

CYKLISTER



VCTA-ambassadør
Claus Holm

**TV-KOKKEN VIL HAVE
DANSKERNE TIL AT
CYKLE FOR LIVET**
SIDE 10

Vi spørger
Dansk Erhverv

**HUSKER DE
CYKLEN?**
SIDE 20

Rem eller kæde?

**SKAL DIN NÆSTE
CYKEL VÆRE MED
REMTRÆK?**
SIDE 24

Fra Athen til Lissabon

**"CYKLEN BLEV
BRILLERNE, VI SÅ
VERDEN IGENNEM"**
SIDE 26

TEMA

Peter og Elizabeth lejer i stedet for at eje

SKAL DU HAVE CYKEL PÅ ABONNEMENT?

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

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



INDHOLD

- 3 Medlemsrabatter
- 4 5 skarpe til transportministeren
- 5 Leder
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Børnehavebørn cykler 25 kilometer
- 10 Claus Holm vil have danskerne til at cykle for livet

TEMA

- 12 Skal du leje eller eje din cykel?
- 13 Cykel på abonnement
- 14 Flere måder at leje cykel på
- 16 20.000 har valgt cyklen med det blå forhjul
- 18 Fri Bike Shop blev inspireret af udlejning
- 19 Her kan du leje eller lease cykler
- 19 Cyklistforbundet hjælper med gratis testamente
- 20 Dansk Erhverv vil gerne fremme cykling - hvis det kan betale sig
- 24 **DEBAT:**
Foldecykler er løsningen for ældre
- 25 Fra Athen til Lissabon
"Cyklen blev brillerne, vi oplevede verden igennem"
- 30 **NYT FRA CYKLISTFORBUNDET**
- 31 **#PEDALKRAFT:** Vi cykler også på nettet
- 32 **BAGSIDEN:** Det mener Cyklistforbundet om cykelparkering



Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER

5 skarpe til transportministeren

Hvilke cykler eller cykel har du, og hvor cykler du selv?

”Derhjemme har jeg en almindelig citybike og en racercykel. Jeg har tidligere været medlem af en cykelklub, men jeg må indrømme, at jeg ikke slider på racercyklen i øjeblikket. Når jeg er i København, benytter jeg nogle gange Folketingets cykler til at komme rundt i byen.”

Har du et godt minde fra din barndom eller ungdom med at cykle?

”I sommerferien efter 7. klasse cyklede jeg sammen med en kammerat fra Haslev på Midtsjælland til Viborg. Vi havde telt med og boede på campingpladser. Vi var 14 år og cyklede bare afsted, og jeg husker det som en fantastisk tur. Da vi kom til Viborg, var vi hos min kammerats familie i et par dage, inden vi cyklede tilbage igen.”

Færre og færre børn cykler. Hvad vil du gøre ved det?

”De seneste ti år har der været et markant fald i cykelture for børn og unge. Det er en kedelig tendens, som der ikke er let løsning på. Der er flere årsager til udviklingen, og det er forskellige årsager i forskellige dele af landet. Derfor har jeg bl.a. ønsket at fokusere arbejdet med cykelpartnerskaber med kommunerne til at være målrettet børn og unge. Vi skal have lokal viden og indsigt i spil for at lave de bedste løsninger, der kan få flere og særligt børn og unge til at cykle mere. Samtidig er det også vigtigt at holde fast i, at forældrene har en vigtig opgave, hvis vi skal have flere børn og unge til at cykle. Det er i familien, at cykelvanerne bliver grundlagt, og derfor er det vigtigt med gode forbilleder. Det gælder også ude i trafikken, hvor vi som voksne har et ansvar for at passe på børnene. Trafikken er anderledes i dag, end da jeg var barn, også på cykelstien, hvor der i dag er både ladcykler og elcykler, som gør, at der ikke altid er meget plads i morgentrafikken til en 1. klasses elev på cykel.”

Cyklen er slet ikke nævnt i det 60 sider lange regeringsgrundlag. Hvorfor? Det kan aflæses, som om regeringen ikke agter at investere væsentligt i cykling?

”Der er mange ting, som ikke er nævnt i regeringsgrundlaget. Hverken motorveje eller cykler er nævnt, men det betyder ikke, at der ikke skal investeres i områderne. Der er mange, der dagligt er afhængige af cyklen for at få hverdagen til at hænge sammen, og vi kan jo se på de nyeste cykeltal, at der er en stigning i cyklingen. Det skal vi understøtte, og derfor fortsætter vi også med at fordele den pulje på 3 milliarder kroner til cykelprojekter, som er aftalt i Infrastrukturaftalen. Kommunerne spiller også en vigtig rolle, og her er tendensen også meget klar: at der bliver gjort et stort arbejde for at lave cykelvenlige byer. Sidste år blev der etableret et videnscenter på cykelområdet, som er med til både at samle og dele viden. Investeringer i cykelprojekter skal bruges der, hvor de har størst gavn og effekt, og det kræver viden og indsigt, både om lokale forhold og den nyeste cykelviden. Her er jeg også glad for de mange input, som kommer fra andre aktører – ikke mindst Cyklistforbundet.”

Når en borger cykler en kilometer i stedet for at køre i bil, bus eller tog, sparer man samfundet otte kroner i bl.a. sundhedsudgifter. Hvad siger du til ideen om, at sundhedsministeren og du finder fx fem milliarder kroner til investeringer i mere cykling?

”Det er ikke en overraskelse for nogen, at cykling er sundt og godt, og besparelsen på otte kroner pr. cyklet kilometer er i sig selv et godt argument for at fremme cyklisme. Cyklisten bliver også mere sund af at cykle, og derfor er det også et godt argument for den enkelte at cykle mere. Derfor er det også glædeligt, at vi netop har set på cykelindekset, at danskerne sidste år rent faktisk cyklede mere end året før. Vi er også i den gode situation, at der er afsat en pulje på 3 milliarder til cykelprojekter, som kommer oven i de mange andre projekter, der er i kommunerne. Det betyder ikke, at vi er i mål, men det er ikke nødvendigvis penge, der er den største udfordring. Svaret på øget cyklisme er ikke alene mere asfalt, men målrettede indsatser og investeringer med lokal indsigt, fordi det, der virker i Holstebro, ikke er det samme, som virker i København.”



Vi spørger Danmarks nye transportminister, Thomas Danielsen (V), om han vil arbejde for, at flere cykler.

Svaret på øget cyklisme er ikke alene mere asfalt

LEDER

Kan børnehavebørn virkelig cykle 25 kilometer?

→ Ja, det kan de med den rigtige forberedelse og træning. Det kan du læse om i denne udgave af CYKLISTER, hvor vi besøger Børnehuset Haven i Aarhus, der cykler rundt om Brabrand Sø med de største børn i børnehaven.

Før børnene kommer ud på den lange tur, har de i flere år trænet i cykling i institutionen, så de er klar til turen.

Pædagogen, Hanne, fortæller, at nogle af hendes fagfæller undrer sig over, at Børnehuset bruger tid på at lære børnene at cykle, for er det virkelig en del af pædagogers job at lære børn at cykle? Det mener Hanne, det er, fordi alt for mange børn ikke kan cykle, når de begynder i skole.

Det har hun desværre ret i. Alt for mange børn får ikke lært at cykle og bliver kørt til skole i bil af deres forældre. I Cyklistforbundet ved vi, at børn, der cykler, er sunde og friske børn, der desuden bliver i stand til at klare sig selv: De kan selv cykle til skole, sport og venner og oplever at få en kæmpefrihed, fordi de ikke er afhængige af deres forældres hjælp til kørsel.

Derfor har vi vores forårskampagne, **Vi Kan Cykle!**, der netop henvender sig til børnehaver. Jo tidligere, børn kommer i gang med at cykle, jo bedre. Faktisk kan de begynde allerede i vuggestuealderen på en løbecykel. Og der er heldigvis mange institutioner og pædagoger som Hanne, der kan se det fornuftige i at bruge cyklen rigtig meget i børnehaven. Så op mod 20.000 børn kommer til at deltage i vores kampagne i maj. Det er vi rigtig stolte over – også selv om de ikke alle sammen cykler 25 kilometer.

I dette blad kan du desuden læse om tendensen med, at flere og flere vælger at leje eller lease en cykel i stedet for at købe en. Vi har principielt ikke en holdning til, hvordan du anskaffer dig en cykel – om du ejer eller lejer. Bare du cykler. Men vi arbejder for, at flere cykler mere, og hvis cykel på abonnement får flere unge til at cykle, er det positivt. Og hvis nogle flere får mulighed for at transportere familien på en lækker og dyr el-ladcykel, fordi de kan have den til leje, er det også godt for både cyklismen og klimaet. 🚲



JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTERFORBUNDET

CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet

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



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



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag

Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Trine Stig Mikkelsen
Sidsel Friis Marxen
Emil Maj Christensen
Louise Marholt
Jane Kofod

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 overensstemmelse
med loven.

Forsidefoto: Mette Frandsen



FOTO: SHUTTERSTOCK



BEDRE TAL FOR ULYKKER

Hvor mange kommer egentlig til skade i trafikken? Hvor sker der flest ulykker? Og hvad er årsagerne til ulykkerne?

De spørgsmål er ikke nemme at besvare med de tal, vi har til rådighed i dag. Men de er relevante og nødvendige, bl.a. for trafikplanlæggerne i landets kommuner, hvis vi fortsat skal nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken. Den bedste oversigt over trafikulykker har vi i dag fra politiets indberetninger. Men idet politiet langt fra bliver kaldt ud til alle trafikulykker, er der et enormt mørketal gemt bag politiets data. Og cyklister er stærkt overrepræsenterede i dette mørketal.

Derfor har Region Hovedstadens politikere bevilget penge til at indsamle nye og bedre data om trafikulykker gennem en stor spørgeskemaundersøgelse. Alle borgere, der har været i kontakt med et hospital i regionen på grund af en trafikulykke, vil få tilsendt et digitalt spørgeskema.

Med undersøgelsen håber regionen at få kortlagt op til ti gange flere trafikulykker end der i dag bliver registreret. Undersøgelsen går i gang i april, løber over en treårig periode og varetages af Center for Klinisk Forskning og Forebyggelse på Bispebjerg-Frederiksberg Hospital og Center for Regional Udvikling i Region Hovedstaden.

BIT.LY/3L8FLT



FOTO: HÆRVEJEN.COM

Velkomstcenter på Danmarks længste cykelrute

Hærvejen er Danmarks længste vandre- og cykelrute, og nu får brugerne snart endnu en oplevelse at glæde sig til på turen. Med støtte fra Nordea-fonden etablerer Viborg Kommune nemlig et helt nyt velkomstcenter i centrum af Viborg.

Og borgmester i Viborg Kommune, Ulrik Wilbek, glæder sig over støtten på mere end 20 millioner kroner. "Viborg har en vigtig plads i historien. Det skyldes også Hærvejen, hvor Viborg altid har været en vigtig destination. Derfor er jeg utrolig glad for, at vi med støtten fra Nordea-fonden nu kan begynde arbejdet med at omdanne Viborgs flotte gamle rådhus til et moderne velkomstcenter, hvor vandrere og cyklister på Hærvejen, og alle andre, kan hvile benene og få viden om både Hærvejen og Viborgs spændende historie," siger Ulrik Wilbek.

KILDE: UDVIKLING HÆRVEJEN

FOTO: SUPERCYKELSTIERNE



CYKELSTIER FÅR MANGE FLERE TIL AT CYKLE

Den rette cykelsti på det rette sted kan være en vigtig brik i et større puslespil, som på sigt kan vise sig at være guld værd for samfundsøkonomien. En ny forskningsartikel 'Bikeability and the induced demand for cycling' slår nemlig fast, at det efterhånden omfattende københavnske cykelstinet har fået antallet af cykelture og de kørte cykelkilometer i området til at stige med henholdsvis 60 og 90 procent,

sammenlignet med hvis cykelstierne ikke var blevet bygget. CYKLISTER omtalte forskningen i en artikel for et år siden, og nu er de endelige tal kommet.

