

CYKKLISTER



INSPIRATION TIL
CYKELFERIEN
SIDE 26

HÅRD KAMP
OM CYKELSTI
PÅ ODDEN
SIDE 10

DERFOR CYKLER
UNGE IKKE TIL
GYMNASIET
SIDE 20

SÅDAN KØBER
DU BRUGT
SIDE 24

TEMA

SISSE HAR ALTID MEDVIND PÅ CYKELSTIEN

Overvejer du batteri på cyklen?

Læs vores tema om elcykler



THE GREAT NEARBY

Naturen er kun en cykeltur væk.

Fjällräven og Specialized er gået sammen om en bikepacking-kollektion, hvor californisk cykelelspertise møder svensk vandrefunktionalitet og tidløst design, så du kan tage cyklen med ud i naturen, hvor luften er frisk, og der er langt til hverdagens stress og trafik.



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



FRILUFTSLAND

LEDER

God cykelparkering er vigtig!

→ **'Anlæg for parkering og standsning i byer'**. Det er den prosaiske titel på Vejdirektoratets håndbog, der beskriver, hvordan anlæg for parkering og standsning i byområder udformes. Håndbogen er under revision, og vi har i Cyklistforbundet skrevet vores mening om den i et nyt høringssvar.

Desværre bliver cykelparkering behandlet som et stedbarn. Mens der er centimeterøjagtige anvisninger på, hvordan man sikrer god og sikker bilparkering, er cykelparkering kun løseligt beskrevet, som om det ikke er så vigtigt.

God og tryk cykelparkering er en integreret del af en ordentlig (cykel) infrastruktur. Hvis cykelparkering ved stationer, banegårde og pladser ikke fungerer eller ligger det forkerte sted, bliver den ikke benyttet ret meget. Du skal være tryk ved, at din cykel kan sikres, og ikke bliver ødelagt af stativet. Der skal være plads til ladcykler på en god måde. Og beligheden skal føles naturlig og passe til den måde, vi bevæger os i det pågældende byrum.

Så kære stat, kommuner og virksomheder: Tag nu cykelparkering seriøst – lige så seriøst som bilparkering. Når man cykler et sted hen, har man behov for at parkere cyklen og for at finde den igen, når man vender tilbage. Det gælder også elcykler, som du kan læse om i dette nummer. Og måske især elcykler, som kan være meget kostbare. Elcykler, som løfter folk over barrieren for at tage cyklen, forlænger cyklisteres rækkevidde og som er sunde at køre på. Det kan du læse meget mere om inde i bladet.

God fornøjelse med læsningen. 🚲

SØREN PEDERSEN
NÆSTFORMAND I CYKLISFORBUNDET



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.

Ans. 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 kontaktinfo 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: Sisse Fisker
fotograferet af Sif Meincke



Denne tryksag er klima-kompenseret i henhold til ClimateCare.
Kompensation er købt hos: ClimateCare
www.climatecare.eu
Cert. no. CC-00012/DK





INDHOLD

- 3 Leder
- 4 Medlemsrabatter
- 5 Hos GripGrab dedikeres en dag årligt til cykling
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Omvej med vilje
- 10 Lokale kræfter kæmper for at få cykelsti anlagt på den 'rigtige' side af Oddenvej

TEMA

- 13 Sisse Fisker elsker medvind på cykelstien
- 14 To generationer tester elcykler
- 16 Eksplosion i salg af elcykler
- 17 Næsten tre ud af fire cykler, Karsten sælger, er elcykler
- 18 Snyd eller sundt?
- 19 Gode råd til køb af elcykel
- 20 Det er 'nederen' at ankomme svedig til gymnasiet
- 22 Sæt 80 mia. af til cykling og grøn transport
- 24 Gear og grej:
Gode råd, når du køber brugt
- 26 I Belgien kan du både cykle mellem trækroner og gennem vand
- 28 Inspiration til cykelferien i Danmark og omegn
- 30 Nyt fra Cyklistforbundet
- 31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 32 BAGSIDEN: Tag nu cykelparkering seriøst!

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du en masse fordele.



