en 17-18-årig kvinde, som kom til Danmark for et år siden. Hun har gået på sprogskole, er i job og taler godt dansk. Den slags kan ellers vække mistanke.

”Vi har to gange været hos nogle uden for målgruppen. Det ene sted var det ukrainere, som har boet her i fem år med fast arbejde, villa og bil. Da vi havde afleveret cyklerne, sad vi i bilen og talte om, at vi ikke laver cykler til folk, som selv har råd, så da manden bankede på vinduet og spurgte, om han også kunne få cykler til sine børn, svarede vi, at han slet ikke skulle have haft de cykler, han lige havde fået. Det forstod han godt,” fortæller Per Nielsen.

Coop hjælper på vej

Per Nielsen og hans kolleger har formidlet omkring 200 cykler – godt hjulpet på vej af reservedele, som Coop har doneret til Giv en cykel.

”Dækkene er næsten altid færdige på de cykler, vi får ind, men med hjul og dæk fra Coop er det ikke noget problem,” siger Per Nielsen, som i perioder har brugt mindst ti timer om ugen på at gøre cykler klar.

”Jeg gør det for at hjælpe ukrainerne, men også som en hjælp til mig selv. De mest ensomme pensionister er dem, der ikke laver noget,” siger Per Nielsen. 🚲

Dansk Industri ønsker skattereglerne ændret, så flere vælger cyklen til, siger Karsten Lauritzen, der er branchedirektør i DI Transport. Men han efterlyser politikere med stor kærlighed til cyklen, som kæmper for den.

Der mangler nogle politikere, som knuselsker vores allesammens yndlingskøretøj og kæmper cyklismens sag. Det mener Karsten Lauritzen, branchedirektør i Dansk Industri (DI) Transport og tidligere skatteminister (V).

”Der mangler simpelthen lidt kærlighed til cyklen, og det synes jeg er ærgerligt. Politisk skulle der være mere kærlighed til cyklen: Af samfundsøkonomiske årsager, men også moralsk. Det er fedt at cykle, og det er godt at cykle, så det er vigtigt at fremme cykling,” siger Karsten Lauritzen.

Han nævner som eksempel partierne – forligskredsen –, der har uddelt midler til cykling på baggrund af infrastruktureaftalen. Der var sat 150 millioner kroner af til en ny cykelbro fra Nordre Toldbod til Refshaleøen.

”Det forløb jo ikke så godt, fordi forligskredsen nu har taget pengene: De 150 millioner, der var sat af til cykelbroen, har man nu taget og brugt på noget andet. Så jeg synes ikke, at der er meget kærlighed til cyklen i den der forligskreds.”

Hvor mange penge mener Dansk Industri, vi skal bruge på cykling?

”Vi har sagt, at de tre milliarder, man har sat af frem mod 2035, skal man fremrykke og bruge frem mod 2030 i stedet for. Politikerne bør fremrykke brugen af de her midler fra 2035 til 2030.”

Og så ønsker Dansk Industri, at skattelovgivningen bliver ændret, så den fremmer cykling. Organisationen har sammen med bl.a. Cyklistforbundet skrevet til skatteministeren, Jeppe Bruus (S), for at bede ham se på at ændre loven.



Dem, der kan skabe den gode arbejdsplads, den sunde arbejdsplads, har en konkurrencefordel

KARSTEN LAURITZEN
BRANCHEDIREKTØR I DANSK INDUSTRI (DI)
TRANSPORT

”Tag en virksomhed, som gerne vil have, du cykler på arbejde: Det er super sundt for dig, det er rigtig godt for virksomheden, og det er billigt og omkostningseffektivt. Men dels får man ikke kørselsgodtgørelse, som man ville få for bilen, dels skal man selv betale for cyklen. Og hvis virksomheden siger, de gerne vil betale for cyklen, en elcykel eller et abonnement på cyklen, bliver medarbejderne beskattet af det. Det fremmer ikke cyklisme,” siger Karsten

Lauritzen, der sammenligner med broderlandet Sverige.

”I Sverige er virksomhedsbetalte cykler og cykler på abonnement et kæmpe marked og fører til rigtig mange cykler. I Danmark er de produkter ikke-eksisterende, og det er skattelovgivningen, der er problemet.”

DI opfordrer deres medlemsvirksomheder til at fremme cykling, bl.a. ved at indrette cykelparkering, baderum, og hvad der ellers hører til en god cykelarbejdsplads.

”Medarbejderne betyder rigtig meget for alle vores medlemsvirksomheder. Og de kommer til at betyde endnu mere, fordi der er nogle demografiske udfordringer. Så dem, der kan skabe den gode arbejdsplads, den sunde arbejdsplads, har en konkurrencefordel. Og folk, der er glade og sunde og raske og i godt humør, producerer mere end dem, der er sure og trætte. Vi tror på, at cykling giver gladere medarbejdere og gavner produktiviteten og virksomhedens bundlinje.”

Cyklen mangler politisk medvind

Den tidligere politiker, Karsten Lauritzen, oplever, at cyklen har alt for lidt politisk medvind på cykelstien.

”Jeg mener, at man fra politisk side skal formulere et mål. Hvad vil vi med cyklisme? Vi er glade for cykler, og Vingegaard har vundet Tour de France, men der er ikke nogen politikere, der foretager sig noget. Der burde stå noget i regeringsgrundlaget om ambitioner om cykling. Hvis det ikke står i regeringsgrundlaget, så skal den til enhver tid siddende transportminister formulere, hvad hans eller hendes mål er for cyklisme. Det kan fx være, at 20 procent flere skal cykle, som det var i deklARATIONEN (deklARATIONEN fra cykeltopmødet i København 2022, red.). Det kan selvfølgelig også være noget andet, men politikere må sætte nogle mål, og så må vi fundere over, hvordan vi når derhen.” 🚲



Husker I cyklen?

CYKLISTER har på skift spurgt en række organisationer, om de husker at tænke cyklingen ind i deres politik. Denne gang spørger vi DI. Det er sidste interview i serien. Læs vores direktørs konklusion på cyklistforbundet.dk.

”Der mangler noget politisk kærlighed til cyklen”







**KRISTINE TØR
IKKE LADE SINE
BØRN KØRE HER**

TURDE DU?

TEMA

Kristine tør ikke lade sine børn cykle til skole. Vejen er 5,3 kilometer, hvoraf de 2,3 kilometer har masser af hurtig trafik på en smal vej uden cykelsti.

I København er det Line, der ikke tør sende niårige Oskar ud på skolevejen. Der er for meget trafikkaos ved skolen og heller ingen cykelsti.

Færre og færre børn cykler, og nogle steder er det skolevejen, der er problemet. CYKLISTER ser på usikre skoleveje både på landet og i byen.

Læs CYKLISTERS tema om usikre skoleveje. →

TEMA



KRISTINE TØR IKKE SENDE SINE BØRN UD PÅ SKOLEVEJEN I DE SYDFYNSKE ALPER

I det nordligste af de såkaldte 'Sydfynske Alper' ligger den lille landsby Jordløse. Landsbyen ligger smukt ved de fredede Jordløse Bakker tæt på både Helnæsbugten og Damsbo Strand, og om sommeren bølger kornmarkerne, så det er en fryd at se på. I Jordløse bor Kristine Amstrup med sin mand og tre børn. To af børnene går i Haastrup Friskole i nabolandsbyen, Håstrup, tre kilometer væk, og her opstår problemet; der er nemlig ingen cykelsti mellem de to byer.

"Min ældste datter går i 3. klasse, og de to veje, min datter kan cykle på til skole, er ikke sikre – der er ingen cykelstier. På den ene landevej kører der kæmpestore lastbiler med 80 km/t. ned til den lokale 'Dansk



Jeg tænker, at det i hvert fald ikke er børnefamilierne, der bliver prioriteret herude, så vi kan komme sikkert rundt med ungerne på cykel.