Forskerne bag undersøgelsen, som blandt andre tæller professor i transportøkonomi ved Københavns Universitet Mogens Fosgerau, har haft adgang til et enormt GPS-datasæt med flere end 100.000 cykelture.

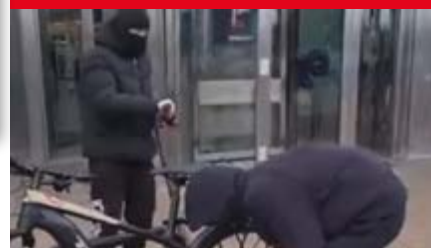


FOTO: SHUTTERSTOCK

Cykeltyveri bekymrer

Hvilken kriminalitet bekymrede københavnere mest i 2022, når man kigger i tryghedsundersøgelsen fra kommunen? Var det bander eller indbrud? Nej, det gjorde cykeltyveri! 63 procent har tyveri af cyklen som det mest bekymrende. Alligevel var cykeltyveri ikke nævnt i Københavns Politis strategi 2022 eller i Københavns Kommunes Sikker By-strategi.

"Når nu det er den kriminalitet, der bekymrer borgerne mest, kan det undre, man ikke tager det mere alvorligt," siger direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag.



30 KM/T VIRKER

Ingen af de europæiske byer, der har sænket hastighedsgrænsen til 30 km/t, fortryder det. Det viser en gennemgang, som European Data Journalism Network har foretaget.

30 km/t reducerer ulykker, gør transporter mere sikre og får folk til at bruge offentlig transport og cykler, hvilket forbedrer luftkvaliteten og reducerer støjforureningen. Indførelsen af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t har hidtil virket i alle de berørte byer.

European Data Journalism har bl.a. undersøgt erfaringerne i Graz, Glasgow, Helsingfors, Bruxelles og Zürich.

TINYURL.COM/2P8TXUAN



Østrig indfører mere cykelvenlig færdselslov

Østrig indførte i efteråret en række nye regler, der prioriterer cyklister. Det betyder, at:

- Biler skal holde en bestemt afstand, når de overhaler cykler. 1,5 meter afstand til cykler i bebyggelse og 2 meter uden for bebyggelse.
- Hvor myndighederne sætter skiltet på billedet op, får cyklister fremover lov til at dreje til højre for rødt. Ved såkaldte T-kryds er det også muligt at køre ligeud for rødt. (Hvis det er sikkert).
- Når lastbiler drejer til højre i byer, må de højst køre i ganghastighed.
- Du må altid køre ved siden af dit barn (med visse undtagelser, og det skal være sikkert).

LADCYKLER ER HURTIGERE END BILER

Active Travel Academy ved University of Westminster i London har undersøgt, hvor effektive ladcykler er til at flytte gods i byer. De fandt ud af, at serviceydelser leveret af ladcykelfirmaet Pedal Me var 1,61 gange hurtigere end en tilsvarende varevognsservice, fordi cyklerne var i stand til at bevæge sig med højere gennemsnitshastigheder. Mens ladcykler kan omgå trafikpropper, tage genveje gennem gader, der er lukket for biler, bruge busbaner og cykelstier og køre til kundernes døre, hindres varevogne af trængsel og søgen efter parkering. Det anslås, at ladcykler kan erstatte omkring 51 procent af alle motoriserede fragtture i europæiske byer. Og ifølge en nylig undersøgelse er det i Paris teknisk muligt at



hente og levere så meget som 91 procent af fragten ved hjælp af el-ladcykler. Undersøgelsen viste dog også, at det kun ville være økonomisk at bruge ladcykler 67 procent af tiden sammenlignet med at bruge en flåde af elektriske varevogne.

KILDE: WIRED



EUROPA-PARLAMENTET VIL FORDOUBLE CYKLING

Europa-Parlamentet har vedtaget en historisk beslutning. Den pålægger Europa-Kommisjonen at fordoble antallet af cyklede kilometer i Europa inden 2030. Opfordringen markerer en anerkendelse af cykling som en fuldt ligeværdig transportform, som skal behandles med samme vigtighed som andre transportformer og et vigtigt middel til at opfylde langsigtede mål for klima og ren produktion.

Europa-Parlamentets beslutning opstiller en 17-punkts handlingsplan for at udvikle mere

cykelinfrastruktur, skabe grobund i Europa for produktion af cykler, komponenter og batterier og skabe to millioner job i et 'cykeløkosystem', der dækker fremstilling, turisme, detailhandel, sundhed og sport, der allerede i dag beskæftiger en million mennesker i Europa.

Parlamentet har også vedtaget en tekst, der skal fremme god cykelparkering ved nye og renoverede bygninger.

KILDE: ECF

Daginstitution sender børn i skole med 25 kilometer cykeltur i benene



Hvert år tager Børnehuset Haven i Aarhus de ældste børn på med på cykeltur rundt om Brabrand Sø. Turen er kulminationen på flere års indsats for at gøre børnene trygge ved at cykle, så de kan snuppe den tohjulede, når de begynder i skole efter sommerferien.

På en snorlige række cykler ti børn og fire voksne afsted. Pædagog Hanne Phillipsen fører feltet an, og bag hende koncentrerer de fem-seksårige børn med gule, grønne, lilla og lyserøde cykelhjelme sig om både at holde afstand og blive på stien. Indimellem har de overskud

til at køre i zigzag, men de holder stadig deres plads i rækken. Det er sjovt at udfordre cyklen med udsving – lige indtil det bliver 'farligt'.

Karavanen kommer fra Børnehuset Haven i Aarhus og cykler ad den asfalterede sti hele vejen rundt om Brabrand Sø.

Turen har kun budt på ét lille styrt, da Eva kørte ud i rabatten. Det regner hun ikke for noget.

”Jeg kørte ind i et eller andet. Jeg kan ikke huske, hvad det hedder. Jeg slog mig kun på knæet, men det gør ikke ondt længere. Jeg blev lidt forskrækket, men jeg ville gerne cykle videre,” fastslår den femårige pige.

Hvert år tager daginstitutionen på den knap 25 kilometer lange cykeltur hjemmefra Vestervang og rundt om Brabrand Sø med de børn, som skal i skole efter sommerferien. Turen er kulminationen på flere års indsats for at gøre børnene trygge ved at cykle.

”Vi begynder i vuggestuen, hvor børnene kører på scootere på stierne i børnehaven.

Senere skifter de til løbecykler, og når balancen er til det, træner de på pedalcykler. Nogle begynder at cykle, når de er to år, andre er tre år, og enkelte lærer det, når de er fire et halvt år,” fortæller Hanne Phillipsen.

Snegl kommer med på turen

Når de ældste børn på fem-seks år kan køre op og ned ad bakke, cykle ind og ud af kegler og bremse på kommando, tager pædagogerne dem med ud i trafikken. Først til et nærliggende lokalcenter, så rundt i Botanisk Have, inden de kører de op til en ’hemmelig’ legeplads.

”Nogle gange begynder vi i trafikken om efteråret, andre gange i januar-februar. Det afhænger både af børnegruppen og af vejret. Målet er blandt andet at lære dem at fokusere og koncentrere sig og at forberede dem til at cykle i skole. Nogle af min fagfæller spørger, om det er vores opgave at lære børn at cykle, men det synes jeg næsten, vi er nødt til, når alt for mange børn ikke kan cykle, når de begynder i skole,” siger Hanne Phillipsen.

Hun og de forreste børn har skabt et lille forspring, men nu står de og studerer vinbjergsnegle, som kravler på store grønne blade. Eva er så optaget af dyrelivet, at cyklen pludselig ’vælder’ mellem hendes ben. Uanfægtet samler hun den op. August gør det samme med en snegl, som han insisterer på at få med hjem, selv om Hanne Phillipsen fraråder ham at cykle med den i hånden.

”Sneglen er sød, og jeg vil lege med den, og når jeg ikke vil have den længere, sætter jeg den på et blad igen,” forklarer han.

Sneglen har næppe været på cykeltur før og hænger halvt ude af sit hus. Selv om det er hårdt køre med den mellem fingrene, giver August ikke op. Det er pigen bag ham derimod tæt på. Da han efter en pause er lidt længe om at sætte i gang, lyder det utålmodigt: ”Kom August, nu kører vi.”

Fars cykel er gået i stykker

Ideen til den årlige cykeltur opstod for omkring 20 år siden, da pædagogerne i Haven kom til at tale om, at børnene var så dygtige til at cykle på legepladsen og i nabolaget, at de skulle møde større udfordringer.

”Mange forældre var meget lettede, da vi kom hjem fra vores første tur. I dag er de fleste positive, enkelte er skeptiske, og indimellem har vi forældre, som ikke selv cykler, så det synes de heller ikke, at deres barn behøver. Ellers tror jeg, at turens længde rykker på forældrenes indstilling: ’Kan børnene virkelig cykle så langt?’ Ja,



”Nogle af min fagfæller spørger, om det er vores opgave at lære børn at cykle, men det synes jeg næsten, vi er nødt til, når alt for mange børn ikke kan cykle, når de begynder i skole,” siger Hanne Phillipsen.

det kan de,” siger Hanne Phillipsen og fortæller, at nogle familier bagefter tager turen, hvor barnet viser vej.

”Vores børn får erfaringer med friheden til at bevæge sig og selv styre farten. De lærer at holde øje med deres medmennesker i trafikken og tage hensyn til, at nogle cykler langsomt og andre hurtigt. Det kendskab opnår de ikke, når de sidder spændt fast i en bil.”

Alexander på seks år ligger på hjul af Hanne Phillipsen. Han kan godt lide at cykle.

”Jeg cykler i børnehaven næsten hver dag, og jeg cykler med far og mor. Det er ret sjovt at få motion i stedet for at sidde i en bil og kede sig,” siger han nærmest politisk korrekt.

Asger kan også lide at cykle.

”Jeg cykler så hurtigt, jeg kan, og så langt, jeg kan holde til. Men jeg cykler kun med min mor, for min fars cykel er gået i stykker.”

Turen gør det sejt at cykle

De trætte ben slutter af med en stejl bakke i Botanisk Have. Det lykkes seks af børnene at cykle hele vejen op, mens resten trækker. Hjemme i børnehaven står forældrene klar med flag. Mads Riiskjær er far til Eva. Hendes to større søskende har også cyklet turen, og de har sagt, at hun skulle glæde sig.

”Cykelturen er en mærkedag, som er med til at gøre det sidste år i børnehaven specielt. Børnene rører sig, de får luft, de kommer ud i naturen, og de lærer at begå sig i trafikken i en tidlig alder,” siger Mads Riiskjær.

Det kommer ikke bag på ham, at hans datter er væltet undervejs, for indimellem

svigter hendes koncentration. Alligevel har han ikke været det mindste bekymret over at sende hende afsted.

”Børnene har trænet i børnehaven en gang om ugen, og vi har også selv cyklet med Eva i kvarteret og til børnehaven. Børnehaven gør det sejt og positivt at cykle, så det bliver naturligt at gøre det,” siger han.

Daniel Jakobsen og Line Gravesen står også klar med flag. De er forældre til Lucan.

”Vi ville aldrig få Lucan til at cykle næsten 25 kilometer, men turen motiverer hende til at cykle i børnehaven og i weekenderne. Hun er meget opsat på at cykle, når hun skal begynde i skole,” siger Line Gravesen.

Lucan vil være stolt over at have gennemført, forudser hendes far.

”Hun var nervøs for, om hendes små, tynde ben kunne blive ved med at træde rundt i pedalerne, og om drengene ville køre fra hende. Men hun ved, hvilken fart hun skal køre med, hvornår hun skal bremse, og hvor hun skal se hen, når hun skal se sig for,” siger Daniel Jakobsen. Forældreparet har heller ikke været bekymret for cykelturen.

”Vi stoler på pædagogerne, som ved, hvad der skal til af øvelse,” siger Line Gravesen.