- 24 Gear og grej:
Gode råd, når du køber brugt



- 26 I Belgien kan du både cykle mellem trækroner og gennem vand



- 28 Inspiration til cykelferien i Danmark og omegn



- 30 Nyt fra Cyklistforbundet

- 31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

- 32 BAGSIDEN: Tag nu cykelparkering seriøst!

Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER



Hos GripGrab dedikeres en dag årligt til cykling

Virksomheden har indført en række cykelfremmende tiltag blandt de 38 medarbejdere. Blandt andet en årlig dag i cyklingens tegn.

Det er ikke alle arbejdspladser, der beder medarbejderne om at bruge en hel dag på at cykle og tænke over cykling, men det gør virksomheden GripGrab i Skovlunde. Virksomheden producerer tilbehør til cykelturen, fx handsker og strømper, og kærligheden til cykling er stor og ægte.

”Cykling er jo rigtig meget en del af virksomhedens historie og DNA, og vi har altid prioriteret at arrangere fælles cykelture. Oftest om morgenen, hvor vi mødes tidligt og cykler en-to timer inden arbejdet, men vi har også deltaget i Cycling4business, Cykelstafetten og cyklet sammen på Mallorca,” siger Martin Krøyer, administrerende direktør hos GripGrab.

Cykelturene skaber nye passioner og relationer. ”Det er noget af det smukke ved cykling – at det kan sam-

le mennesker om positive fysiske oplevelser i unikke omgivelser.”

Da coronapandemien ramte i 2020, kunne de ansatte pludselig ikke cykle sammen. Det fik virksomheden til at tænke i nye baner. ”Flere af vores udenlandske kolleger var begrænsede i forhold til deres frihed til at bevæge sig frit udenfor. Derfor udtænkte vi et nyt koncept, som vi kaldte ‘United Ride’. Det går i al sin enkelthed ud på, at alle medarbejdere i GripGrab får en hel dag, hvor de skal tilbringe tid med cykling samt reflektere over, hvad det er, cyklen og cyklingen gør for dem som individer, for vores samfund, vores planet og for GripGrab som brand og forretning. Med United Ride kan vi dele positive cykeloplevelser uden at være sammen rent fysisk.”

Det er ingen fridag for medarbejderne, men derimod en dag i cyklingens tegn, som de frit må fortolke, som de ønsker. Nogle vælger at cykle en lang tur alene, andre udforsker nye discipliner, og andre igen bruger dagen sammen med deres nærmeste (på cyklen naturligvis). ”Som et personligt perspektiv kan jeg berette, at jeg har gjort alt fra at cykle rundt om Esrum Sø med min ældste datter og hustru, til at køre nordkysten rundt på landevejscykel sammen med en håndfuld kolleger. Senest kørte jeg en meget lang tur på mountainbike, hvor jeg sammen med gode venner udforskede nye spor i Tisvilde.”

Cykling kan gøre verden til et bedre sted

”Vi tror på, at cykling har potentiale til at gøre verden til et bedre sted. Cykling er lig med klimavenlig transport, og de positive sundhedsmæssige effekter er uden sidestykke. Det gavner både den mentale og fysiske sundhed at bevæge sig og få pulsen op, og det er det, som gør cykling til noget helt unikt – muligheden for at kombinere sine transportbehov med sin daglige motion og opnå nye niveauer af personligt velvære,” siger Martin Krøyer.

United Ride er ikke en gratis omgang for virksomheden. Det koster noget at give medarbejderne en dag, hvor de ikke producerer det samme, som de plejer. ”Vi tror på, at de langsigtede positive effekter langt overstiger et eventuelt produktivitetstab.” 🚲



GripGrab er et dansk familieejet brand, startet i år 2000 af Kristian Krøyer, der ses her med sin familie. Virksomheden udvikler cykeltøj og tilbehørsprodukter til cyklister på alle niveauer og er dedikerede til at udvikle produkter, der gør det muligt for cyklister at cykle i al slags vejr.