KRISTINE AMSTRUP
MOR TIL TRE

Træemballage'. Og det samme gør sig egentlig gældende på den anden strækning, som hun også kan køre. Og ud over at bilerne kører hurtigt, er det en meget snoet landevej, så de har dårlige oversigtsforhold," siger Kristine Amstrup. Udsynet bliver yderligere forringet af, at landskabet er meget bakket. Faktisk så bakket, at der bliver kørt rally.

"Vi har oplevet nogle gange, når vi har kørt med hende, at bilerne nærmest trækker ud, så det føles farligt. Forestil dig, at når man er på vej op over en bakke, kommer der en bil fra hver sin side, og trækker ud, hvor man er i siden af vejen. Sigtbarheden er dårlig. Det føles bare ikke spor sikkert at sende hende ud at køre ruten selv," siger Kristine Amstrup.

Hun har kontaktet lokalrådet i området for at lægge pres på Assens Kommune, men det nedslående svar var, at der ikke er penge til en cykelsti.

”Jeg synes, det er vildt frustrerende. Min mand og jeg er flyttet her til fra København, og vi er opvokset med at cykle selv og vil jo enormt gerne have, at vi kan sende ungerne afsted på cykel. Det giver en frihed for dem, at de kan cykle hjem til kammeraterne, så det er bare SÅDAN en frustration. Det er irriterende, og det gør vores hverdag mindre fleksibel. Og det gør også, at vores datter på en eller anden måde er mindre mobil end sine klassekammerater. Og det er også en frustration.”

Familien har af nød valgt at hente og bringe i bil. Men om et år, når datteren går i 4. klasse, kan hun ikke længere gå i skolens fritidsordning og skal derfor hjem lige efter skole.

”Så ved jeg ikke lige helt, hvad vi gør. Dem, der bor lige ved siden af byen, kører selvfølgelig bare hjem på cykel, men det kan hun ikke, siger Kristine Amstrup. Hun håber, at der bliver bygget cykelsti, eller at farten i det mindste bliver sat ned.

”Jeg tænker, at det kunne være fedt, hvis der blev lavet en cykelsti. Området, hvor vi bor, ligger virkelig naturskønt. Så ud over, at børnefamilier ville have godt af at kunne sende deres unger sikkert afsted, så ville der også være nogle naturturister, forestiller jeg mig, som ville kunne have gavn af en cykelsti og føle sig sikre. Men ellers kunne man overveje at sænke hastigheden på vejen.”

Efterlyser handling

Kristine Amstrup efterlyser handling til cyklens fordel.

”Jeg tænker, at det i hvert fald ikke er børnefamilierne, der bliver prioriteret herude, så vi kan komme sikkert rundt med ungerne på cykel. Det er virkelig et område, der bliver nedprioriteret. Og busruterne til landsbyerne er også blevet nedlagt, så dem kan vi heller ikke benytte.” 🚲

BORGMESTER:

”DE KUNNE VÆLGE ANDEN SKOLE”

SØREN STEEN ANDERSEN, DER ER BORGMESTER I ASSENS KOMMUNE FOR VENSTRE, SIGER, AT EN CYKELSTI PÅ FAMILIENS SKOLEVEJ IKKE LIGGER HØJT PÅ PRIORITERINGSLISTEN. HAN MENER, AT FAMILIEN MED FORDEL KUNNE HAVE VALGT EN ANDEN SKOLE.



”Den vil jeg nu ikke betragte som ‘meget usikker og utryk’. Den slags har vi masser af i en udstrakt landkommune som vores.”

AF JØRGEN SCHLOSSER

”Hvis de havde valgt kommuneskolen, som ligger i Haarby, så havde de jo givetvis også været en del af skolebusordningen. Så havde de kunnet benytte sig af skolebussen. Eller havde kunnet cykle på en ret lige landevej til Haarby. Den er bakket, men ikke sådan, at oversigten er ringe. Den har ret brede kantbaner,” siger borgmesteren og uddyber:

”Når det er så sagt, så kunne vi jo ønske cykelstier snart sagt alle steder langs vores 1.000 kilometer lange, kommunale vejnet. I Assens er det faktisk sådan, at vi har 85 procent mere vej at vedligeholde per indbygger, end en dansk gennemsnitskommune har. Vi har et

meget stort vejnet at vedligeholde og anlægge cykelstier langs — så vi har ikke så mange cykelstier, som vi kunne ønske os.”

I Assens er der 1,1 kilometer cykelsti per bebygget kvadratkilometer. Det er under landsgennemsnittet, som er 2,8 kilometer. Assens Kommune har i alt 69 kilometer cykelsti.

Men kan du forstå, hvis familien synes, det er ærgerligt, at de skal vælge en anden skole end den, de har lyst til at have deres børn gående i, fordi der ikke er cykelsti?

”Jo, det kan jeg godt se. Men en cykelsti mellem Jordløse og Håstrup vil i hvert fald ikke være en cykelsti, der kom højt op på prioriteringslisten. Den ville skulle forsyne meget få mennesker ud af kommunen ind til Håstrup, som ligger i en anden kommune.”

Ifølge Kristine Amstrup er det den del af ruten, der ligger i Assens Kommune, der er usikker, mens den resterende del i Faaborg-Midtfyn Kommune er mere fredelig.

Søren Steen Andersen mener slet ikke, vejen til skolen er særlig usikker.

”Den vil jeg nu ikke betragte som ‘meget usikker og utryk’. Den slags har vi masser af i en udstrakt landkommune som vores”.

Så det vil sige, at familien ikke skal forvente, at der lige kommer en cykelsti ind til Håstrup?

”Nej, det kan jeg bestemt ikke love dem.” 🚲

TEMA

Udfordringer i området

CYKLISTER har spurgt Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, om der er planer om at sikre skolevejen i Vanløse. Forvaltningen svarer:

”Kirkebjerg Skole er udpeget som en skole, hvor der er et stort potentiale. Der er dog nogle udfordringer i området, særligt på Skjulhøj Allé, som særligt i tidsrummet 7:45 – 8.00 er stærkt belastet af trafik til både en integreret institution, en stor privatskole, taxakørsel til Kirkebjerg Skoles specialklasser samt generelt meget cykel-, gang- og biltrafik til Kirkebjerg Skole.

Forvaltningen besigtigede sammen med Kirkebjerg Skoles ledelse området i morgentimerne tirsdag den 29. august for at se på mulighederne for at forbedre forholdene på stedet. Indførelse af tidsbestemt indkørselsforbud i området og differentierede mødetider mellem privatskolen, specialklasserne og Kirkebjerg Skole vil tilsammen være gode initiativer til at forbedre forholdene i området. I Vanløse er der netop indført et tidsbestemt indkørselsforbud ved Damhusengens Skole, ligesom det tidligere er indført ved skolerne på Linde Allé. Hvis der skal laves flere tidsbestemte indkørselsforbud ved skolen, vil det kræve, at der afsættes midler ved fremtidige budgetforhandlinger.”

Line Timm tør ikke sende sin søn, Oskar, ud på skolevejen ved Kirkebjerg Skole i Vanløse.



KAOTISK SKOLEVEJ GØR, AT OSKAR IKKE MÅ CYKLE

**OGSÅ I "VERDENS BEDSTE CYKELBY",
KØBENHAVN, ER DER USIKRE SKOLEVEJE**

På en gængs torsdag morgen i Vanløse er vejen foran Kirkebjerg Skole, Kirkebjerg Allé, et mylder af børn, forældre, cykler og biler, der sætter børn af ved skolen. Vanløse er en bydel i København med godt 40.000 indbyggere; på størrelse med en pænt stor provinsby i Danmark. Line Timm står med sin ni-årige søn, Oskar, og betragter mylderet. De er gået de 750 meter hen til skolen, fordi forældrene, Line og Christian, mener, det er for usikkert for ham at cykle til skole.

"Vi synes simpelthen, at skolevejen er for farlig. Der er for meget trafik og kaos om morgenen, og så er der ikke nogen cykelsti. Folk kører tit meget hurtigt og uden at have øje for at der er små cyklister på vejen," siger Line Timm.