Pludselig cykler børnene ind ad havelågen med brede smil. Et enkelt hurtigt vink bliver det også til.

”De her dygtige børn har cyklet 24,8 kilometer,” indleder Hanne Phillipsen sin tale, mens forældrene klapper og råber juhoo.

”Vi har haft et enkelt lille styrt, og vi har set sneglekæresten, og August har en snegl med hjem,” opsummerer hun og overrækker medaljer og diplomer til de små cyklister. 🚲

Tv-kokken vil have danskerne til at cykle for livet

For kokken Claus Holm er cyklen nærmest livsnødvendig. De lange ture, han cykler, er medicin for både krop og sind. Han er ambassadør for årets VI CYKLER TIL ARBEJDE.

Claus Holm vil gerne sprede det gode budskab om cykling og har sagt ja til at være ambassadør for årets VI CYKLER TIL ARBEJDE-kampagne. CYKLISTER har talt med kokken om, hvorfor cyklen er så vigtig for ham. Han har to måder at cykle på:

”Når jeg cykler på min racercykel på landevejene, kan tankerne komme alle steder. Jeg kan tænke på alt, og jeg har det pissefedt. Jeg ved, at for hvert trin, jeg træder, investerer jeg i mit liv. Jeg synes, at de to ben at cykle med er noget af det mest smukke, Vor Herre har givet os. Jeg elsker, elsker alt ved det. Når jeg cykler, så er jeg fri som fuglen. Jeg har det simpelthen så fantastisk.”

Den anden måde, Claus Holm cykler på, er i skoven.

”Når jeg sidder på min mountainbike og kører spor ind over markerne eller i skoven, kan jeg ikke tænke på andet end det spor. For hvis jeg tænker på andet end det spor, så vælter jeg. Så det er jo terapi, at du kan køre tre-fire timer i en skov uden at tænke på andet end at cykle.”

CYKLISTER besøger Claus Holm i hjemmet i Svendborg, hvor han bor med sin kone, Anne, der også er kok. Han deler sit liv med en stor følgerskare på bl.a. Instagram og YouTube, hvor han også fortæller om sin kærlighed til cykling. Og nu er han så ambassadør for VI CYKLER TIL ARBEJDE.

”Jeg syntes jo, det var fantastisk, at jeg blev spurgt, om jeg ville være ambassadør for VI CYKLER TIL ARBEJDE. Den største grund er, at jeg ligner den almindelige dansker: Jeg har mave, jeg har ikke noget hår på hovedet, jeg har masser af undskyldninger for ikke at cykle. VI CYKLER TIL ARBEJDE har allerede inspireret mig til at cykle ind på mit kontor en gang imellem, og hvis jeg kan inspirere andre til at cykle, er det fantastisk. Det giver mere luft til hjernen, når man bruger benene.”

Mere mentalt overskud

Claus Holm begyndte at cykle for nogle få år siden, og de mange cykelture er nærmest livsnødvendige for ham.

”Jeg begyndte at cykle, fordi jeg gerne ville have et bedre liv, og det har jeg fået nu; cyklen har reddet mit liv. Jeg har fået meget mere mentalt overskud, lyst til livet, og jeg har ikke de der ture ned i det sorte hul længere. Det er på grund af cyklen. Tankerne bliver rene, og hjertet og lungerne fyldt, og kroppen har det bare godt bagefter. Så cyklen for mig er simpelthen ren medicin, det er meditation på et helt højt plan.”

Claus Holm har i mange år kæmpet med vægten og med sit velbefindende. De mange cykelture har ændret Claus Holms liv.

”Jeg har fået det enormt godt. Jeg sover bedre, jeg har mere energi, jeg har

mere overskud til folk, og jeg leverer på alle niveauer. Jeg er god, når jeg er ude at holde foredrag; jeg er aldrig træt og uoplagt.”

Claus Holm cykler lange ture med nogle af sine venner. Fællesskabet er vigtigt.

”Det der med at cykle sammen, det sociale samvær, som både kan være med venner og kollegaer, er noget helt specielt. Nogle gange, når du cykler, sker der det, at man lige pludselig begynder at passe på hinanden: ’Holm er ikke med, han ligger nede bagved, jeg kører lige ned og henter ham.’ Alle mand med ud, alle mand med hjem. Så man ligger der og passer på hinanden. Fx ved, at man tager vinden fra hinanden, hvis man er presset.”

Det er sundt at cykle, også kortere ture, men cykler man lidt længere, begynder der at falde bonusgevinster af.

”Jeg siger, at når man har kørt 25 kilometer, er der ’bagerstop’. Så får vi enten en romkugle, en hindbærsmåge eller lignende med en kop kaffe. Så er der bare tanket energi igen. Når du har cyklet nogle kilometer, kan du ’synde’ med god samvittighed. Jeg ved, når jeg sidder og spiser en bøf og drikker et glas rødvin om lørdagen, så blafrer det hele væk om søndagen, når jeg cykler i skoven.” 🚲



Cyklen har reddet mit liv

CLAUS HOLM
KOK OG AMBASSADØR FOR VCTA



Læs mere om
VI CYKLER TIL ARBEJDE
og tilmeld dig på [VCTA.dk](https://vcta.dk)



Claus Julius Holm er født i 1970. Han er kok, kogebogsforfatter og foredragsholder.

Han har blandt andet arbejdet på Go' morgen Danmark på TV 2 som kok og har været med i serien Fem fede kokke på TV 2.

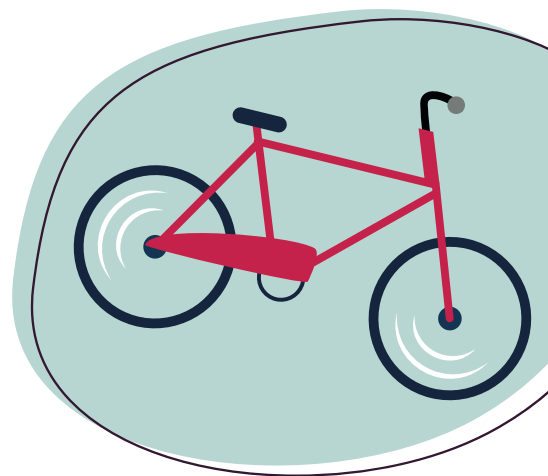


» » » *Flere og flere vælger at leje en cykel i stedet for at købe den. Det er både almindelige cykler og ladcykler – med og uden el – der bliver anskaffet på abonnement.*

Det er især yngre cyklister, der vælger det. De slipper for store engangsudgifter til anskaffelse og skal ikke bekymre sig om at reparere cyklen, og hvis den bliver stjålet, får de en ny. Det kan blive noget dyrere i det lange løb, men det er nemt og bekvemt. Convenient hedder det på engelsk.

Det kan på sigt have konsekvenser for cykelbranchen, der måske kan blive forandret, som musikbranchen gjorde i nullerne, hvor folk begyndte at leje musik på streamingtjenester i stedet for at købe det.

CYKLISTER har set på fordele og ulemper ved at leje i stedet for at eje.



TEMA

SKAL DU EJE ELLER LEJE?

CYKEL PÅ ABONNEMENT SOM NETFLIX, MOFIBO OG SPOTIFY

FLERE OG FLERE VÆLGER AT LEJE I STEDET FOR AT EJE

Musik er for det meste ikke længere noget, man ejer, det er noget, man 'lejer' på Spotify, Tidal og andre tjenester. Det samme gør sig i højere og højere grad gældende for cykler. Virksomheder som fx Swapfiets, Donkey Republic, GoMore, Marvelo, Two Wheel Company lejer eller leaser cykler ud til private eller virksomheder. Ofte er service/reparationer og forsikring på den ene eller anden måde en del af pakken. At flere vælger cykel på abonnement i stedet for at købe, hænger i høj grad sammen med en ny generation af såkaldte 'millennials', der ikke stræber efter at eje ting. Det siger Jonas Juul Jeppesen, der er senior partner i virksomheden Subscribe, der arbejder med abonnementsmodeller.

"De ser ikke ejerskab som frihed, som du og jeg måske gør, men som trældom. Så på meget få generationer er ejerskab gået fra at være en frihedsmarkør til at være en trældomsmarkør," siger Jonas Juul Jeppesen.

Så i dag er flere og flere produkter noget, som man vælger at leje eller lease. Det gælder fx musik, bøger, film, Tv-serier, biler, computere, værktøj – og noget så personligt som briller:

"Hver tredje kunde, der går ud af en Synoptik-butik med en brille, ejer den ikke, men har en abonnementsbrille på – og tendensen er stigende," siger Jonas Juul Jeppesen, der forudser, at også flere og flere vil leje cykler i stedet for at eje.

"Den generation er lynhurtige til at tage den slags ting til sig. Du skal ikke have ret mange penge op af lommen, og det er utrolig 'convenient'," siger Jonas Juul Jeppesen.

Det engelske ord, som kan oversættes til en blanding af nemt og bekvemt, er en af hovedårsagerne til, at det er så populært at leje – også cykler.

"Du skal ikke finde flere tusinde kroner, som du ikke har. Hvis cyklen går i stykker, bliver den repareret, og hvis den bliver stjålet, får du en ny. Du slipper for en masse ansvar og bekymringer," forklarer Jonas Juul Jeppesen.

På amerikansk-engelsk taler man om at gå fra 'ownership' til 'usership' – fra ejerskab til 'brugerskab'. Jeanette Søby, der er COO i GoMore, taler om, at man har 'adgang' til en cykel. Delebilsvirksomheden GoMore begyndte at lease el-ladcykler ud i efteråret, og har ifølge Jeanette Søby oplevet så stor en efterspørgsel, at folk bliver skrevet på venteliste.

"For os lå det lidt på den flade hånd at leje cykler ud. Vi synes, det er spot on i forhold til, at vi gerne vil bidrage til at reducere antallet af biler i byerne. Vi kunne se, at der var et potentiale i at have ladcykel på abonnement i stedet for at eje en bil, hvis man bor inde i byen. Vores kunder kan leje en el-ladcykel og så leje en bil, de få gange, de har behov for det," siger Jeanette Søby, der også ser udlejning som et marked i vækst.

"Det er en trend, der vokser: at man ikke har ønske om eller behov for at eje. Man vil hellere leje. Fordi det er nemmere og billigere," siger Jeanette Søby.

Ikke billigere i det lange løb

Det er dog ikke billigere i det lange løb at leje cykel. Når du lejer, skal du ikke have en masse penge op af lommen på en gang, som du skal, hvis køber en el-ladcykel, som kan koste over 40.000 i indkøb. Til gengæld kan det ikke undgås, at du i det lange løb kommer til at betale mere for cyklen, end den koster kontant. Et eksempel er el-ladcyklen fra Black Iron Horse, som GoMore leaser ud. Har du den på abonnement i 48



Du slipper for en masse ansvar og bekymringer.

JONAS JUUL JEPPESEN
SENIOR PARTNER, SUBSCRIBE

måneder, har du i alt betalt 74.520 kroner, men cyklen kan fås for 46.490 kroner i indkøb. Det er alt andet lige en ekstra udgift på 28.030 kroner. Det samme gør sig gældende ved andre cykler, du lejer hos forskellige virksomheder; det ville være billigere at købe selv – hvis du lejer cyklen i længere tid. Men du betaler for 'convenience', siger Jonas Juul Jeppesen.

"Ja, du betaler mere for at cykle – selv om du skal huske at regne fx forsikring og reparationer af din egen cykel ind. Men du betaler for, at det er nemt og bekvemt, og der er nogle ting, du ikke skal bekymre dig om. Du må gøre op, hvad der passer bedst til dig og til dit liv. Og hvis du gerne vil cykle på en fantastisk lækker cykel, skal du nok heller ikke vælge at leje en Swapfiets, som er en ganske udmærket cykel, men måske ikke en, du pendler rigtig mange kilometer på hver dag," siger han. >



Det er en trend, vi ser, der vokser.