BILDE OG FOTO: NORDJYSKE



Frivillige anlægger 1.500 meter ny sti

Siden 2006 er der talt om at anlægge en cykelsti mellem Ydby og Hurup i Nordjylland. Nu er den næsten færdig, men kun fordi en gruppe frivillige tog tingene i egne hænder.

”Da Ydby Skole lukkede i 2006, blev vi lovet en cykelsti til Hurup. Nu får vi den, og vi laver den selv,” fortæller Poul Erik Mark, en af de frivillige, og tilføjer, at projektet i høj grad er blevet mødt med velvilje fra de lodsejere, som har stillet jord til rådighed for ’Mølleå-stien’, som den kaldes.

Stien løber i å-dalen langs Holmgård Mølleå og er trods frivilligheden i projektet ikke

anlagt helt uden midler. Kommunen har bevilget 182.000 kroner til projektet. Pengene var oprindeligt tiltænkt et andet formål, som ikke kunne realiseres. Entreprenører har stillet en del af de maskiner, der er brugt til anlægsarbejdet, til rådighed for projektet og har været behjælpelige med at skaffe materialerne, den er lavet af. Stien åbner mulighed for en cykel- eller gåtur gennem et landskab, som hidtil har været ukendt land for de fleste.

FOTO: JENS HASSE



Skatteregler spænder ben for, at flere bruger cyklen

Det er en stor samfundsøkonomisk gevinst, hvis flere vælger cyklen til i hverdagen. Cyklistforbundet og flere andre organisationer vil derfor have ændret skattereglerne, så arbejdspladser bedre kan hjælpe medarbejderne op på cyklen. Alliancen for Cykelvenlig Skattelovgivning, som Cyklistforbundet har været med til at tage initiativ

til, har derfor sendt et åbent brev til skatteminister Jeppe Bruus. Alliancen kræver bl.a. ændringer i skattereglerne, da den nuværende lovgivning primært favoriserer kørsel med bil og kollektiv transport. Arbejdsgivere skal langt lettere kunne stille cykler til rådighed for medarbejderne til både pendling og til at løse arbejdsopgaver.



FOTO: SUSAN STØLSVIG SKOVMAND

Mere vejhjælp på cykel

SOS Dansk Autohjælp har siden 2020 haft to vejhjælpscykler i funktion i Københavnsområdet. Nu udvider virksomheden med endnu flere cykler – og ikke kun i hovedstaden.

”Nu har vi samlet så mange positive erfaringer, at vi har investeret i at gøre cyklende vejhjælp til et landsdækkende fænomen. Vi har indkøbt fem nye cykler, og i løbet af året kommer cyklerne ud til vores distrikter landet over. Der vil helt naturligt være store forskelle på, hvordan cyklerne giver mening i Vestjylland i forhold til i København – men vi glæder os til at høste endnu flere erfaringer og blive klogere,” siger Nina Juhl Østergaard, presserådgiver i SOS Dansk Autohjælp.



Skriv under for ren luft

Du kan nu skrive under på et borgerforslag om, at luftforureningen i Danmark inden 2030 skal opfylde WHO's luftkvalitetskriterier. Cyklistforbundet opfordrer sammen med en ny alliance af grønne og sundhedsfremmende organisationer danskerne til at skrive under på forslaget.

Luftforurening, som blandt andet skyldes trafik, er hvert år skyld i 4.000-6.000 for tidlige dødsfald, et væld af kroniske sygdomme og koster årligt det danske samfund omkring 95 milliarder kr. 'Der er noget i luften' er navnet på den nye kampagne, der skal sikre 50.000 underskrifter til borgerforslaget. Skriv under her: bit.ly/3oLzEHl

ILLU: SHUTTERSTOCK



Cykelambassaden uddelte priser

Cykelambassaden (Cycling Embassy of Denmark) har netop uddelt sin 'Lederskabspris' (Leadership Award) for fremme af cykling. Årets modtagere blev Kevin Mayne fra Cycling Industries Europe og Jill Warren fra European Cyclists' Federation. Cykelambassaden skriver blandt andet i sin begrundelse:

"Prisen er et bevis på Kevins og Jills ekstraordinære dedikation og utrættelige kamp for at fremme cykling på tværs af det europæiske kontinent. Deres ukuelige engagement, sammen med de uvurderlige bidrag fra deres respektive organisationer, har været afgørende for vedtagelsen af den banebrydende europæiske cykelstrategi, som sigter mod at fordoble udbredelsen af cykling inden 2030."