Hun og Christian er begge fysioterapeuter, og de sunde vaner ligger dybt i familien. Bilen er solgt, og cyklerne er deres primære transportmiddel rundt i København. De to ældre børn på 14 og 18 år cykler nu til henholdsvis Bellahøj Skole og Gefion Gymnasium, men de

cyklede heller ikke, da de gik på Kirkebjerg Skole.

"Der ligger tre skoler i området, som også er et industrivarter med mange håndværkere, der skal ud om morgenen, så der er voldsom trafik. Det er især om morgenen, det er et stort problem. Og folk tager ikke højde for, at det er en skolevej. Jeg har flere gange måttet følge børn over vejen, fordi de er bange. Der er så meget trafik, at der er kø, og folk kører uden at tænke sig om," siger Line Timm.

Familien elsker at cykle

Oskar elsker at cykle og cykler gerne meget langt. Han cykler fx til fodbold og badminton hver uge og cyklede til loppemarked i Charlottenlund — der er 11 km hver vej. Han ville også gerne kunne cykle dagligt i skole.

"Vi elsker at cykle, så jeg synes, det er rigtig, rigtig ærgerligt. Nogle af de andre børn i klassen cykler, men jeg bliver utryk ved det, fordi jeg synes, vejen er farlig. Og vi er endda vant til trafik, jeg kører selv syv kilometer til arbejde,

bl.a. på Vesterbrogade, hver dag, men jeg synes, området ved Kirkebjerg Skole er alt for kaotisk for børn – og jeg mener ikke, det er os, der er overforsigtige," siger Line Timm. Hun har rejst problemet over for skolen og flere gange spurgt, om man kunne indføre en skolepatrulje, men svaret var, at det havde man ikke tradition for.

"Med en skolepatrulje kunne man da i hvert fald signalere, at det her er en skolevej."

På villavejen, hvor familien bor, er der ingen cykelsti. Det kommer der først på den store og meget trafikerede Ålekistevej, som fører hen til Kirkebjerg Allé, men her slutter cykelstien. Skolevejen har parkerede biler på begge sider og ingen cykelsti.

"I den optimale verden ønsker jeg mig, at Oskar kunne køre på en grøn cykelsti hele vejen hen til skolen – evt. med en tunnel under Ålekistevej. En vej, hvor jeg bare kunne vinke farvel og vide, at han kom sikkert frem," siger Line Timm. 🚲

TEMA

CYKLISTFORBUNDET: SKOLEVEJE SKAL BÅDE VÆRE SIKRE – OG TRYGGE



Der er måske for mange steder, hvor man siger 'sådan er det jo herude på landet.

KENNETH ØHRBERG KRAG
DIREKTØR I CYKLISTFORBUNDET

Statistisk set er det ret sikkert at cykle i Danmark. Også for skolebørn. Men det skal også føles trygt for forældre og børn. Det mener Cyklistforbundet. Der er for mange steder, hvor børnene ikke kommer op på cyklen på grund af skolevejen.

"Manglende cykelstier, hurtigkørende biler, tung trafik og trafikkaos er gift for, at børn cykler til skole," siger Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet.

Han efterlyser både større investeringer i cykelstier og anden infrastruktur og ændret adfærd hos nogle trafikanter.

"Vi ved, at i hvert fald hver tiende forælder er utryg ved at sende deres børn ud på skolevejen. Det kan være forskellige omstændigheder på landet og i byen, der gør det. På landet kan det være en smal landevej med tung og hurtig trafik og ingen cykelsti, der holder børnene væk. I byen kan det også være manglende cykelsti, som bliver kombineret med meget trafik og forældre, der sætter deres børn af i biler. Det gør, at forældrene ikke tør sende børnene ud på ruten på cykel, fordi det simpelthen virker for kaotisk og utrygt. Man skal tage hensyn til skolebørnene i trafikken."

I nogle kommuner er der behov for et andet syn på sikkerhed og tryghed, mener Kenneth Øhrberg Krag.

"Der er måske for mange steder, hvor man siger 'sådan er det jo herude på landet'. Vi har et godt eksempel fra Assens Kommune her i vores tema. Men det er altså ikke en naturlov, at det skal være utrygt at cykle på landet. Hvis man ikke synes, man har råd til cykelstier, kan man indføre andre tiltag - fx sætte fartgrænserne ned eller indføre 2 minus 1-veje," siger direktøren, der uddyber:

"Det er jo også en ond cirkel. Hvis forældre oplever, det er utrygt, fordi der er for mange biler, tager de selv

bilen til sidst - så det bliver endnu mere utrygt. Undersøgelser viser jo desværre, at færre og færre børn cykler til skole, mens flere bliver kørt i bil."

Og selv om det generelt er meget sikkert at cykle i Danmark sammenlignet med andre lande, sker der også frygtelige ulykker, der påvirker forældre.

"Det handler heller ikke kun om den oplevede tryghed, men også om sikkerhed. Forleden blev en 13-årig dreng på tragisk vis kørt ned bagfra og dræbt på en landevej i Midtjylland. Og i Sønderjylland blev to piger påkørt af en overhalende bil - de kom heldigvis ikke slemt til skade. Men det var jo ikke sket, hvis der havde været cykelsti," siger Kenneth Øhrberg Krag. 🚲



TRAFIK SKABER TRAFIK



Nogle forældre parkerer lige under standsning og parkering forbudt skiltet

JESPER HEMMINGSEN
CHEFKONSULENT I
RÅDET FOR SIKKER TRAFIK



FORÆLDRE SKAL VÆRE ROLLEMODELLER

Rådet For Sikker Trafik har i flere år arbejdet med, hvordan man træner børn i at begå sig i trafikken, og kører hvert år i august kampagnen Børn på vej. Rådet har undersøgt trygheden hos forældre, og cirka hver tiende forældre synes, at det er utrygt at lade deres børn færdes alene til skole. Og det skyldes blandt andet for meget kaos omkring skolen — og adfærden hos en bestemt gruppe trafikanter.

”Mængden af biler omkring skolen og adfærden blandt de trafikanter, der er inde i bilerne: Det er det,

der fylder mest i undersøgelsen. Det mest paradoksale er jo, at dem, der oftest transporterer sig til folkeskolerne i den her morgenmyldretid, hvor børnene skal i skole, er de andre forældre.”

Det siger Jesper Hemmingsen, der er chefkonsulent i Rådet for Sikker Trafik. Rådet har i år kørt en kampagne vendt mod netop forældre.

”Der er mange kommuner, der gør meget for at sikre vejene omkring skolen. Nogle kommuner bruger rigtig mange penge og ressourcer på at ensrette trafikken rundt om sko-

len og etablere parkering til biler lidt væk fra skolen, så man på den måde opfordrer til at tage cyklen, fordi det i virkeligheden er meget lettere. Desværre er forældre nogle gange nogle lidt stædige typer. Så der er alligevel forældre, der parkerer lige under skiltet, hvor der står ’standsning og parkering forbudt’ uden for skolen, fordi de lige skal sætte deres børn af, fordi de er i dårlig tid. Men forældre skal huske at være gode rollemodeller. Det er de ikke altid.” 🚲



Bommene på cykelstien er gift for ladcykler

Af Jørgen Elmer, Odense

→ Og ja, vi elsker ladcykler, så skab plads til dem. Jeg bor i det sydlige Odense, og når jeg cykler i lokalområdet møder jeg ofte bomme (dem, der kan svinge til side, når kommunens køretøjer skal igennem) eller lignende chikaner på cykelstierne. Jeg ved godt, de er sat der i sikkerhedens navn, men cyklister er jo ikke dummere end bilister. (Hvorfor er der ikke bump på motorvejen ved til- og fra-kørselsramperne?).