JEANETTE SØBY
COO I GOMORE

En af fordelene ved at leje er, at det giver større fleksibilitet. En del lejer kun en del af året.

”Når vi taler med vores brugere, siger en del, at det er attraktivt at leje eller lease en cykel i forårsperioden – måske fra marts til oktober. Nogle af dem vælger så at lease en bil i vinterperioden,” siger Jeanette Søby.

Ikke kun i storbyerne

At leje cykel er i ret høj grad et fænomen i de større byer, men GoMore har også kunder i mindre byer.

”Vi har en del, der bor uden for byerne. Det er specielt yngre børnefamilier med flere børn, som har stort behov for transport i dagligdagen, og som vælger en elektrisk ladcykel i stedet for bil nummer to. De bruger den til at smutte børnene i børnehave/vuggestue, til skolen eller hen og handle ind. Det er jo bedre for miljøet, men også meget billigere og nemmere for dem at have en elektrisk ladcykel, i stedet for bil nummer to.”

Jonas Juul Jeppesen og Jeanette Søby er enige om, at fænomenet med at leje i stedet for at eje cykel kun vil blive større, og de udtrykker begge over for CYKLISTER, at cykelbranchen bør indstille sig på de nye

tider – og evt. hoppe med på vognen. Cykelbranchen risikerer at blive ’disruptet’ ligesom musikbranchen blev det i nullerne, da streamingtjenesterne gjorde deres indtog.

”Mennesker, som lejer en cykel, træder ud af den klassiske værdikæde; du får både cyklen, reparationer og forsikring af udlejer. Det har enorme konsekvenser for det, vi kalder transaktionskøbmanden, der lever af at sælge cykler, reparationer og udstyr,” siger Jonas Juul Jeppesen.

Virksomheden Subscribe, som Jonas Juul Jeppesen er partner i, lever af at være konsulenter på at skabe abonnementsaftaler, og har derfor en interesse i at fremelske abonnementsaftaler. Men for Subscribe handler

det ikke kun om indtjening, men om selve planetens fremtid. Ifølge Jonas Juul Jeppesen har de udlejende virksomheder større motivation for at producere holdbare cykler.

”Jeg ved, det lyder helt helligt. Men det viser sig, at produkternes levetid er meget længere, når ejerskabet ikke skifter hænder. Virksomheder, der lejer cykler ud, har stort incitament til at lave en ordentlig cykel, der ikke går i stykker, og holde liv i cyklen i mange år. Der bliver faktisk skiftet flere dele på cykler, der er købt, end på cykler, der er abonneret på. Så abonnementsordninger med service er bedre ud fra et bæredygtighedsperspektiv,” siger Jonas Juul Jeppesen. 🚲

Adgang til alle BYENS ÆSLER

Janus Boye har ikke fast cykel

Janus Boye kører cykel, men har ikke en cykel stående ved sin lejlighed i Aarhus. Han har abonnement hos Donkey Republic og har dermed ikke sin egen cykel, men har adgang til alle firmaets orange cykler i Aarhus.

”Jeg havde oprindeligt Swapfiets-abonnement, men skiftede til Donkey Republic, fordi det har nogle fordele. Jeg kan cykle fra A til B, men skal ikke tænke på, at jeg nødvendigvis skal have cyklen med tilbage igen, hvis jeg hellere vil gå, eller skal videre med anden transport. Jeg kan bare parkere den på det nærmeste Donkey Republic-afleveringssted. Og jeg har adgang til alle byens ’æsler’ og skal ikke have en cykel slæbt ind i haven derhjemme i Mejlgade for at parkere den,” siger Janus Boye, der er hovedbestyrelsesmedlem i Cyklistforbundet.

I Donkey Republics app kan han på telefonen se, hvor de nærmeste cykler holder, og det er ikke kun begrænset til hjembyen Aarhus.

”Jeg har adgang til cykel i alle de byer, hvor Donkey Republic er til stede, så hvis jeg er til møde i Odense eller København, har jeg også cykel der. Selv om der i Odense kan være lidt længere at gå til nærmeste cykel. I Aarhus og København har jeg aldrig oplevet problemer med at finde en ledig cykel. Og jeg skal ikke tænke på, om cyklen er flad eller skal på værksted. Det er ikke noget, jeg gider at bruge tid på. Det er meget ’convenient’, og det betyder meget for mig.”

Donkey Republic-cyklen er beregnet til byen.

”Jeg kan sagtens køre 6-8 kilometer med min datter til dans, men det er ikke en cykel, jeg kører 40 kilometer ud på Djursland på. Det er en slags bycykel.”



TESLA PÅ TO HJUL

Familien i Humlebæk lejer en Maravelo-elcykel

”Min hustru og jeg leaser en Maravelo Sporter fra Maravelo i Humlebæk og har gjort det siden september 2022. Vores lille familie på tre bor i Nordsjælland i et område, hvor offentligt transport ikke er den bedste, og siden en ‘kort’ tur til arbejdspladsen med offentlig transport sagtens kan tage 75 minutter, gav det god mening for os at anskaffe en elcykel til familien,” fortæller Peter Dam til CYKLISTER.

Planen med cyklen var, at de kunne dele den, så når den ene brugte Tesla-elbilen, så havde den anden elcyklen til rådighed.

”Vi ønsker ikke en sekundær bil, da hverken økonomien eller miljøet kan holde til det. Desuden er det også en del af vores families ‘klimaplan’ kun at bruge en enkelt elbil og primært bruge cykler til vores daglige transport til/fra dagpleje/børnehave og rundt i området, fx med vores søn på to et halvt år,” siger Peter Dam.

Peter Dam og hans hustru, Elizabeth Lagrimas, kiggede rundt og valgte en Maravelo-elcykel.

”Hvis vi skulle købe en elcykel i så høj kvalitet, som en Maravelo, så ville den ende med at koste mere over tre år i køb og vedligeholdelse end en superlækker Maravelo Sporter. Samtidig er der ingen vedligeholdelse eller bekymring om den næste store udgift til cyklen, da alt er inkluderet i aftalen med Maravelo, selv forsikring og hjemmeservice. Cyklen er Teslaen på to hjul,” siger Peter Dam.

Familien har en klimaplan

Det er ikke kun økonomi, der er afgørende for familiens beslutninger.

”Klimaet har en stor indflydelse på alle vores beslutninger om forbrug, og vi har en klimaplan for vores familie om at reducere



vores CO₂ aftryk til nul inden for de næste tre-fire år. Selv om vi aldrig har haft lyst til at have fx to biler, så giver det endnu mere mening nu om dage at begrænse til en enkelt bil og bruge cykler til resten af vores transportbehov. I weekenderne bruger vi stort set kun vores cykler. Vores generation kan gøre en forskel for de næste generationer, og derfor mener vi, at det er vores pligt at sikre en bæredygtig fremtid.”

KVINDEN MED DEN BLÅ CYKEL

Malene Lydom Thomsen har en Swapfiets på abonnement

En Swapfiets med det karakteristiske blå forhjul. Det er 26-årige Malene Lydom Thomsens daglige transportmiddel, når hun skal fra A til B i København, hvor hun bor og studerer.

”Jeg har lejet cykel i to et halvt år. Jeg synes, det er nemt og belejligt, at jeg har en cykel, der virker. Du kan få den fikset, når den er i stykker. Du kan også få en ny cykel, hvis de ikke lige har tid til reparationen. Og jeg ved, at jeg slipper for uforudsete udgifter. Jeg skal ikke pludselig af med 900 kroner til en cykelsmed, fordi mit gear ikke virker,” siger Malene Lydom Thomsen.

Hun er klar over, at det er dyrere på den lange bane, men den økonomiske kalkule bliver slået hjem af et andet hensyn: Bekvemmelighed.

”Det kan godt være, at jeg på den lange bane betaler mere, end jeg ville have gjort, hvis jeg havde købt en cykel. Jeg kunne i hvert fald godt købe en god ny cykel for det, jeg har betalt på to et halvt år. Men den service, der er i, at jeg altid ved, at jeg har en cykel, der virker, betyder meget for mig.”

”Jeg har været ret uheldig med cykler, jeg har ejet, som ofte har været i stykker. Det kostede mange penge. Og det ender med, at de

bliver så dårlige, at man ikke gider bruge dem mere. Så smider man dem ud, eller de ender et eller andet sted. Så det er også et forsøg på at gøre op med ‘brug og smid væk-kulturen,’” siger Malene Lydom Thomsen:

”Jeg får en cykel, der virker, og når den ikke virker mere, så får de den tilbage, og så reparerer de den, og så kan en ny bruge den,” siger hun, der ikke er den store cykelsmed.

”Jeg kan generelt ikke finde ud af at reparere mine egne cykler. Det har jeg ikke lært. Det burde jeg nok.”

Får en ny, hvis stjålet

En anden vigtig grund til, at Malene Lydom Thomsen har cykel på abonnement, er, at hun er bedre sikret mod cykeltyveri.

”Når du bor i København, og du har en ny cykel, der dur, så kan du nærmest regne med, at den bliver stjålet, hvis ikke du låser den fast til alting. Swapfiets er der ikke rigtig nogen, der stjæler, fordi de er så genkendelige.”

Swapfiets-cyklen har syv gear, blåt forhjul med ekstra brede fælge og stålstel. Så hvordan er den at køre på?

”Den er god, og jeg cykler ofte fra mig selv på Frederiksberg og ud til Amager, hvor jeg

studerer. Det længste, jeg har kørt, er nok ti kilometer. Og hver gang, jeg har haft problemer med den, har jeg fået en ny af Swapfiets. Det er sket tre gange. Ulempen ved den er, at den er lidt tung. Den er tung at slæbe rundt, hvis du skal op ad en trappe eller en rampe. Og så skal jeg nogle gange lige lede efter min cykel, fordi de jo ligner hinanden, de Swapfiets, der holder parkeret.”



20.000 HAR VALGT CYKLEN MED DET BLÅ FORHJUL

PÅ FEM ÅR HAR SWAPFIETS SKABT FORRETNING I DE FIRE STØRSTE DANSKE BYER.

For fem år siden var der ingen. Nu kører cirka 20.000 danskere rundt på en cykel med et karakteristisk blå forhjul. Hollandske Swapfiets lejer både almindelige cykler og elcykler ud i København, Aarhus, Odense og Aalborg.

”Vi har mange kunder i alderen 20-35, især studerende. Men efter at vi for et par år siden begyndte at leje elcykler ud, har vi også fået flere lidt ældre kunder,” siger Marko Sladoje, der er landechef for Swapfiets i Danmark.

Den helt overvejende grund til, at kunderne vælger cyklen med det blå hjul, er ’convenience’.

”Der handler om det her engelske ord, som jeg ikke helt ved, hvordan man oversætter: convenience. Så du betaler et fast beløb, og så er du sikret. Vi holder dig kørende. Så det er faktisk ikke så meget vores cykler, vi sælger os på; det er servi-

cen. Misforstå mig ikke, jeg er ret tilfreds med kvaliteten af de cykler, vi har. Men det er hele servicekonceptet: Hvis din cykel går i stykker, så prøver vi så vidt muligt at få den fikset inden for 48 timer.”

Den faste månedlige pris tiltaler også kunderne, og så er der nogle, som tager klimabrillerne på.

”Det er nok ikke alle, men der er nogle, som kigger på det cirkulære i det. Når man er færdig med cyklen, så ryger den ikke til skrot, eller bliver efterladt på gaden, men kommer tilbage til os, bliver sat i stand og kommer ud til nogle nye kunder.”

Swapfiets har en målsætning om, at 100 procent af delene på deres cykler, som fortrinsvist produceres i Baltikum, er genbrugelige i senest 2025, så de enkelte dele enten kan bruges direkte på en anden cykel eller smeltes om til anden brug. *Hvordan ser du på udviklingen i de kommende år? Hvis man nu sammenligner med musikbranchen, som er blevet totalt forandret af streamingtjenesterne. Kommer I og lignende virksomheder til at disrupte hele cykelbranchen i løbet af de næste ti år?*

”Både ja og nej. Hvis du sammenligner med bilbranchen, så er der kunder, der



Disruption? Hvis du sammenligner med bilbranchen, så er der kunder, der køber en ny bil, andre køber en brugt, og nogle leaser. Det vil blive noget lignende inden for cykelbranchen.