FOTO: ECF



Fire byer blev hædret

Nogle byer gør mere for cykling end andre. European Cyclists' Federation (ECF) uddelte fire priser ved sin store årlige konference, Velo-city. Priserne gik netop til byer, der har gjort en særlig indsats for at fremme cykling. Helsingborg Kommune fik prisen for cykelinfrastruktur for Varvsbron, der er en ny storslået cykel- og fodgængerbro. Byen Essen fik den såkaldte 'Cykelvenlig arbejdsgeberpris'. Oslo Kommune fik 'Trafiksikkerhedsprisen' for sine utrolige fremskridt mod at blive en af Europas sikreste byer for cyklister, mens Heidelberg fik en 'cyklings-forbedringspris'.

I 2022 registrerede Heidelbergs cykeltællere en vækst på 17 procent i antallet af cykelture sammenlignet med året før – fra et i forvejen højt grundlag.



FOTO: BIKE BUDAPEST PARADE

15.000 demonstrerede i Budapest

Lørdag 22. april deltog mere end 15.000 mennesker i Bike Budapest Parade, en begivenhed organiseret af den ungarske Cyklistklub. Sammen krævede de mere og sikrere cykling i byen og demonstrerede et stærkt ønske om en by, der er egnet til cykling. I de seneste 20 år har den ungarske Cyklistklub arbejdet på at fremme en ændring af Budapest og gøre infrastrukturen mere sikker for cyklister.

I Bike Budapest Parade er en af de mange kampagner, klubben arrangerer årligt, for at fremme cykling i hovedstaden. I alt mere end 15.000 deltagere krydsede byen langs en rute på 15 kilometer, og de demonstrerede blandt andet for en bilfri bro: Chain Bridge er et historisk vartegn for byen og kendt for sin intense biltrafik.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Birmingham lærer af København

Birmingham, vil nu være lige så cykelvenlig som København. Det har byrådet i byen (Birmingham City Council) for nylig besluttet.

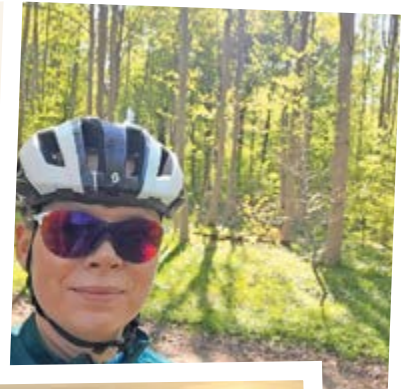
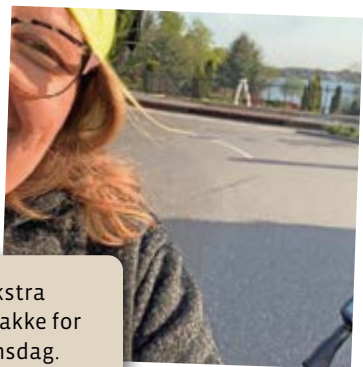
"Vi er allerede en by i fremgang, og vi søger at bruge de investeringer, der kommer ind, til at fordoble mængden af grønne områder i byen, hvilket gør os lige så grønne som Wien, og til at fordoble aktive rejseruter til

omkring 200 kilometer, hvilket vil sætte os på samme niveau for cykelvenlighed som København," siger leder af byrådet, Ian Ward, der betegner den 20-årige udviklingsplan som den mest ambitiøse for Birmingham i 100 år. Planen betyder bl.a., at en del af byens store motorringvej skal omdannes til en park.