Disse chikaner/sikkerhedsforanstaltninger er jo næsten umulige for ladcykler at passere. Mange steder er der to bomme, som man skal zigzagge igennem, her kunne den ene bom bare fjernes. For enden af mange vænger, som ender op mod en større vej, er der også ofte en "bøjle" udført i noget, der ligner tykt vandværk. De skal også væk, de er kun til for at standse biler, og de ved jo udmærket, at de ikke må køre den vej. Nu har jeg cyklet i over 40 år i Odense S (på en almindelig to-hjuler) og er glad for de mange stier — supercykelstier kaldes de i Odense — som er anlagt. Jeg er bare ked af de bomme/chikaner, som er ganske unødvendige. Ovennævnte er vel noget, der forekommer over alt i landet, og så er det måske noget for Cyklistforbundet at kigge lidt på?

Kære Jørgen

Tak for din mail. Du rejser en problematik, som mange kan nikke genkendende til. Bommene er irriterende på en almindelig cykel, en udfordring for fremkommeligheden og næsten helt umulige, når man kører på ladcykel. Der er behov for, at kommunerne i højere grad tænker ladcyklen ind i infrastrukturen. Den er nemlig en genial opfindelse, som der kommer flere og flere af. På kun fire år er der eksempelvis kommet 66 procent flere ladcykler på cykelstierne i København.

Det viser tal fra Københavns mobilitetsredegørelse 2023. Ladcyklen transporterer forældre, børn, indkøbsvarer, værktøj og gods. Og den gør det uden at forurene og ødelægge klimaet. Men der skal være plads til dem!

MVH
Kenneth Øhrberg Krag,
direktør i Cyklistforbundet.



Skriv til post@cyklistforbundet.dk, hvis du har indlæg til debatten, så bringer vi det måske i **CYKLISTER**.

Alle indfaldsveje til skolen er farlige

Af Martin Andreas Christensen

→ Vi er en familie, som generelt er og har været glade for at cykle, men vi har i dagligdagen fravalgt det, fordi vejene omkring os og vores børns skole er for farlige.

I vores børns skole kører der lige nu en sympatisk kampagne, i samarbejde med Cyklistforbundet. Den går ud på, at børn skal cykle mere, og vi opfordres til at deltage, nemlig Alle Børn Cykler. Men jeg bliver enormt frustreret over sådan noget, når alle indfaldsveje til børnenes skole er kategoriseret som farlige skoleveje. Så føler jeg lidt, at vi og vores børn bliver holdt for nar.

Det bliver ofte nævnt, at gode vaner starter i børne- og ungdomsårene, det burde da være nemt for politikere (land, region og kommune) at sørge for, at børnene kan komme i skole ved egen kraft, men i stedet, så løses det ved, at der indsættes busser.

Der er lavet en aktivitet i skolen, hvor der cykles. Vores datter, som deltager, har sin cykel med i bussen, på trods af at der faktisk ikke er længere, end at hun nemt kunne cykle.

Vores børn går på Harte Skole i Kolding og har tre km til skole og 1,7 km til nærmeste cykelsti, men vejen dertil er meget farlig.

Harte Skole har fem farlige skoleveje. Vi er en hel landsby (Ejstrup), som er påvirket af dette.

**Kolding Kommune har 21 folkeskoler.
17 har farlige skoleveje.
Fordelt over 50 veje og områder.**



Gode input i læserundersøgelse

CYKLISTER har nu gennemført sin læserundersøgelse blandt bladets læsere. Der var heldigvis generelt høj tilfredshed med bladet, og der kom mange gode input og ønsker til bladets redaktion. Der var præmier på spil, og tre vindere er blevet trukket ud. De får direkte besked om gevinsten.

VINTERCYKLINGSUGEN



Vintercyklingsugen er flyttet til november

Husk, du kan cykle med i Vintercyklingsugen, som giver dig redskaberne til at cykle hele vinteren.

Læs mere her: www.vcta.dk



Ung fodboldklub sætter cyklen i højsædet for at blive bæredygtig

Spillerne i FC Falster snupper cyklen til træning, og da de skulle på udlandstur, faldt valget på et besøg hos tyske Hansa Rostock, så drengene kunne cykle. Turen har fået endnu flere til at træde i pedalerne til hverdag.

FC Falster er på mange måder en anderledes fodboldklub. Den blev til for to år siden på initiativ af tre kammerater fra 8. klasse, som synes, at fodbold er sjovt, når bare det ikke bliver for seriøst. I stedet har de fokus på fairplay og fællesskab.

I dag tæller foreningen 100 spillere, og klubben har nu sat sig for at blive bæredygtig. Det var ellers ikke en kongstanke til at begynde med.

”Vi har grønt logo og grønne trøjer, så da en af de unge spurgte, om klubben ikke også kunne blive bæredygtig, svarede vi: ’Jo, lad os prøve det af.’ Så nu cykler spillerne til træning,” fortæller Marie Kjær Christiansen fra bestyrelsen. Hun er mor til en af

de tre initiativtagere og peger på, at cyklen er en lavthængende frugt, når man vil i gang med at gøre sig grøn.

”Det er en let måde at gøre noget aktivt på. Men vi har flere spillere fra andre kulturer, og de er ikke vant til at cykle. Nogle havde ikke engang en cykel, så vi har skaffet cykler til fem spillere. Ellers ville de ikke komme til træning, når deres forældre var forhindret i at køre. Vores baner ligger lidt uden for Nykøbing, så der er for langt at gå,” siger Marie Kjær Christiansen.

Klubben har også malet et par cykler grønne. De er til fri afbenyttelse. For eksempel hvis ens egen cykel er flad.

Fra venstre Ethan, Anton og Magnus er glade for at spille fodbold, men de er også tilfredse med, at de sparer verden for forurening ved at cykle til træning og på lejr tur til fx Rostock.

Realistisk at cykle til Tyskland

FC Falster har opfordret drengene til at cykle sammen i grupper. Det har Anton og Hjalte, begge 13 år, lyttet til.

”Vi mødes tre-fem stykker hjemme hos mig og cykler sammen. Så har vi selskab, og når vi kommer frem, er vi varmet op. Vi cykler også, når det regner, for vi bliver alligevel våde under træningen. Det er fedt at tænke på, at vi ikke forurener med benzin,” siger Anton.

Hjalte cykler altid med.

”Jeg bruger cyklen til al transport. Det har jeg altid gjort, for det er det nemmeste,” konstaterer han.

Cyklen blev også prioriteret, da drengene skulle på udlandstur i foråret.

”Andre foreninger tager til Italien og Spanien, men det passer ikke til os. Så hvad kunne vi gøre anderledes? Jo, vi har Tyskland tæt på, og for drengene handler det mere om at komme afsted end om at rejse langt væk,” siger Marie Kjær Christiansen.

Hun og hendes mand og børn blev i 2021 kåret som Årets Cykelfamilie af Cyklistforbundet, så hun vidste, at det ville være realistisk for de 11 til 16-årige spillere at cykle de 30 km til færgen i Gedser og de 10 km ind til Rostock.

”Nogle af de yngste drenge spurgte, om vi ikke bare kunne køre i bil eller i bus. De havde ikke prøvet at cykle så langt før. Der var også forældre, som tvivlede på, at deres børn kunne klare turen.”

Die Glücksbringer aus Dänemark

Som Maries søn havde Anton prøvet at cykle til Rostock. Hjalte havde til gengæld aldrig cyklet så langt.

”Vi havde et par pauser undervejs, så det var ikke hårdt. Heller ikke selv om vi havde modvind. Vi hørte musik og hyggede os med at cykle sammen,” fortæller han.

Drengene var pavestolte, da de kom hjem.

”Oplevelsen af at have gennemført en cykeltur sammen beriger fællesskabet. Drengene hyggede sig på kryds og tværs,” siger Marie Kjær Christiansen.

Drengene blev også fremhævet foran 24.500 tilskuere til kampen mellem Hansa Rostock og Greuther Fürth. En håndfuld spillere var på banen med deres cykler, og et bestyrelsesmedlem blev interviewet om FC Falsters historie.