FOTO: KLARA LØKKE



MARKO SLADOJE
Landechef for Swapfiets
i Danmark.

køber en ny bil, andre køber en brugt, og nogle leaser. Det vil blive noget lignende inden for cykelbranchen. Jeg tror, markedet er stort nok til at have alle tre segmenter. Og der er jo masser af folk, som gerne vil eje en cykel. Og nogle, som gerne vil have en speciel cykel. Og der er vores produktsortiment forholdsvis begrænset. Så man kan sige, at vi satser på bycykler og elcykler i de store byer, hvor der er noget volumen. Men der vil stadig være folk, som foretrækker at købe en helt ny cykel og nørde lidt med den. Eller måske selv gå rundt lidt og fikse på det osv. Så jeg tror ikke, at vi går ind og overtager markedet,” siger Marko Sladoje.

Ifølge landechefen har Swapfiets op mod 300.000 kunder i Europa. 🚲



FRI BIKESHOP:

UDLEJNINGSVIRKSOMHEDER ER IKKE KONKURRENTER

Direktøren i en af Danmarks største cykelkæder, Fri BikeShop, ser ikke udløjningsvirksomhederne som konkurrenter.

”Nej, jeg ser dem som nogle supergode kollegaer, som er med til at få flere til at cykle – specielt unge studerende, som måske havde stillet cyklen til side. Hvis de kan være med til at sætte fokus på, at man får cyklet, og at det en supernem og sund transportmåde, så er de jo med til at bygge markedet og få flere til at cykle,” siger direktør Morten Kold og uddyber:

”Vi har en cykelkultur, der er ramt; cykelsalget falder - også hvis man medregner leasing/lejeaftalerne. Så jeg ser det som nogle, der forhåbentlig kan være med til at sikre at cyklismen, den fortsætter på det niveau, vi synes den burde være på – ligesom I gør i Cyklistforbundet. Vi er jo ’partners in crime,’” siger Morten Kold.

Finansiering der ligner leje

Fri Bike Shop lejer ikke cykler ud, men kunne godt se, at der var et marked for at have cykel på en ny måde. De skabte derfor et produkt, der på mange stræk ligner en lejeaftale, hvor kunden hver måned betaler et fast beløb, har fuld service inkluderet i prisen, og kan vælge at skifte

cyklen ud efter to år. Fri BikeSmart hedder produktet, der faktisk er en finansieringsaftale, hvor du ender med at eje cyklen – medmindre du vælger at sælge den tilbage til Fri BikeShop. (Du kan dog også vælge at købe cyklen kontant med servicepakke).

”Vi undersøgte, hvad folk gerne vil have, og kunne se, at mange gerne vil have den convenience, der er ved et fast månedligt beløb og service og reparationer. Ikke mindst på markedet for el-cykler, hvor der er en frygt for at komme til at købe noget forkert,” siger Morten Kold, Butikskæden introducerede derfor i 2019 konceptet Fri BikeSmart til elcykler. Et koncept, de nu har udvidet til almindelige cykler.

”Da vi valgte at lancere konceptet med



Jeg ser dem som nogle supergode kollegaer, som er med til at få flere til at cykle

MORTEN KOLD
Direktør, Fri BikeShop

fokus på elcykler, skyldtes det, at kunderne i vores butikker gav udtryk for, at de ønskede en elcykel, hvor de ikke skulle tænke på mulige uforudsete omkostninger. Samtidig ville de også gerne have mulighed for at prøve at have en elcykel et par år og så eventuelt skifte til en nyere og måske mere moderne model. Præcis de ønsker opfylder vi med Bike Smart, hvor alle omkostninger er inkluderet, og det er muligt for kunden at skifte cyklen til en ny efter 2 år.”

Fri BikeShop tilbyder at købe cyklen tilbage til en tredjedel af prisen, hvis kunden ønsker en anden cykel. Kunden kan også vælge at beholde cyklen. Efter tre år dog uden serviceaftale.

”Vi kunne se, at mange, der kommer til os, gerne vil ende med at eje cyklen. De betaler jo alligevel nogle penge i løbet af de år. Vi ser også, at nogle, især studerende, vælger fx Swapfiets og Donkey Republic, fordi de ikke vil binde sig og ønsker høj convenience. Der kan jeg da godt sige som fagmand, at flere af dem havde haft fordel af at købe en cykel – måske en god brugt cykel. Det havde været billigere for dem. Men vi har jo vænnet os til abonnementer på mange områder – Tv og biler fx,” siger Morten Kold. 🚲

HER KAN DU LEJE ELLER LEASE CYKLER

DER KOMMER FLERE OG FLERE MULIGHEDER FOR AT LEJE ELLER LEASE EN CYKEL I DANMARK. HER ER NOGLE AF DEM – LISTEN ER IKKE UDTØMMENDE. I PRISEKSEMPLERNE TAGES DER FORBEHOLD FOR UDGIFTER TIL FORSIKRING, UDBETALING OG GEBYRER.

GoMore

Leasing af el-ladcykler.
fx eBullitt fra 1490 pr. måned.
3000 kroner udbetaling.
Kan fås i hele landet.
gomore.dk

Swapfiets

Almindelige cykler og elcykler på abonnement.
7-gears 'Deluxe 7' koster fra 209 kroner om måneden.
Findes i København, Aarhus, Odense og Aalborg.
swapfiets.dk

Liisabike

Ladcykel på abonnement.
En Christiania-ladcykel koster fx 790 kroner om måneden. 2.400 i oprettelse.
Tager for tiden kun kunder i Københavnsområdet.
liisabike.dk

Wheeling

Elcykel på abonnement.
Leverer i Storkøbenhavn, samt i et område ned til Køge, Roskilde og i Nordsjælland.
Leverer også til virksomheder. Wheeling Orkide 7 koster fra 649 kroner pr. måned.
wheeling.dk

Dania Bikes

Både mulighed for at leje og lease alle tohjulede cykler.
Udlejer kun i Sønderjylland.
En Nishiki Speed herrecykel kan lejes fra 179 pr. måned.
daniabikes.com

VIRKSOMHEDSLØSNINGER

Bike-Lease

Erhvervsleasing og cykelordning via jobbet.
bike-lease.dk

Jool

Lease cykel over lønnen.
jool.dk

Bike&co

Cykel via lønnen.
bikeandco.dk

Two Wheel Company

Cykel via lønnen.
twowheelcompany.com

Donkey Republic
Bycykler, som lejes
pr. time eller på
abonnement.
Findes via app.
donkey.bike/da/





Cyklistforbundet hjælper med gratis testamente

Hvis du betænker Cyklistforbundet i dit testamente, lever dit livssyn videre, og din stemme bliver hørt, også længe efter at du er væk. Du kan nu oprette et testamente gratis via vores samarbejdspartner eller få 5000 i tilskud til en advokat.

Når du opretter testamente, sikrer du, at din arv fordeles præcis, som du ønsker det. Gennem dit testamente kan du sikre, at dine værdier lever videre, og at din stemme bliver hørt, også efter at du er væk. En testamentarisk gave til Cyklistforbundet kan gøre en kæmpe forskel for cykelsagen og arbejdet for at skabe en sundere og grønnere verden.

Du kan oprette et testamente hos en advokat. Cyklistforbundet giver 5000 kroner i tilskud, hvis du donerer arv til os. En anden mulighed er online via vores samarbejdspartner Dokument 24. Her kan du oprette dit testamente gratis, når du donerer en del af arven til os. Der skal ikke betales boafgift (arveafgift) af beløbet.

cyklistforbundet.dk/testamente



Danskerne testamenterer næsten 800 mio. kroner til hjertesager

I 2021 gav danskerne lige under 800 millioner kroner til organisationer gennem deres testamente. Det fortæller Charlotte Gade fra ISOBRO, der er indsamlingsorganisationernes brancheorganisation.

”Det er et væsentligt bidrag til de almenyttige organisationer,” siger Charlotte Gade, der også forklarer, hvorfor nogle vælger at gøre det.

”Det handler meget om de værdier, man har i sit liv. Det slutter ikke nødvendigvis, når man ikke er her længere. Man har en mulighed for at støtte det, der står ens hjerte nær, som man har støttet i sit liv, og som man brænder for,” siger Charlotte Gade.

Når du testamenterer hele eller dele af din arv, kan du altså påvirke dine mærkesager, selv om du ikke er her mere.

”Det handler også om folks eftermæle,” siger Charlotte Gade, der er projektleder på indsamlingsorganisationernes samarbejde Det Gode Testamente.

”Nogle tror, det kun er for rige mennesker, men de fleste af os har faktisk nogle værdier, som vi kan give videre,” siger Charlotte Gade. Hun oplever også, at mange ikke er klar over den frihed, man faktisk har i forhold til testamentet.

”Mange har en forestilling om, at de ikke selv har indflydelse på, hvad der sker med deres arv, fordi de tror, det stort set er fastsat af staten. Men der er faktisk en rigtig stor del af vores arv, vi selv kan have indflydelse på, det handler om at tage stilling,” siger Charlotte Gade.

GERNE MERE CYKKLING – MEN DET SKAL KUNNE BETALE SIG



Husker I cyklen?

CYKLISTER spørger på skift en række vigtige organisationer, om de husker at tænke cyklingen ind i deres politik. Denne gang spørger vi Dansk Erhverv, der har 18.000 virksomheder og 100 brancheforeninger som medlemmer.

Dansk Erhverv vil gerne fremme cykling i Danmark. Men der er grænser for, hvor hårdhændede metoder, organisationen ønsker, der bliver brugt.

CYKLISTER har interviewet Jesper Højte Stenbæk, der er transportpolitisk chef i Dansk Erhverv. Ifølge ham ser Dansk Erhverv cyklen som en transportform, der kombinerer sundheds-, klima-, og miljøgevinster for samfundet, og som kan ses ud fra tre hovedvinkler: som et transportmiddel, som nogle af deres medlemmer tjener penge på at sælge. Som et transportmiddel, medarbejderne i deres medlemsvirksomheder kan cykle til arbejde på. ”Og så er der de seneste fem-syv år kommet det nye element, at cykler, fx el-ladcykler, også kan bruges erhvervsmæssigt. Der kan leveres pakker på cykler, og der findes fx både glarmestre, blikkenslagere, autohjælp og begravelsesforretninger, der benytter cykel,” siger Jesper Højte Stenbæk.

Så Dansk Erhverv ser mange fordele ved cyklen, men de vil ikke tvinge folk over på den.

”Vi kan se, at antallet af privatcyklister er faldende, og det er dødsrgerligt. Det er der en hel masse grunde til, fx curlingforældre, der kører deres børn i skole i bil. Den udvikling vil vi sindssygt gerne have vendt, og der kan gøres nogle ting for at fremme cyklismen, men vi er ikke tilhængere af, at man skal sparke folk op på cyklen - fx ved at man nogle steder forbyder bilkørsel,” siger Jesper Højte Stenbæk.

Dansk Erhverv vil i stedet gøre det mere attraktivt at cykle - fx med incitament i skattelovgivningen og kampagner. CYKLISTER spørger Jesper Højte Stenbæk, om ikke en ung klimaaktivist vil synes, det er en lidt slap indstilling.

”Det gør de jo, og det siger de til mig i debatterne, især om lastbiler. De synes, det går for langsomt. Men vi tror, at forbudsvejen skaber en modreaktion, fx

hvis vi siger, vi SKAL skifte til el-lastbiler, som koster tre til fire gange så meget og har en kortere rækkevidde. Så tror vi, at det hele bliver dyrere, at tempoet i samfundet går ned, og at vi så ikke tjener de penge, vi bl.a. skal bruge til den grønne omstilling, som vi gerne vil have.”