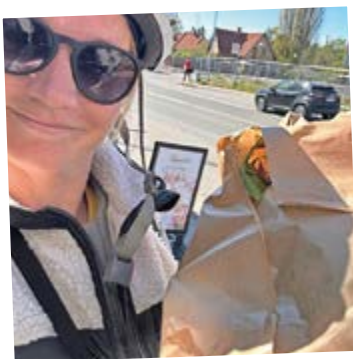


OMVEJ M

Over 50.000 cyklede med i årets **VI CYKLER TIL ARBEJDE-**kampagne i hele maj måned. Tak til de mange arbejdspladser, der deltog og havde det sjovt med at cykle! Et af de faste indslag er 'Omvejs-onsdag'. Over 1.200 fotos af den smukke onsdag blev sendt ind til Cyklistforbundet. Vi bringer her nogle af dem.



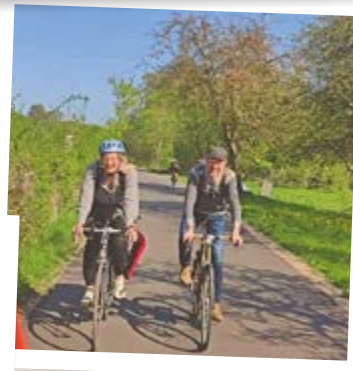
I dag tog jeg en ekstra rute inkl. djævlbakke for at fejre omvejs-onsdag. Middelfart har meget at byde på, og det blev en tur med udsigt til Lillebælt og den Nye Lillebæltsbro i det fjerne. Forbi Clay og igennem den smukke Kongebroskov.



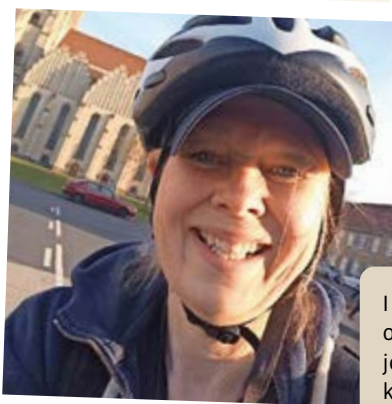
Jeg cykler som regel en god omvej hver morgen (ofte 50 km i stedet for den direkte vej på 7 km), når vejret er til det, og bortset fra blæsten har denne uge jo bidraget med flot solskin hver morgen. Næsten hver morgen møder jeg enten harer, fasaner eller rådyr – foruden disse smukke køer, som også nyder morgensolen på markerne ved Clausholm slot.

LED VILJE

Vinder af
1. PRÆMIEN



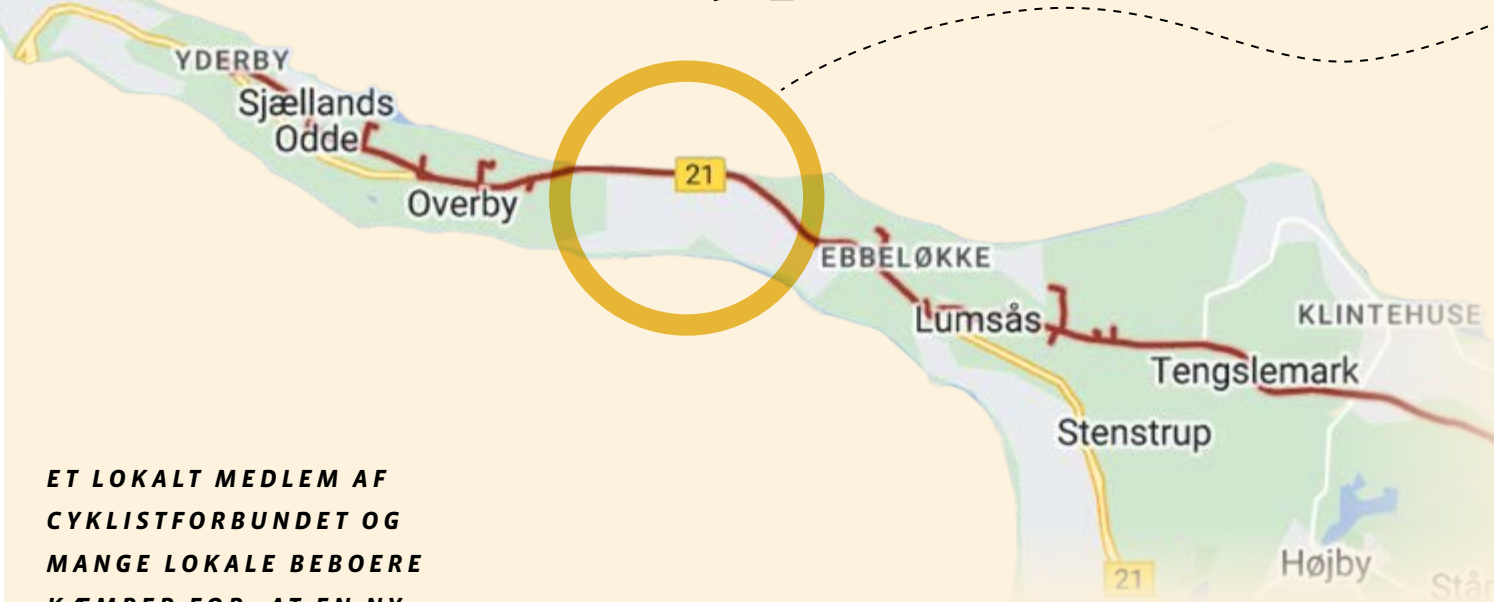
Onsdag den 10. maj bød på den skønneste omvej på vej hjem fra arbejde. Cykelturen bød på forårsluft, fuglesang og følelse af frihed. Turen gik ud af den skæve bane fra Grindsted til Filskov. Undervejs var der en pause ved Vandværks-søen. Tak for opfordringen til at tage en omvej.