”Hansa Rostock havde ikke vundet på hjemmebane i et halvt år, men det skete den dag, så drengene blev udråbt som Die Glücksbringer aus Dänemark,” fortæller Marie Kjær Christiansen.

Har søgt kommunen om cykelstativer

Turen til Rostock har fået endnu flere drenge til at cykle til træning, og det på trods af, at der ikke er en sikker cykelvej hele vejen ud til klubbens baner.

”Vejen er ikke trafikeret, men vi har overtaget nogle baner, som ikke har været brugt i nogle år, så bilerne kører stærkt og er ikke vant til at møde cykler. Spillerne kan i princippet cykle igennem en skov, men der er tit smattet, så vi har foreslået, at kommunen maler hvide striber i begge sider af vejen for at markere, at her er der plads til at cykle. Vi har også søgt om at få cykelstativer ved banerne, men vi har ikke hørt noget endnu,” siger Marie Kjær Christiansen.

Det bedste ville være en cykelsti gennem skoven, men det er klubben ikke gået videre med endnu.

”Vores fokus er lige nu på at få bygget et klubhus. Vi har over 100 medlemmer, så vi kan ikke blive ved med at klare os med en skrottet campingvogn med mølædt fortelt”, siger hun. 🚲



Det er fedt at tænke på, at vi ikke forurener med benzin

ANTON, 13 ÅR



Du er ikke lavet af sukker

Husker du sommerens cykelture som særligt regnvåde? Så tager du ikke fejl. Juli 2023 var den vådeste af sin slags målt i Danmark nogensinde, og vi kan lige så godt vænne os til det, siger DMI. Men heldigvis er der meget, du kan gøre for at booste cykelglæden på din sjaskvåde cykeltur. Og husk, som man siger i Tyskland: Du er ikke lavet af sukker!

En cykeltur er altid skøn, selvom det kan kræve lidt ekstra selvdisciplin at hoppe på cyklen i øsregnvejr. Men hvis du sørger for at forberede dig godt og følge nogle simple råd, kan regnvejrscyklingsagen være en god oplevelse. Her deler Magnus Lindhart fra Lindhart Cykler sine bedste råd til dig og din cykel, når regnen siler ned.

SKÆRME

Jeg kan ikke understrege det nok, men skærme er det allervigtigste regnvejrstudstyr overhovedet. Men det er ikke nok, at du konstaterer, at "jo, jeg har to skærme på min cykel, så det er jo helt perfekt". De skal nemlig også være tilstrækkeligt lange. I de senere år har vi oplevet, at de skærme, der kommer på markedet, er blevet kortere. Måske ser det sejere ud, men korte skærme er lidt af et mareridt i regnvejr — både for dig selv, din cykel og cyklisterne bag dig. Du får våde tæer, når det sprøjter fra forhjulet, og cyklisten bag dig bliver egentlig bare våd over det hele fra dit baghjul. Derudover slider det mere på din cykel, fordi der sprøjter vand, sand og grus op på den, og det fungerer lidt som sandpapir. Derfor er det tit et krav i cykelklubber, at skærme maks. må være 10 cm over asfalten i vintersæsonen.

Sådan gør du: Du kan nemt forlænge skærmene foruden ved at montere en stænklap, som du enten kan købe dig til eller selv lave ud af et stykke plastik — fx en flaske.

DÆK

Der er særligt to ting, man skal tænke på når det kommer til dæk. For det første punkterer man oftere i regnvejr — det ved alle cykelmekanikere, for vi får masser af flade cykler ind efter en regnvejrsdag. Det er blandt andet fordi skarpe flintesten arbejder sig op ad den våde asfalt, og spidse småsten klæber sig fast og borer sig ind gennem de våde dæk. Men asfalten bliver også glat, når det regner, så du kan også risikere, at cyklen skrider ud.

Sådan gør du: Kør med dækindlæg og brug kraftige dæk med et godt vejgreb. Brede dæk med gode knopper er de bedste i regnvejr, mens smalle og hårdtpumpede racerdæk er de værste.

BREMSER

Våde bremses er i sig selv ikke et problem. I regnvejr er det mere selve din bremseteknik, du skal tænke på, så du fx ikke skrider ud på baghjulet, når du drejer. Alligevel vil jeg fremhæve skivebremses som de bedste til regnvejr. Det kan godt ske, at de hylrer lidt, men det har ingen betydning for effekten. Fodbremses virker lige godt i både tørt og vådt vejr. Med fælgbremses, kan du opleve, at der lægger sig lidt vand på dem, og så kan det være sværere at bremse.

Sådan gør du: Uanset hvilken type bremses, din cykel har, er det vigtigt at bremse, før du drejer. Hvis du venter med at bremse, til du er i selve svinget, risikerer du, at baghjulet skrider ud. Har du fælgbremses, så bremse lidt forsigtigt op, før du faktisk skal bremse, så du får skubbet vandet af fælgen.

KÆDE

Når du cykler i regnvejr, slider det på cyklen. Kæden er særligt udsat — den rustner og får stive led, og så har du en kæde, der skramler og ikke kører ordentligt på tandhjulene. Du kan forebygge en del af det ved at parkere din cykel i tørvejr, men du kommer ikke uden om ekstra vedligeholdelse, når du bruger cyklen i regnvejr.

Sådan gør du: Giv kæden en god klat fed, våd olie, og rens den gerne samtidig. Det gør du ved at give kæden olie, tørre den af igen og så give den olie en gang mere. Og husk, at alle kædes skal smøres — også de såkaldt rustfrie kædes. Kun hvis din cykel har remtræk kan du slippe for at smøre kæde.

REGNTØJ

Din cykeltur i regnvejr, bliver markant federe, hvis du har noget ordentligt regntøj. Det skal være vandtæt — ikke bare vandafvisende — og samtidig åndbart. Hvis du ikke kan komme af med kropsvarmen, kan det godt være, at du ikke bliver våd af regnen, men til gengæld bliver du våd af sved.

Læs mere om regntøj på cyklistforbundet.dk/regntoej

5 gode råd

TIL DIN REGNVEJRSTUR

1) Acceptér at det regner

Du bor i Danmark – et land, hvor det regner indimellem. Derfor kommer nogle af dine cykelture til at foregå i vådt vejr. Lad være med at skumle over det, men køb noget lækkert regntøj, som holder dig tør og glad.

2) Kør efter forholdene

Det er fristende at skynde sig hjem, når det regner. Men i vådt vejr stiger frekvensen af duggede briller, bøjedede hoveder, sammenknebne øjne og våde bilruder. Kort sagt: Udsyn og sigtbarhed er nedsat, så sæt farten ned, og hold god afstand.

3) Undgå at lave fontænen

Vis overskud, og vær tålmodig — fx når du overhaler. Vent lidt med at trække ind foran de cyklister, du har overhalet, så du ikke placerer dem lige i slipstrømmen fra dit baghjul. Dét springvand er meget lidt populært.

4) Se bagud før pytsving!

I regnvejr ændrer vi vaner. Vi vil helst undgå vandpytter og opsprøjt – så mange anlægger en zigzagstil på cykelstien. Fint nok. Men tjek altid, om der andre bag dig, før du slår en bue uden om en pyt!

5) Lys op — gør dig synlig

I Danmark skal der lys på cyklen fra solen går ned, til den står op igen. Men faktisk også på de dage, hvor vi aldrig ser solen – hvis der er nedsat sigtbarhed. Mørke cyklister er svære at se for bilister, så på med lygter og reflekser og evt. pangfarvet vest i regn og tåge, så du bliver set.

På ladcykel til Grækenland

I september sidste år pakkede min kæreste, Anton, og jeg vores to ladcykler til et halvt års cykeltur ned gennem Europa. Cyklen var tænkt som et bæredygtigt og sundt transportmiddel, der skulle fragte os fra klatrested til klatrested. Men cyklen viste sig at være meget mere end det.