Tænk cyklen ind i alle infrastrukturprojekter

Ifølge Jesper Højte Stenbæk har Dansk Erhverv ingen præferencer i forhold til transportmidler. Hvert transportmiddel har sin plads. Men i deres udspil til den seneste infrastrukturplan anbefaler de, at cyklen tænkes ind i alle nye projekter.

”Hvis vi ser på pendling, så er vores virksomheder jo i princippet ligeglade med, om folk hopper på tungen på arbejde, går på arbejde, cykler eller kommer i en helikopter. Vi er i princippet ligeglade, bare de kommer på arbejde og er glade og ikke sidder og bekymrer sig om, om de kan nå hjem at lave mad og hente børn. Når det så er sagt, er det jo mere klimarigtigt og sundere at køre på cykel. Så derfor synes vi, at cykelinfrastruktur skal med i nye projekter,” siger Jesper Højte Stenbæk.

Dansk Erhverv har også kigget på de positive tal for cykling. ”Vi kan se på de beregninger, der blev lavet ved infrastrukturforliget, at hvis der er noget, der giver en samfundsmæssig gevinst, så er det cykelstier. De lå som en klar nummer ét i forhold til, hvor det kan betale sig at investere.”

Udviklingen af elmotor til cyklen har også ændret både muligheder og spilleregler, mener Jesper Højte Stenbæk. Traditionelt ser han cykler som vigtigst i byerne, men det ændrer sig til dels pga. elcykler. Og hvor cykelstier før næsten kun var et anliggende for kommunerne, betyder de længere afstande, som kan tilbagelægges på en elcykel, at staten i højere grad skal tænke i cykler.

”Vejdirektoratet, som har de store nationale veje, har ikke tidligere bekymret sig om cykler. Det skal de ➤



Hvis der er noget der giver en samfundsmæssig gevinst, så er det cykelstier

JESPER HØJTE STENBÆK
TRANSPORTPOLITISK CHEF I DANSK ERHVERV

► til nu – og det er de faktisk også ved. De skal til at tænke ind, at det nok er en god ide at sørge for cykeladgang på de store veje på en måde, hvor man ikke har den tunge trafik lige fem centimeter fra cykelstyret. Når den almindelige pendler kan køre længere, giver det mening at brede cyklisme ud på større veje.”

Der SKAL ske en klimaomstilling

For Dansk Erhverv er det ifølge Jesper Højte Stenbæk indlysende, at der skal ske en klimaomstilling.

”Og der er cyklen en del af det. Det er elbiler også og brintbiler – og måske engang electrofuel. Hvis du havde spurgt mig for fem år siden, om lastbiler kan køre på batterier, ville jeg have svaret, at hvis vi var heldige, kunne varebiler måske. I dag findes der eldrevne lastbiler, selv om de ikke kan køre så langt på en opladning endnu. Men udviklingen er der, og den glæder vi os over. Men det vigtigste for Dansk Erhverv ER jo vores forretningsben;

at det skal kunne betale sig, og der skal kunne skabes et overskud på det. Og vi kan ikke på nuværende tidspunkt skrotte alle dieselmotorer og klare det hele med elbiler og cykler.”

Hvad gør Dansk Erhverv konkret for at fremme cykling blandt sine medlemmer og hjælpe dem til at tænke alternativt? Fx at en varetransport i Herning kan foregå med ladcykel i stedet for kassevogn?

”Ja, i selve Herning kan den godt foregå på cykel, men ikke mellem Herning og Brande. Men der er jo fx jeres eget Cykelvæksthuset, som gør et kæmpe godt arbejde for at hjælpe virksomheder med at stille om til at være mere cykelvenlige. Det bidrager vi gladeligt til. Og vi har vores budfirmaer, der også kigger på cykler som forretningsben. Det er virksomhederne selv, der skal tage beslutningen, hvis de kan se, det giver forretningsmæssig mening for dem at omstille til cykler. Vi skubber på og rådgiver og sender dem også

gerne videre til Cykelvæksthuset. Og vi samarbejder også med Cyklistforbundet og andre organisationer i forhold til, om vi kan gøre noget skattemæssigt for at fremme cykling. Det skal bare ikke være skatteincitamenter, der kræver et kæmpe bureaukrati og kontrolapparat.”

Men kunne man forestille sig, at virksomhederne accepterede at tjene færre penge som følge af den grønne omstilling?

”Det er for enkelt sat op. Klassisk set, nej! Vi vil ikke tjene færre penge, vi vil gerne tjene flere penge. Men det er ikke sådan, man skal se på det. Man skal se på det som en investering, og det kan virksomheder godt forstå. Hvis de tjener færre penge i en periode, men så til gengæld får flere penge senere, så er det en god ide. Hvis vi kan se, nogle tiltag, der gør, at vi nu bliver mere klimarigtige, sparer vi en frygtelig masse penge på lang sigt. Mit bedste eksempel lige nu er stormflodssikring.” 🚲



Prøvekør elcykler og få skræddersyet cykelrådgivning i Gazelle E-bike Testcenter



I Danmarks største elcykel-testcenter klæder vi dig på til at træffe de rigtige valg, når du leder efter elcykel - uanset om du er førstegangskøber eller rutineret elcyklist.

Med en aftale hos en af vores dygtige rådgivere bliver du i ro og mag guidet ud fra dine cykelbehov og ønsker. Samtidig kan du se og opleve Gazelles komplette udvalg af elcykler i samtlige størrelser og farver, ligesom du kan prøvekøre dem alle på den 34 meter lange, indendørs testbane. Det er helt gratis og uforpligtende.

Du finder os på Gladsaxe Møllevej 19 i Søborg - med offentlig transport lige til døren.

Læs mere og book tid via QR-koden eller på:

www.gazellebikes.com/da-dk/testcenter



Foldecykel er løsningen for ældre

Torsten Slotsbjerg
Speciallæge

→ Når cykelparkering, cykelmedtagning med tog og bus m.m. diskuteres, må jeg bare sige, at de problemer fik jeg løst, da jeg købte min første Brompton-foldecykel i 2005. For en person på 79 år har de endda den store fordel, at jeg sikkert kan cykle på mine Brompton-cykler mellem Roskilde og København, fordi de har en lav vægt og et lavt tyngdepunkt.

De fleste cykler med lav indstigning er alt for risikable at cykle på i min alder på grund af vægten og det høje tyngdepunkt.

Det undrer mig meget, at man fuldstændigt har fejlet de konklusioner under gulvtæppet, der blev draget, da man undersøgte årsagen til alvorlige ulykker på elcykel for folk over 60 år. Det var ikke farten, men cyklernes høje vægt og høje tyngdepunkt, der var problemet.

Der er rigtig mange i min alder, der cykler usikkert på deres elcykel. Hvad har I tænkt jer at gøre ved det?

NB: Er ved at afprøve en Brompton-elcykel. Det er lige en sikker cykel for en som mig fra ældrebyrden! Lav vægt, lavt tyngdepunkt, lav indstigning og en computer i motoren, der løser mange af de problemer, der ellers er.



TAK TIL ORDENSMAGTEN

Troels Brücker
2450 Kbh SV

→ Med en ihærdig og heldig indsats lykkedes det mig forleden med ordensmagtens konstruktive hjælp at narre en cykeltyv. Min dyre elcykel med to låse blev stjålet kl. 04.45 i en aflåst og videodækket p-kælder. Med min smarte GPS (airtag) lykkedes det mig at lokalisere det asociale og usolidariske individ på en adresse på Amager, seks kilometer fra min bopæl.

Jeg gøgte derud om morgenen og formåede til min store, behagelige

overraskelse at overtale ordensmagten til at hjælpe med adgang til etagebyggeriet og et kælderrum med stjalne cykler, herunder min. Fantastisk! Både jeg og betjentene var helt oppe at køre over, at begge parter fik bonus. Win-win. Kun én procent af alle cykeltyverier bliver opklaret.

Jeg fik via Facebook det gode budskab ud i mit lokalområde om at sikre cykler med sporingsudstyr og fik enorm positiv respons. De fleste kender den frustrerende følelse af at miste sit uundværlige daglige transportmiddel og være magtesløs. En pest i hverdagen og en svøbe for

rigtig mange, faktisk for over 50.000 i de værste år med cykeltyverier. Med sporingsudstyr kan vi stresses tyvene og nedbringe antallet af tyverier.

Min gode historie har måske flyttet noget på et sårbart område, som mange bliver ramt af, og har flyttet fokus en smule fra alvorlige tider og trakasserier i hverdagen. Især en positiv historie med et usædvanligt resultat takket være en fleksibel og imødekommende ordensmagt. Jeg har ikke fået armene ned endnu. Følelsen af at have taget røven på en cykeltyv er mageløs.



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

Skal din næste cykel være med remtræk?

Cykler med remtræk vinder frem, men hvad er remtræk egentlig, og hvad er fordelene og ulemperne ved at vælge en cykel med remtræk frem for en cykel med traditionel kæde? Vi guider dig gennem de vigtigste pointer.

De seneste ti år har cykler med remtræk været at finde i bybilledet på lige fod med traditionelle kædeacykler. Karakteristisk for en cykel med remtræk er, at kæden er byttet ud med en kulfiberrem, der forbinder de to tandhjul. Kulfibre er en form for meget stærk kulstofplast, og et remtræk er altså lavet af mange kulfibertråde og samtidig belagt med et lag nylon.

Den store forskel på de to træk er altså, at et traditionelt kædetræk består af flere hundrede enkeltdele, som bevæger sig op og ned ad hinanden og slides med tiden, hvor remtrækket er en samlet helhed, som derfor ikke slides på samme måde.

Remtrækket har en række fordele, men der vil også være steder, hvor en cykel med remtræk ikke er optimal. Til at hjælpe os med at forstå fordelene og ulemperne har vi taget en snak med Magnus Lindhart Jørgensen, stifter af Lindhart Cykler i København.

Hvad skal du overveje?

Der er en række ting, du skal overveje, hvis du er i tvivl om, om du skal vælge en cykel med remtræk. Magnus Lindhart Jørgensen peger på tre ting, du kan spørge dig selv om:

2) Hvad skal cyklen bruges til?

Det er ikke helt underordnet, hvad cyklens hovedformål er, når du skal vælge mellem en cykel med remtræk eller kædetræk. Magnus' vigtigste pointe er nemlig, at en cykel med remtræk egner sig bedst til pendlercykling – som citybikes og elcykler.

”Jeg vil helt klart anbefale en cykel med remtræk til pendlercyklisten. Skal du bruge en solid cykel, der kan fragte dig fra A til B, som ikke skal til cykelsmed hver tredje måned, og er du ligeglad med at spare et par watt pr. kilometer ved at cykle på en racercykel, som ikke kan have

remtræk, så er det en rigtig god cykel.”

Da cyklen med remtræk kræver minimal vedligeholdelse, er den også optimal som citybike.

”Kæden rustet ikke, og man slipper for at smøre den og få olie og snavs ud over det hele. Den skal strammes en gang imellem, men vedligeholdelsen er minimal sammenlignet med en med kædetræk,” siger Magnus.

Remtræk fungerer også godt til elcykler, da remmen er enormt slidstærk, og man ikke skal bekymre sig om vægt og kraftoverførsel.

Magnus anbefaler ikke remtræk til landevejscykling eller mountainbike, men skal du køre verden rundt, så vil den være rigtig god, fordi den er så slidstærk.



FORDELE VED REMTRÆK

- > Minimal vedligeholdelse – remmen rustner ikke og skal ikke smøres
- > Meget lydløs og smooth at køre på
- > Cyklen er ofte lettere sammenlignet med en cykel med kædetræk
- > Kan køre fra nogle tusinde til op til 30.000 km – afhængigt af kvaliteten.

ULEMPER VED REMTRÆK

- > Man skal investere i en ny cykel, da en cykel med kædetræk er dyr og bøvet at lave om til rem.
- > Kan ikke fås med udvendige gear.

2) Hvor meget vil du af med?