I dag valgte jeg at tage vejen opad Bispebjerget, og ikke, som jeg plejer, udenom. Det gav to kilometer ekstra i benene og opad en bakke. Der jeg slog jeg to fluer med ét smæk. Jeg krydser fingre for, at det giver pote med en gevinst.



Hård kamp for at få cykelsti anlagt på den **'rigtige'** side af landevej på Odden



ET LOKALT MEDLEM AF CYKLISTFORBUNDET OG MANGE LOKALE BEBOERE KÆMPER FOR, AT EN NY CYKELSTI KOMMER TIL AT LIGGE UD MOD KATTEGAT, I STEDET FOR SYD FOR ODDENVEJ, SOM VEJDIREKTORATET ØNSKER.

Den ene bil følger tæt efter den næste. Sådan bliver det ved bil efter bil, og nogle gange også lastbil efter lastbil.

Cirka hvert tredje kvarter ruller et færgetræk ind over Sjællands Odde, så der er ikke noget at sige til, at Folketinget har bevilget penge til at forlænge den nuværende cykelsti. Cykelstien skal være tre kilometer længere, så den løber forbi et område med 1.100 sommerhuse. Herfra kan cyklister fortsætte ad biveje.

Vejdirektoratet vil anlægge stien **syd** for Oddenvej, men det ønsker mange af de lokale beboere og sommerhusejere ikke. De frygter, at sriben af biler vil skabe farlige situationer for cyklisterne.

”De fleste bilister skal dreje til venstre for at komme ind til deres

huse. De vil tage chancen, når der opstår et lille hul i færgetrækket, men de risikerer at overse cyklister, som kommer kørende på tværs på den anden side af vejen. Det er ikke en sikker linjeføring for cyklister,” forklarer Stig Ørntoft.

Han er medlem af Cyklistforbundet, bor ud til landevejen og står i spidsen for indsatsen med at få cykelstien anlagt på nordsiden og dermed ud mod vandet. Arbejdet har stået på i to år med møder, noter, aktindsigter og udarbejdelse af illustrationer og løsningsforslag. Et kæmpearbejde med ét formål: at få Vejdirektoratet til at ændre holdning.

Vejdirektoratet vurderer nemlig, at det vil være mest trafiksikkert med en sydlig løsning.



Jens Peter Hansens illustration viser Vejdirektoratets anbefaling til cykelsti på sydlig side af Oddenvej. Legoklodserne illustrerer cykler, biler og lastbiler. Desværre har Vejdirektoratet efter landsformandens mening ikke taget hensyn til det ekstra trafik kaos, det vil give, og at cyklisterne ikke vil blive set af bilister til sommerhusene som skynder sig at udnytte de små huller i trafikken fra færgetrækket.