TEKST OG FOTO
MARIE BENTZON

LIDT OM OS:

Ud over, at vi begge elsker eventyr, arbejder jeg, Marie, som freelance fotojournalist, oveni har jeg en uddannelse som friluftvejleder. Anton arbejder som arborist og er en passioneret klatrer — både i arbejdet og i fritiden. Dette var vores første store rejse sammen, og vi havde aldrig været på en længere cykeltur før.

”**S**ele Havlys!” råbte min kæreste pludseligt på vejen i det sydlige Slovenien. Vi kørte ned, ned, ned mod en fri horisont og pludselig var landskabet genkendeligt. Uendeligt! En tåre trillede ned ad min kind. Vi kunne dufte det, se det i lyset, på himlen, disen. Havet! Vi havde nået havet!

Min kæreste, Anton, og jeg, var på vej mod den slovenske kyst, og vi havde på det tidspunkt været afsted i halvanden måned og cyklet 1.900 km ned gennem det østlige Europa. Vi startede i Ebeltoft og tog færgen fra Grenå til Halmstad, hvorefter vi cyklede ned gennem Sverige til Ystad og tog færgen til Swinoujscie i Polen. Siden da havde vi ikke set havet, men kørt gennem store skove i Polen, cyklet langs floden Oder i

Østtyskland og krydset alperne gennem Østrig og Slovenien. Det hele føltes nyt og spændende, og selvom det "bare" var Europa, føltes det, som om vi var på en stor rejse, når vi bruger så mange dage på "bare" at transportere os.

Vejret havde ikke været med os i den halvanden måned, vi havde været på cyklen, og derfor havde vi heller ikke fået klatret særlig meget. Hver gang vi ankom til en klatredestination, regnede det, og derfor besluttede vi os for at tage nogle længere stræk på cyklen og bevæge os længere sydpå.

Vi havde ikke prøvet at bestige bjerge på cyklen før, og selv at have transporteret sig med sin krop hele vejen gennem Europa føltes stort og fantastisk, da vi så endelig gled med frihjul mod kysten.

Forberedelse til turen

Det var et år siden, vi fik ideen om at cykle og klatre ned gennem Europa. Vi ville gerne på en længere rejse sammen, hvor vi brugte vores kroppe, afprøvede nogle grænser og samtidig rejste på en bæredygtig måde. Anton er en erfaren klatrer, og havde længe drømt om en længere klatrerejse. Jeg har i min barndom været på flere cykelferier med min familie og altid drømt om en længere cykeltur. Så hvorfor ikke kombinere de to ting? Vi blev enige og satte en dato for rejsen, så hurtigt vi kunne.

For at give plads til spontanitet og ændringer, hvis der skulle opstå udfordringer eller uventede eventyr undervejs, prøvede vi at sætte nogle åbne rammer og ikke at planlægge for meget op til. Destinationen var Grækenland, varigheden ca. et halvt år, og første klatrestop planlagt var Sokoliki i Polen. I stedet for det lange stræk gennem Tyskland ville vi gerne opleve Polen, og det viste sig at være en rigtig spændende cykeldestination, som vi kun kan anbefale. Især de store endeløse skove i det nordlige Polen, gjorde indtryk og føltes som er eventyr at cykle igennem! Vi fik hurtigt fornemmelsen af at være de eneste cyklister i miles omkreds. Derudover havde vi en af

Klippeklatring i den lille hyggelige bjergby Osp i Slovenien. Selv hvis man ikke klatrer, er denne by et besøg værd — og vi kan anbefale den hyggelige campingplads "Camping Vovk" med udsigt til klipperne.



de sjoveste aftener på et ellers tomt hotel i Polen. Tre polske asfaltarbejdere inviterede os på rom og cola og armlægning — hvilken Anton vandt til deres store overraskelse.

Fordele og ulemper ved ladcyklen

Vi valgte ladcyklen, fordi vi ville klatre undervejs og derfor havde brug for en cykel, der kunne laste lidt tungere udstyr. Derudover havde vi hørt mange gode ting, om det at rejse på en ladcykel. De er nemme at pakke, og vi skulle ikke ud og investere i en masse dyre cykeltasker, hvilket var væsentligt for os. Vi kunne bruge de tasker og det meste udstyr, vi havde i forvejen. Med en brugt cykelslange kan man smække de fleste tasker på ladet. Vi havde én stor taske og én mindre rygsæk hver, og det er en stor fordel, når man pakker af og på

hver dag, nogle gange flere gange om dagen, at man ikke skal stå og pakke syv forskellige tasker.

I løbet af turen var vi overraskede over, hvor livlige og lette cyklerne føltes, selv med fuld oppakning. Dog var cyklerne selvfølgelig tungere end normale cykler, og det mærkede vi specielt i bjergene. Her kiggede vi ofte med lange blikke efter små race- eller gravelcykler, der overhalede os, når det gik opad.

En anden ulempe, man skal være opmærksom på med en ladcykel, er, at det er væsentligt sværere at få dem transporteret med offentlig transport. Vi skulle fragte cyklerne tilbage til Danmark med bus og tog, og det var langtfra en glat og problemfri oplevelse. Der var flere tog- og busselskaber, der ikke kunne have cyklen med.



5 FAKTA OM VORES CYKELREJSE

- Vi cyklede i alt 3.500 km med start i Danmark gennem Sverige, Polen, Tjekkiet, Østrig, Slovenien, Kroatien, Bosnien, Montenegro, Albanien og Grækenland
- Vi cyklede i alt 30.000 højdemeter
- Fik i alt fire punkteringer og et eksploderet dæk
- Vi cyklede begge to på cyklen Omnium Mini Max
- I gennemsnit cyklede vi 50 km om dagen på sammenlagt 70 cykeldage

Cyklen åbnede døre

Efter en lang og hård regnvejrsgang langs landevejene i Tjekkiet, tog vi chancen og ringede sent på dagen til et Tjekkisk par i området, vi havde fundet på Warmshowers (en platform, hvor folk tilbyder husly for turcyklister). De tog den, og inviterede os hjem til deres families gårdsted til varm mad og slivovitz (blommebrændevin). Parret havde selv været på en længere cykelrejse gennem Spanien for et par år siden, og det

føltes så dejligt, at kunne sparre og dele oplevelser med nogle, der havde selv havde stået i samme situation. Derudover viste det sig, de også klatrede, og derfor tog vi sammen ud til deres lokale klatreområde næste dag. Det endte med at vi overnattede hos dem i to dage, og fik et dejligt nyt bekendtskab. Sådan en oplevelse gør, man får ekstra kilometer i benene de næste dage.

Warmshowers var for os en fantastisk måde at møde lokale folk på og

dele cykelerfaringer og gode råd til videre cykelruter. I Østrig boede vi hos en kvinde, der anbefalede os at cykle gennem Italien i stedet for at krydse alperne over Slovenien. Dette var klart den smukkeste rute, vi cyklede på hele turen, som vi aldrig selv ville have fundet, hvis ikke det var for hende.

På videre færd gennem Balkan

Efter vi havde ramt kysten og de knap 2.000 km. var livet på cyklen efterhånden gået hen og blevet hverdag. Vi havde fået bedre erfaring med, hvor længe og hvor mange højdemeter vi gad cykle på en dag, og hvor ofte vi skulle holde hviledage. Vores knæ kunne især mærkes efter knap to måneder på cyklen, men derudover var vi heldige og oplevede ikke andre større skavanker.

Vejret blev bedre, jo længere sydpå vi kom, men selvom vejret og det at kunne dyppe sig i havet var lækkert, var cykelruten langs kysten ikke ligefrem noget at råbe hurra for. Vi fulgte EuroVelo 8 langs kysten gennem Kroatien, Bosnien og Montenegro, og det var langt hen ad vejen lange stræk på store trafikerede veje uden cykelstier og gennem turistbyer uden for sæson. Det føltes som at køre igennem spøgelsesby efter spøgelsesby. For os hverken særlig charmerende eller autentisk. Så hvis vejret og benene er til det, vil vi anbefale at vælge en rute, der går længere op gennem landene for at få noget afveksling fra det samme døde kystlandskab. Da vi nåede Albanien, valgte vi derfor også at krydse ind over landet mod Grækenland i stedet for at fortsætte langs kysten. En fantastisk smuk rute, der gik gennem Albanien hovedstad, Tirana, gennem byen Elbasan og videre mod Grækenland forbi Ohridsøen og et smukt naturområde til Kastoria i Grækenland.