Skal du ud at investere i en ny cykel, skal du være opmærksom på, at en cykel med remtræk vil være noget dyrere end en cykel med kædetræk.

”Produktet i sig selv er dyrere fra start af, da stellet skal være specialkonstrueret for at kunne køre med remtræk. I gennemsnit betaler man mellem 2000 og 5000 kroner mere for en cykel med remtræk,” siger Magnus.

Pengene vil dog ofte være godt givet ud, da du kan regne med at få en cykel i bedre kvalitet, når du køber en med remtræk. Det skyldes, at Gates, som er den dominerende producent af remtræk, stiller enormt høje krav til cykelproducenterne.

”Prisen afspejler også kvaliteten af resten af cyklen, da du sjældent finder billige komponenter på cyklen.”

3) Kan du leve med indvendige gear?

En cykel med remtræk kan kun fås med indvendige gear, da det ikke er muligt at få remmen til at bevæge sig op og ned ad et tandhjul, som man ser med udvendige gear på en cykel med kædetræk.

Det betyder, at cykler med remtræk nok aldrig vil være at finde i Tour de France, men Magnus pointerer, at selv om det kan ses som en ulempe, at cyklen ikke fås med udvendige gear, så vil det ofte ikke være et problem for forbrugeren.

”De kunder, der går efter en cykel med remtræk, leder typisk efter en cykel, som er meget nem at vedligeholde, og det bidrager de indvendige gear til.”

Det indvendige gear har en smule mere friktion end det udvendige, men selve remmen har meget lidt friktion sammenlignet med den traditionelle cykelkæde, og en cykel med remtræk vil derfor være meget smooth at køre på.

Læs mere her





”Cyklen blev brillerne, vi oplevede verden igennem”

I slutningen af august sidste år pakkede Tobias Gemmerli og Sidsel Birk Hjuler cykeltasker og cykler og satte kursen mod Athen. De næste fire måneder tilbagelagde parret 4117 kilometer i sadlen og blev meget klogere på Europas cykelinfrastruktur og trafikultur.

Det med at udskyde de store eventyr til pensionsalderen er ikke noget, Sidsel Birk Hjuler eller Tobias Gemmerli er tilhængere af. I stedet er det parrets drøm at gøre eventyrerne til en del af hele livet, ”for man kan jo ikke vide, om man lever til pensionsalderen,” som Sidsel siger. Hun fortsætter:

”Jeg er meget opmærksom på, at livet ikke varer evigt. Noget andet er, hvordan man så lever. Jeg er sådan en tonser, og jeg

elsker at tonse, men jeg har behov for pauser en gang imellem for ikke at få skyklapper på og miste perspektivet i livet.”

Parret har derfor aftalt, at de skal holde en pause fra hverdagen cirka hvert 10. år og opsøge andre oplevelser end dem, hamsterhjulet byder på. Det første ti-årsinterval ramte de sidste år, og det førte til beslutningen om at bruge godt fire måneder på at cykle fra Athen til Lissabon.

Forinden havde Tobias fået orlov fra jobbet som sikkerhedskonsulent i Kriminalforsorgen, mens Sidsel sagde sit job op som sekretariatsleder for Supercykelstjerne i Hovedstadsregionen.

”Det var blevet tid til et stemningsskift, og det virkede derfor ret naturligt, at jeg skulle sige op, selv om det også var mega-svært, for jeg elskede mit job. Men jeg har det også sådan, at frygten ikke skal styre mit liv eller min eventyrlyst,” siger hun.

En lille kampvogn

Forud for rejsen gik flere måneders forberedelser – blandt andet med at få fat i de rigtige cykler til formålet.

”Det var det største projekt at finde noget, der passede til den her mand,” siger Sidsel og klapper Tobias kærligt på skulderen.

”Ja, jeg er 2,01 meter og har nogle ret lange stænger,” istemmer Tobias, der endte med at finde et stel, der ”næsten passede” til ham fra det finske mærke Pelago gennem en cykelsmed, som efterfølgende samlede cyklen.

”Det er en touringcykel i stål, der er ret tung, men til gengæld kan den holde til meget,” fortæller Tobias. Sidsel fandt en aluminiumscykel. Og selv om aluminiumscykler ifølge Tobias hører til i den svage ende i forhold til lange ture, holdt den fint.

”Men den er også bygget til touring, og det er en lille kampvogn,” forklarer Sidsel med et smil.

Begge cykler blev udstyret med bakspejl og såkaldt butterfly-styr, ’fordi det giver en masse muligheder for at veksle mellem stillinger, når man cykler,’ som Tobias siger.

”Man ligner virkelig en nørd med det der grimme styr og bakspejl,” griner Sidsel.

”Men vi blev altså virkelig glade for det,” afbryder Tobias, mens Sidsel nikker bekræftende.

Som kronen på værket klistrede parret cyklerne fuldstændig til med klistermærker, fordi de havde hørt, at det gør dem mindre attraktive at stjæle.

Næste udfordring var at få cyklerne med

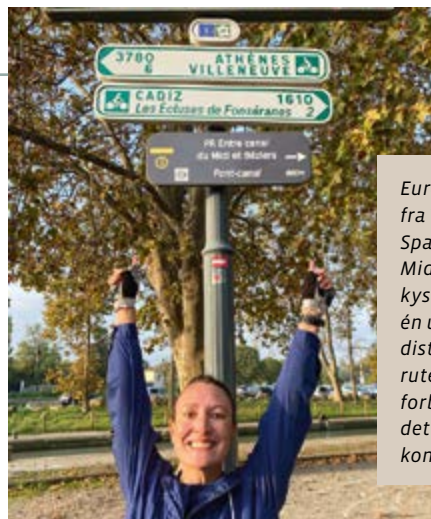
flyet til Athen. Her fandt de ud af, at flyselskabet gerne ville tage dem med, hvis de blev pakket i den slags kasser, som man bruger til at fragte nye cykler. Det betød, at de skulle tage forhjulet, styret og div. smådele af. Planen var så at samle cyklerne i Athen men da de ankom, var én enkel, men meget afgørende lille dims – en ’spacer’ – røget ud af kasserne.

”Det var en ’lesson learned’. Jeg tror, vi brugte halvanden dag på det,” siger Sidsel.

Trods relativt omhyggelig pakning, måtte parret også sande, at man ikke kan forudse alt. Blandt andet havde de en masse campingudstyr – telt, soveposer, liggeunderlag, campingstole og trangiasæt – med, fordi de gerne ville være fleksible. Men de fandt hurtigt ud af, at det ikke var nødvendigt.

”Det var faktisk meget sværere at finde campingpladser, der var billigere end det, vi skulle betale for lejligheder eller værelser,” siger Tobias.

”Og der er altså heller ingen grund til at finde et supermarked og sætte noget sammen, der bare bliver dårligere og dyrere end det, man kan købe lige rundt om hjørnet på en restaurant. Og



Eurovelo 8 går fra Tyrkiet til Spanien langs Middelhavskysten. Den er én ud af 18 lang-distance cykelruter, som forbinder hele det europæiske kontinent.



middelhavsområdet byder jo på rimelig meget lækker mad,” tilføjer Sidsel.

Parret endte derfor med at sende i alt 16 kilo hjem i løbet af den første månedstid.

De havde ikke lagt et stramt budget hjemmefra, men de havde en tommelfingerregel om i gennemsnit at bruge cirka 1000 kroner om dagen alt i alt til mad og overnatning.

”Særligt i Balkan var det billigere, så der holdt vi det pænt. I sådan nogle byer som Barcelona, Valencia og Lissabon kan man selvfølgelig overhovedet ikke holde det, men alt i alt har vi holdt budgettet nogenlunde,” siger Tobias.

Meget lavpraktisk

Sidsel har arbejdet med at fremme cyklisme i Danmark i årevis, så det var meget logisk, at valget af rejseform faldt på netop en cykeltur. Men det var ikke den eneste grund.

”Der er et eller andet kompromis i at bevæge sig langsomt nok til, at man kan sanse de omgivelser, man kommer igennem – lugte og høre dem og stoppe op og tale med folk – og stadigvæk hurtigt nok til, at man faktisk kan nå at se hele Sydeuropa på den tid, vi afsatte,” siger Sidsel og fortsætter:

”Jeg tror, det der sensoriske har været ekstremt vigtigt for os begge to. Altså at man er i det med kroppen.”



Montenegro var både fantastisk smuk og fantastisk bakket.



2,01 meter og små smutveje.

Fra machokultur til hensynsfuldhed

Både hun og Tobias gjorde sig mange tanker om cykelinfrastrukturen og -kulturen i de forskellige lande, de kørte igennem.

"Det varierer meget i Sydeuropa. Balkan har stort set ingen cykelinfrastruktur, men kulturen er meget forskellig fra land til land," siger Sidsel og fortsætter:

"I Split i Kroatien er der sådan en 'road dominance', en machokultur på vejene, så man bare ikke kan være der som cyklist. Der er en kultur, hvor bilerne har ret til vejen og ikke andre. Sådan var det ikke i Albanien. Der er mange, der cykler, og det var meget sådan, 'vi skal finde ud af, hvordan alle kan være her' - uanset om det var køer, knallerter eller gamle lastbiler."

I Grækenland var det største problem ikke trafikken, men at parret stødte på nogle halvville vagthunde ude på landet.

"De kommer bare ud af en busk, og så løber de lige efter cyklen og snapper efter benene. Det er ret ubehageligt. Vi fik et helt anden forhold til hunde efter det," siger Sidsel.

Da efteråret trængte sig på, og parret kunne se, at vejret særligt i Slovenien ville blive både koldere og vådere, valgte de at skyde genvej til det varmere vejr ved at tage en færge fra Split til Ancona i Italien.

"I Italien oplevede vi noget helt sublimt. Vi kørte fra Imperia i nord hen over grænsen til Sydfrankrig ad en helt exceptionel strækning på en nedlagt togbane. Vi kørte igennem bjerge og langs vandet, og man kan fortsætte helt til Nice. Det kan virkelig anbefales," siger Tobias og

fortæller, at de flere steder i Frankrig også oplevede at køre på gamle togstrækninger, der var lavet om til cykelstier.

Sidsel synes, vi burde gøre det samme i Danmark hurtigst muligt:

"Vi har jo masser af nedlagte jernbaner, som nemt kunne laves til gode rekreative stier for både fodgængere og cyklende."

I Spanien er det lidt mere så som så med cykelinfrastruktur, fortæller parret. Deres oplevelse var, at de cykelruiter, der er, mere er lagt an på mountainbike. Og så var Sydspanien i deres optik noget, man godt kan springe over:

"I det sydligste af Andalusien endte vi med at tage en bus til Portugal, for det var endeløse kilometer af drivhuse med migrantarbejdere og intet andet. Jo, golfbaner og så sådan nogle udviklede turistområder, der altså ikke er vores kop te," siger Sidsel og tilføjer, at hvad spanierne mangler i cykelinfrastruktur, har de til gengæld i trafikkultur:

"Trafikkulturen er helt fantastisk. For det første er der hastighedsbegrænsning på 30 kilometer i alle byerne. Det gør bare, at der er en helt anden stemning. Der er meget mere plads til gang og til alle mulige andre aktiviteter end bilisme. Det er også en meget hensynsfuld trafikultur, hvor de altid giver masser af plads, når de overhaler en. Hvis de ikke kan overhale en op ad et bjerg fx, hvor det er svært med udsyn, så bliver de bare bagved, og så tager det den tid, det tager."

"Det er den vildeste oplevelse, når man ved, at man kører ni kilometer i timen, og

➤ "Vi har begge to kontorjob og sidder foran en computer hele dagen, så når vi nu skulle tage en pause, skulle den bruges på en måde, hvor vi i hvert fald var aktive fysisk," indskyder Tobias og tilføjer:

"Og jeg tror endda, vi har oplevet fysikken mere, end vi måske havde tænkt, vi ville gøre. Jeg havde loaded min Kindle med diverse filosofifragmenter, og jeg tænkte, at nu får jeg endelig tid til at ligge om aftenen og summe lidt over de her store spørgsmål. Men det, jeg summede over, var logistikken i næste dags strabadser!"