”Hvis vi placerer cykelstien nord for landevejen, skal cyklister fra sommerhusområdet krydse vejen for at komme over på den. Det er en vej med meget trafik og indimellem også for høje hastigheder,” uddyber afdelingsleder Maria Lønsmann Sande fra Vejdirektoratet.

Sommerhusejere vil cykle i læ

Men ifølge Stig Ørntoft vil det være begrænset, hvor meget sommerhusejerne vil bruge cykelstien.

”De vil foretrække at cykle mellem sommerhusene, for det er hyggeligt, og så er der læ. En ny cykelsti vil i langt højere grad blive brugt af folk, som cykler langt,” siger Stig Ørntoft.

Cyklistforbundets formand, Jens Peter Hansen, cykler jævnligt fra færgen på spidsen af Odden mod København. Også han går ind for, at cykelstien skal ligge ud mod det smukke Kattegat. Han afviser, at det vil være farligt, at cykelstien ligger på nordsiden.

”Cyklister ved, at det er deres eget ansvar at komme sikkert over, når de skal krydse en vej. Derfor sker der stort set aldrig ulykker i den slags situationer. Derimod vil vi med en cykelsti på sydsiden være afhængige af, at bilerne holder tilbage,” siger Jens Peter Hansen.

Han maler et billede af en bilist, som i sin iver for at slippe igennem færgetrækket enten kører en cyklist ned eller træder på bremsen, i det øjeblik han får øje på cyklisten, med det resultat, at den næste bil i færgetrækket torpederer bilen.

Også turister ønsker nordlig rute

Også organisationen Dansk Cykelturisme ønsker en nordlig cykelsti.

”På nordsiden kan cykelstien blive en rekreativ oplevelse af format – og selvfølgelig bør cyklisterne og ikke bilisterne køre i første række til vandet,” siger direktør Jesper Pørksen.

En dobbeltrettet cykelsti er ikke den bedste løsning alle steder, medgiver Maria Lønsmann Sande. Men sommerhusejerne på Sjællands Odde vil vide, at de skal krydse en dobbeltrettet cykelsti, når de skal ud på Oddenvej.

”Derfor vurderer vi, at det ikke vil være farligere at anlægge cykelstien på sydsiden,” fortæller afdelingslederen.

I en intern statusmail sendt rundt i Vejdirektoratet insinuerer en medarbejder, at Stig Ørntofts modstand mod den sydlige linjeføring skyldes, at den vil komme til at løbe over hans grund. Men det er ifølge Stig Ørntoft ikke årsagen til, at han og mange andre vil have cykelstien over på den anden side af vejen.

”Vi naboer er enige om, at en cykelsti syd for er decideret farlig. Men det handler ikke kun om os: 750 beboere og sommerhusejere har skrevet under på, at det vil være en dårlig ide med en dobbeltrettet cykelsti syd for Oddenvej. Det er ret mange underskrifter. Og jeg synes faktisk ikke, det er i orden, at en medarbejder forsøger at tillægge os andre motiver,” siger Stig Ørntoft.



Vi naboer er enige om, at en cykelsti syd for er decideret farlig

STIG ØRNTOFT
NABO



Cyklistforbundets landsformand bakker op.

”Når folk kommer på mærkerne, er det som regel, fordi de har en personlig interesse i det, der bliver planlagt. Uanset hvad, er en nordlig cykelsti den bedste løsning,” siger Jens Peter Hansen.

De 750 underskrifter har gjort indtryk i Vejdirektoratet, som nu har udsat afgørelsen, så etableringen af cykelstien også udsættes.

”Vi har besluttet at undersøge flere linjeføringer, for vi vil være sikre på, at vi lander på den bedst mulige løsning,” siger Maria Lønsmand Sande. Den indædte kamp imod den sydlige linjeføringer medførte nemlig, at Vejdirektoratet i april afholdt et borgermøde i Odsherred, hvor de mødtes med blandt andre oppositionen mod syd-løsningen og her fortalte, at de nu ville genoverveje linjeføringen.