Som alle andre rejsende, vi mødte, oplevede vi en enorm nysgerrighed og gæstfrihed fra de lokale gennem balkanlandene. Flere gange blev vi hevet ind fra vejen og budt på Raki og varme. Sammen med de storslåede og meget smukke landskaber,

Anton snakker med Uros, en turcyklist vi mødte på øen Krk i Kroatien og fulgtes med et par dage på øhop i det kroatisk øhav.

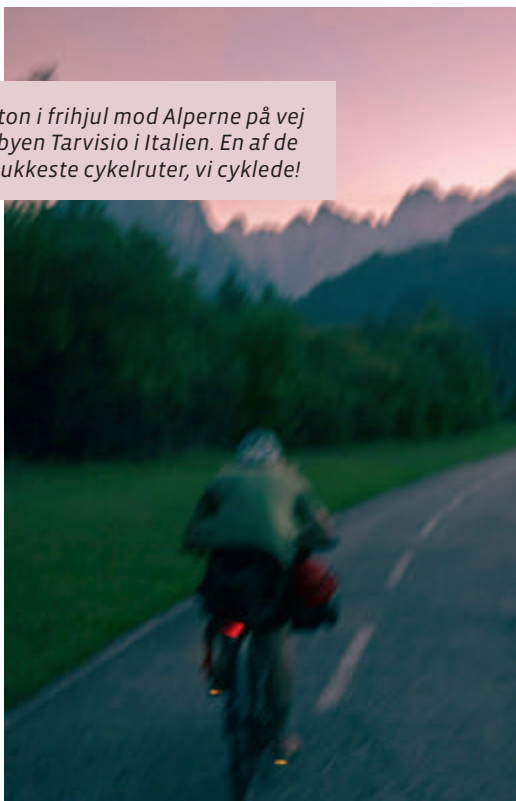


vejer det op for de oftest hullede veje og ikke-eksisterende cykelstier.

At vi ikke nødvendigvis skulle cykle langt hver dag, men sige ja til det, der opstod undervejs og give plads til at opleve på cyklen, blev en større og større prioritet, jo længere vi kom på turen. Derfor brugte vi også ekstra lang tid på at cykle det sidste stræk. Vi bevægede os langsomt gennem landskaberne, opdagede nye ting og

så fantastiske steder, vi ellers aldrig ville være kommet til, hvis vi havde været i bil. At cyklen ville kaste så mange fantastiske oplevelser og nye udfordringer efter os hver dag, havde vi aldrig turdet håbe på, da vi cyklede afsted fra Danmark sidste år. 🚲

Anton i frihjul mod Alperne på vej til byen Tarvisio i Italien. En af de smukkeste cykelruter, vi cyklede!



5 gode råd

TURCYKLING PÅ LADCYKEL

Brug hvad du har

Man kan komme langt med de tasker og udstyr, man har, især på en ladcykel. Man behøver ikke have alt det bedste og nyeste grej. Men hvis du endelig skal ud at købe nyt grej, så køb noget af god kvalitet, som holder længe.

Brug gamle cykelslanger

Gem dine brugte slanger, eller kig forbi din lokale cykelhandler, og hør, om de har nogle gamle slanger liggende – de er guld værd. Vi brugte dem på ladet til at spænde bagage fast med – derudover bagpå cyklen til at spænde en dry-bag fast, samt til ekstra ”snor” til reparationer i løbet af turen.

Sæt en dato for rejsen

Ellers kommer man aldrig afsted.

Stol på jeres rejse

Vær omstillingsparate.

Grib det uventede

Sig JA til ting på vejen, lad jer ikke stresses af at skulle køre så og så langt på en dag. Hvis nogen byder jer ind – sig JA. Det er netop friheden på cyklen, der gør, du kan gribe det, som vejen bringer, hold ind, nyd/oplev, før det er forbi passeret og glemt. En stor kliché, men de unikke oplevelser undervejs på cyklen er lige så vigtige som målet.

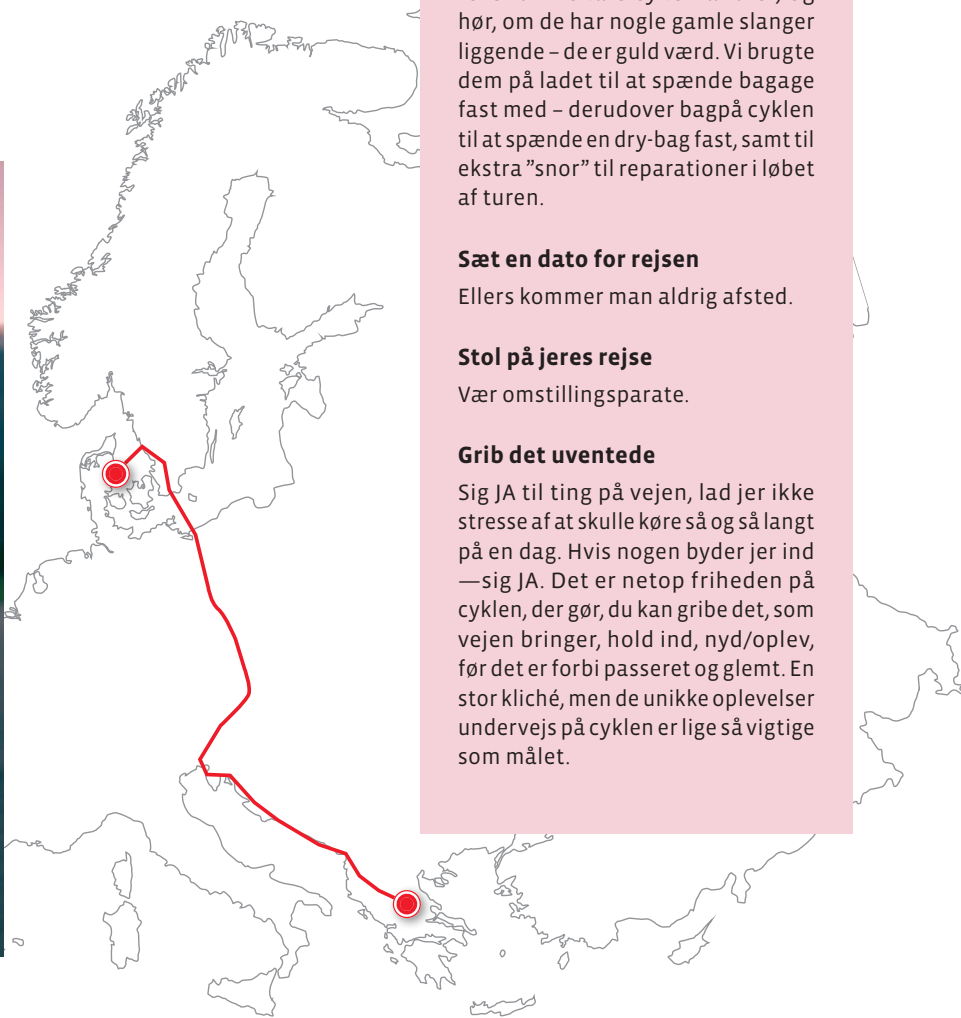


FOTO: SHUTTERSTOCK



Cyklistforbundet arrangerede konference på Borgen

'Flere skal cykle mere'. Det var titlen på en konference, som Cyklistforbundet og Folketingets transportudvalg afholdt i september i Landstingssalen på Christiansborg. Ved konferencen deltog blandt andre formand for transportudvalget Rasmus Prehn (S), transportminister Thomas Danielsen (V), Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag, og landsformand Jens Peter Hansen sammen med en lang række oplægsholdere. Temaet var, hvordan flere kommer til at cykle — hvordan vi opnår målet om en 20 procent vækst i cykling frem mod

2030. Hvordan vi får flere børn og unge til at cykle, og hvordan vi gør det nemmere for arbejdspladserne at fremme cykling blandt medarbejderne.