Ingen af dem havde trænet op til turen - andet end "det, man nu gør, når man cykler til og fra arbejde", som de siger.

"Vi havde fx aldrig cyklet op ad et bjerg, og det lærte vi da på den hårde måde," griner Sidsel.

At opleve verden fra en cykelsadel havde flere overraskende konsekvenser:

"Når vi cykler til og fra arbejde, er cyklen et transportmiddel, som man ikke forholder sig særlig aktivt til. Men lige pludselig blev det brillerne, vi oplevede verden igennem," siger Sidsel.

"Det blev måden, vi forstod, hvordan landene var, hvordan kulturen var, hvordan naturen var."

"Det blev også den indgang, man havde til de lokale, og et værktøj til at møde folk. Fordi man er på cykel, er folk typisk ret gæstfrie og spørger lidt nysgerrigt til, hvad man laver. Og i fx Albanien bliver man mødt med balthornet som en hilsen alle steder, for det er åbenbart sådan, man gør der," siger Tobias.

"Ja, det skal man lige vænne sig til. De første gange er man ved at dø!" indskyder Sidsel.



Koldt vand og varm middagspause ved den spanske kyst.



der ligger en lastbil lige bagved og tager det helt roligt. De begynder ikke at dytte, og de hilser og smiler, når de endelig kører forbi,” siger Sidsel.

”Noget af det, jeg ikke kunne lade være med at tænke på, er alle de gange, hvor jeg lidt utålmodigt har bimlet på klokken af nogen, der fumler lidt for meget rundt – fx turister på cykel i København, for ’nu er jeg på vej, og jeg skal på arbejde, og hvad fanden laver du?’ Det er jo den kultur, vi ikke brød os om på vores tur. Og de der to minutter er nok lige gyldige. Så man kan godt give lidt mere ro og plads også til dem, der lige skal finde ud af, hvordan tingene fungerer,” siger Tobias

Laurbærerne er visne

Det er svært at argumentere imod, at Danmark er en cykelnation med en højtudviklet cykelinfrastruktur. Og cykelturen gennem Europa har da også bekræftet Sidsel i, at vi er langt fremme på mange områder. Men hun har også erfaret noget andet:

”Udviklingen lige nu, særligt i lande som Frankrig og Spanien, går bare meget stærkere. Og det sker på nogle mere nyskabende og interessante måder end herhjemme, hvor vi lidt reproducerer den måde, vi har gjort det på i mange år.” Selv om cykelturen jo var alt andet end arbejdsrelateret, kunne Sidsel ikke dy sig for at lave en aftale om at mødes med borgmesteren for mobilitet i Valencia, fordi hun vidste, at han har gjort meget for cyklismen i byen, der er på størrelse med København.

”De har fx lukket en firesporet gade af, der løber forbi rådhuset, og omdannet den

til en kæmpe stor plads, som folk bruger rigtig meget. Forestil dig, at man lukkede H.C. Andersens Boulevard i København! De tør at gøre nogle ting i Valencia, som vi stadig fedter rundt med herhjemme, og de rykker ret hurtigt. Borgmesteren fortalte om, hvordan de har implementeret ekstremt mange cykelstier, men de kan se nu, at de faktisk er blevet for smalle, fordi så mange bruger dem.”

Men det er der faktisk råd for, fortæller hun, for i modsætning til i Danmark, hvor cykelstierne som regel er afgrænset med tunge kantsten, er afmærkningerne i Valencia mobile, så stierne løbende kan udvides.

”Sådan nogle tiltag er jo super-interessante, og det er vi måske ikke så gode til at gribe i Danmark. Vi har i det hele taget meget at lære af udlandet, og jeg synes, vi hviler rigtig meget på laurbærerne. Men det er altså nogle gamle, visne laurbær efterhånden.”

Parret erkender, at de færreste nok føler, at de lige kan tage et halvt år ud af kalenderen og tage på cykeltur flere gange i løbet af livet. Men Sidsel siger:

”Det kan selvfølgelig være virkelig svært logistisk, for hvad med ens bolig, ens familie og penge og alt muligt? Men jeg synes virkelig, det er det værd. Så mit råd nummer ét er, lad være med at tro, at de eneste gange, du kan gøre den slags, er, når du er i starten af tyverne, og når du går på pension. Det er godt at turde tage de her ture ind i mellem.”

Fakta om Tobias’ og Sidsels tur:

- **Turen** varede godt fire måneder. Parret tog afsted fra København 29. august 2022 og kom hjem igen 5. januar 2023.
- **Turen** startede i Athen og gik hele vejen langs kysten til Lissabon.
- **Parret** fulgte stort set den europæiske cykelrute EuroVelo 8, men tog undervejs nogle genveje med færge, tog og bus.
- **De cyklede** i alt 4117 km. gennem otte lande: Grækenland, Albanien, Kroatien, Montenegro, Italien, Frankrig, Spanien og Portugal.
- **De brugte** EuroVelo.com og appen Komoot til planlægning og til at få ideer fra.
- **Instagram** er også et godt sted at finde information. Der er mange, der har alle mulige erfaringer med cykelture og har lavet tutorials osv.



Tobias Gemmerli og Sidsel Birk Hjuler på toppen af endnu en ’Balkan-bakke’ i Kroatien.

FOTO: CYKLISTFORBUNDET



cyklistforbundet.dk/cykellegekorpsset

Cykellegeinstruktør, Erik Nielsen, takker af.

Tusind tak, Erik!

Vores mangeårige cykellegeinstruktør, Erik Nielsen, har efter 15 års stærkt samarbejde valgt at gå på pension fra vores cykellegekorps. I alle årene har Erik gjort en uvurderlig indsats for at udvikle og udbrede Cyklistforbundets koncept Cykelleg blandt både børn og voksne gennem talrige cykellegekurser og -events for pædagoger og lærere og ikke mindst udviklingen af nye lege til vores skønne børnehavekampagne Vi kan cykle! Tusind tak for dit engagement, Erik. Du har været en gave til cykelglæden. Vi ønsker dig god vind på cykelstien fremover.

Læs mere om cykellegekorpsset:
cyklistforbundet.dk/cykellegekorpsset



FOTO: DGI

SKAL DU CYKLE SØHØJLANDET RUNDT?

Silkeborg afd. søger deltagere fra hele landet til et hyggeligt cykelløb i naturskønne omgivelser: Folkecykelløbet Søhøjlandet Rundt, der finder sted over fire dage fra 13. til 16. august. I Søhøjlandet Rundt vægtes det sociale aspekt højt – der skal være tid til, at deltagerne hygger med hinanden, deler oplevelser fra ruten eller erfaringer fra andre cykeloplevelser. På hver etape/rute er der afsat tid til en pause, hvor

deltagerne får lidt forplejning på nogle unikke steder, og hvor der er mulighed for at snakke sammen. Arrangørerne har desuden indgået aftaler med tre museer, som deltagerne kan besøge til stærkt reduceret pris. Løbet er arrangeret af Cyklistforbundet i Silkeborg, DGI og Idræt om Dagen i Silkeborg, og fandt sted første gang sidste år, hvor ca. 70 cyklede med.

Læs mere her: bit.ly/40CbNqT

Cyklistforbundet bruger sin indflydelse

Revision af bekendtgørelse

Sammen med andre relevante interessenter er Cyklistforbundet af Færdselsstyrelsen inviteret til at bidrage med forslag til en revision af bekendtgørelsen. Sekretariatet får ofte henvendelser fra cyklister, som ikke længere føler sig trygge på cykelstien i de store byer, men oplever sig presset af fx de store, hurtige og tunge el-ladcykler. Cyklistforbundet vil bruge anledningen til blandt andet at rejse diskussionen om behovet for at tænke i bedre måder at fordele byens areal på.

Fra elitebilist til vanecyklist

Cyklistforbundet sidder også – ved vice-direktør Jane Kofod – med i styregruppen for et videns- og innovationsprojekt, som gennemføres af Vejle Kommune, Randers



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Kommune og Region Midtjylland. Projektet undersøger, hvordan viden om bilisters kørevaner kan anvendes målrettet til at flytte bilister over på cyklen.

FOTO: BY OG HAVN



For lidt cykling i Lynetteholmen

Set med cykeløjne er Lynetteholmen en ommer. Det skrev Cyklistforbundet i en pressemeddelelse på baggrund af et nyt hørings svar til det store byudviklingsprojekt i København.

”Der bruges milliarder på bilernes adgang til og fra bydelen, mens der bruges peanuts på cyklerne. Man burde bruge langt flere penge på cyklismen i Lynetteholmen, når man tænker på trængselsudfordringerne, klimakrisen og borgernes ønsker til en god by,” sagde Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag.

Læs mere: cyklistforbundet.dk/lynette

Top & Flop

Top

At det er forår, og vi skal cykle til arbejde.

Flop

At Metroselskabet lavede en kampagne, hvor de opfordrede cyklister til at tage metroen. Det er altså sundere at cykle.



Kim Sindbad på Cyklistforbundets Facebook i en debat om, hvorvidt cykelhjelm skal

”Jeg er enig i, at det er en god idé at bruge cykelhjelm, men min holdning er stadig, at lovpligtig hjelmbrug vil være kontraproduktivt og mindre effektivt end andre trafikpolitiske tiltag. Ud over det rent sundhedsmæssige kan man argumentere, om det er økonomisk rentabelt at indføre påbud, da det jo også skal håndhæves.”



INSTAGRAM

VINTERCYKLINGSUGEN HAR SLÅET REKORD
Mere end 4000 flere end sidste år deltager i Vintercyklingsugen. I år deltager nemlig hele 10.719 friske deltagere – mod 6853 i 2022. Det er vi bare SÅ glade for.

Cyklistforbundet på Instagram

- 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

Cyklistforbundet på Twitter:

”@cyklistforbund og @FPbranche råber op i Politiken: Ændring i færdselsloven og et digitalt stelnummersystem med QR-kode vil gøre livet surt for tyvene og tryggere for de 30.000 danskere, der årligt får stjålet cyklen.”

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

#pedalkraft



@tourdefemina_Vidste du, at cykling for 100+ år siden var forbeholdt mænd?



@ Benjaminfriis_Så kom dagen – endelig – krapylet har fået forsædeplads på det lyserøde lyn.



@ Krisandthebike_Topåtur

Det mener Cyklistforbundet!



OM CYKELPARKERING

Der skal etableres flere cykelparkeringpladser, og cyklen skal kunne parkeres tæt på destinationen. Penge, plads og politisk opmærksomhed er det, der skal til for at skabe god cykelparkering.

DET ØNSKER VI:

- God cykelparkering har den nødvendige kapacitet, er let at finde og kan nås uden omveje og forhindringer. Stativerne skal passe til mange forskellige slags cykler, og parkeringsanlægget skal være nemt at overskue og trygt at opholde sig i. God cykelparkering forebygger cykeltyveri.
- Kommunalpolitikere bør betragte cykelparkering på lige fod med al anden investering i infrastruktur. Standarder og normer er godt som minimumskrav, men bør altid tjekkes efter i forhold til de konkrete forhold.
- Bygherrer bør reservere plads til cykelparkering i projektet - det er nemmere at finde gode løsninger i projekteringen end efterfølgende.

Det bør overvejes, om dagparkering (morgen til aften) skal flyttes væk fra gadeniveau i tætte bydele, hvor cyklerne fylder en stor del af byrummet. Hvis cyklismen ikke skal komme i modvind pga. et stigende antal parkerede cykler, bør der udvikles alternative parkeringsformer - fx underjordiske, etagestativer, cykelparkeringshuse mm.

Flere og flere kører i dag på ladcykel, og der bør ved dagligvarebutikker, indkøbscentre, kultur- og fritidsfaciliteter mm. udvikles gode parkeringsforhold til ladcykler, som ikke optages af almindelige cykler.