Blandt oplægsholderne var HB-medlem i Cyklistforbundet Troels Andersen, adm. direktør Jeppe Thiesen fra Novo Nordisk, transportdirektør Karsten Lauritzen fra DI og teknik- og miljøborgmester Line Barfod fra Københavns Kommune.

Du kan se en optagelse af konferencen her: www.ft.dk/da/aktuelt/tv-fra-folketinget



Sara vandt konkurrence

Stort tillykke til syvårige Sara fra Herlev, som med sit flotte cykelbillede blev den heldige vinder af Vi kan cykle!-fotokonkurrencen.

Cykling er en naturlig del af Sara og lillesøster Emmas hverdag:

"Det styrker vores bånd som familie at være ude og bevæge os sammen. Her var vi på cykeltur for at fejre, at Emma havde lært at køre uden støttehjul. Sara støtter godt op om sin lillesøster og opmuntrer hende," fortæller Saras mor, Karoline Sass, om vinderbilledet.

Fotokonkurrencen er et led i vores årlige børnehavekampagne Vi kan cykle!, som arrangeres med støtte fra Østifterne.

FOTO: RED



Stil op til HB

Som medlem kan du stadig nå at melde dig til Cyklistforbundets årlige landsmøde, der løber af stablen d. 28. oktober 2023 i Fredericia. På landsmødet får du mulighed for at få indflydelse på cykelsagen, og du kan også stille op til Hovedbestyrelsen, hvis du vil have maksimal indflydelse.

LÆS MERE HER:
cyklistforbundet.dk/landsmøde2023

FOTO: RASMUS PREHN



På tur med Folketinget

Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag, og politisk konsulent Emil Maj Christensen var på cykeltur i København med Folketingets transportudvalg. Undervejs blev der set på cykelparkeringsudfordringer i Indre By og ved Hovedbanegården, cyklegaden Vestergade, supercykelstier på Vesterbro samt de fantastiske cykelbroer mellem Vesterbro og Amager. Og det fik formand for Transportudvalget Rasmus Prehn (S) dokumenteret rigtig flot med dette foto af Emil fra sekretariatet i aktion.

Top & Flop

Top

At Cyklistforbundet og Folketingets transportudvalg sammen arrangerede en udsolgt cykelkonference på Christiansborg

Flop

At finanslovsforslaget ikke indeholder markante investeringer i cyklisme



Der blev trampet til i pedalerne, da AstraZenecas medarbejdere cyklede hele 100.000 kr. ind, for at støtte Giv en cykel, der formidler brugte cykler til ukrainske flygtninge i Danmark. Vi er meget taknemmelige, for der er brug for flere cykler — især til børn! #ukraine



Cyklistforbundet deltog på Folke-mødet, hvor vi blandt andet inviterede til at deltage i vores sjove cykelquiz-lykkehjul sammen med PostNord og DCU.



Annette Whimster: God idé med flere cykelbaner. Jeg er tilhænger af alle slags cykler som alternativ til bilen. Men det ER blevet meget mere utrygt som cyklist. Særligt de el-drevne ladcykler og de meget hurtige el-cykler med tykke hjul burde have deres egen bane, da de føles farlige for os andre at være tæt på.

- 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

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

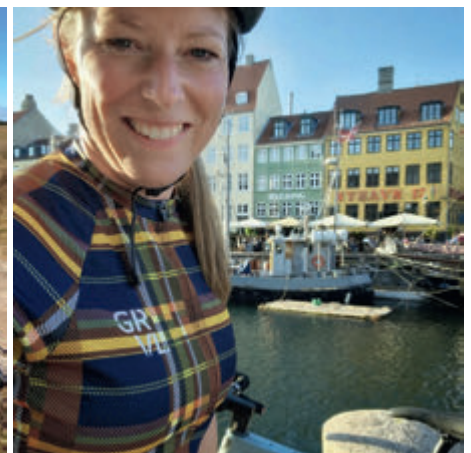
#pedalkraft



@ Abdellahadian
Remember to take a break



@ lammadsc
F.D - v2 - 23



@ Myexercise.soesh
49km around Copenhagen



Det bliver en cykeljul

Cyklistforbundet lancerer for første gang en julekalender. "Cykeljul" er en lågekalender med rabatkoder, og ikke mindst mulighed for at vinde flotte præmier. Kalenderen skal både sprede juleglæde og samle penge ind til Cyklistforbundets arbejde.

For første gang vil den flotte og dekorative julekalender – Cykeljul – kunne pryde de danske hjem i december måned. Julekalenderen er fyldt med præmier og rabatter fra udvalgte virksomheder til at gøre julen endnu sjovere. Undervejs i december samler man desuden lodder til en række større hovedpræmier – fx en elcykel og gavekort til Brugsen på 25.000 kroner.

Samler frie midler til Cyklistforbundet

Helt overordnet er formålet med julekalenderen at samle penge ind til Cyklistforbundet og arbejdet med cykelfremme i Danmark.

"Cyklistforbundets økonomi har i en årrække været meget øremærket til projekter. Derfor sætter vi initiativer i gang, der kan give flere såkaldt frie midler, som ikke er bundne, vi kan bruge til det, vi finder vigtigt," fortæller direktør Kenneth Øhrberg Krag.

Med julekalenderen læner Cyklistforbundet sig op ad organisationer som Danske Hospitalsklove og Børns Vilkår, der har haft succes med at generere midler til deres arbejde gennem lotterier.

"I mange organisationer ved man, at julen er den tid på året, hvor der gives

flest donationer, og hvor der støttes mest op om velgørende formål og civilsamfundsorganisationer. Det er derfor helt oplagt at udnytte den mulighed," siger Kenneth Øhrberg Krag.

Et Kinder-æg af juleglæde

Ud over Cyklistforbundet er der yderligere to parter, der får noget godt ud af julekalenderen. Kenneth Øhrberg Krag sammenligner det med et godt gammeldags Kinderæg, da kalenderen vil sprede juleglæde hos både køberen, sælgeren og Cyklistforbundet. Kalenderen bliver solgt af foreninger, skoleklasser og andre frivillige, som kan tjene penge til en udflugt, nye træningsdragter, et stævne eller noget helt fjerde. For hver solgt kalender tjener man 25-35 kroner, og der er derfor pæn fortjeneste ved at sælge kalenderen.

"Vores medlemmer og frivillige kan hjælpe, hvis de kender fodboldklubber eller skoleklasser, der skal samle ind til fx en lejrskole. De kan få et bidrag, og den, der modtager eller køber julekalenderen, kan glæde sig over at have støttet en god sag."

Det er allerede nu muligt at købe og sælge kalenderen. 



Info om Cykeljul

Pris per kalender: 100 kr.

Samlet antal lodder: 25.000 stk.

Præmier: Man kan bl.a. vinde et gavekort til Brugsen på 25.000 kr., én elcykel fra henholdsvis Kalkhoff og Kildemoes, et gavekort til Small Danish Hotels på 10.000 kr. og Hövding- og ABUS cykelhjelme.

Hvem kan sælge? Foreninger, skoleklasser, frivillige og private.

Hvornår kan de sælges? Fra 15. september til 24. december.

Foto: Otto og Ann viser kalenderen frem.

Det kan du gøre

Mangler dit barn eller barnebarns skole eller sportsklub penge til fx lejrskole, kan I hurtigt tjene penge ved at sælge Cyklistforbundets julekalender, samtidig med at I støtter cyklismen i Danmark. Se mere: www.cykeljul.dk