”Partierne Nyt Odsherred, Socialdemokratiet, Venstre og Odsherred Kommune er meget enige i, at cykelstien skal ligge på nordlig side og har støttet os i vores argumentationer,” fortæller Stig Ørntoft.

Maria Lønsmand Sande tør ikke sige, om en dobbeltrettet cykelsti kommer til at ligge på den ene eller anden side af vejen, eller om det ender med cykelsti på begge sider.

”Vi bruger resten af året på vores undersøgelser, og så fremlægger vi resultaterne på endnu et borgermøde og forklarer, hvilke hensyn vi er nødt til at tage – det gælder fx naturbeskyttelse og strandbeskyttelse,” fortæller afdelingslederen.

Stig Ørntoft finder håb i, at Odsherred Kommune på borgermødet om projektet for nylig foreslog, at man forlænger cykelstien med en kilometer ud over de planlagte tre, så den fører helt til Havneby længe ude på odden.



Cyklistforbundets Landsformand, Jens Peter Hansen, flankeret af Stig Ørntoft (th) og naboen Jens Petersen (tv).



Sagen er et godt eksempel på, at det er vigtigt, at vores lokalafdelinger råber op. De kender forholdene, politikerne og forvaltningen, som de kan aftale et samarbejde med

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET

”Den idé vil vi forfølge, for det vil gøre det naturligt, at cykelstien placeres på nordsiden. Ellers skal cyklisterne krydse Oddenvej to gange,” siger han med henvisning til, at den nuværende cykelsti inde fra Sjælland ligger nord for vejen.

Jens Peter Hansen fra Cyklistforbundet er ret sikker på, at det ender med en nordlig cykelsti. Det er der tre årsager til: Det er lykkedes at indsamle 750 underskrifter for den løsning. Underskrifterne har fået Vejdirektoratet til at revurdere opgaven. Og kommunen har meldt sig på banen.

”Der bør være penge til at forlænge cykelstien til Havnebyen, for der var afsat 43 millioner til en cykelsti nord for Randers, men udbuddet lød kun på 7,1 millioner, så der er nogle til overs der. Jeg tror, at Vejdirektoratet kan få lov til at bruge det, der er til overs i Randers, på Sjællands Odde, når nu pengene kommer fra samme pulje,” siger Jens Peter Hansen. 🚲


TEMA

SISSE FISKER ELSKER MEDVIND PÅ CYKELSTIEN

Sisse Fisker er tidligere studievært på både DR og TV 2, blandt andet på TV 2 Sporten. Nu er hun bestyrelsesformand i SMIL-fonden. Foto: Sif Meincke.

Den tidligere studievært er inkarneret elcyklist. 46-årige Sisse Fisker har løbet adskillige maratonløb uden anden hjælp end mad og drikke, men på cykelstien vil hun gerne have lidt ekstra 'medvind'. Hun elsker sin elcykel, som hun har kørt 20.000 kilometer på, siden hun købte den for fem år siden.


"Jeg cykler til alting. Vi bor 15 kilometer væk fra København og fravalgte bil nummer to og købte en elcykel i stedet for, og jeg elsker at køre på den. Det er vildt lækkert med 'medvind' på cykelstien, hvor du stadig får motion. Du får lidt hjælp, men skal stadig bruge benene," siger Sisse Fisker.

Hun har tjek på teknikken, når det gælder motion og kan følge med i, hvor meget

anstrengelserne er værd. "Jeg har et pulsur og kan se, at jeg brænder masser af kalorier af. Men jeg kommer ikke svedig ind til arbejde eller til møder. Pulsene ligger på 120/130 stykker. Uden el ville den sikkert ligge omkring 160," siger Sisse Fisker. Hun cykler 20-30 kilometer hver dag.

"Det er fx til møder, til padel tennis og til sommerhuset i Vejlbj Strand. Om vinteren pakker jeg mig bare ind i termotøj og hue. Det er altid fedt at få noget frisk luft," fortæller den tidligere studievært.

Hun regner med snart at skifte elcyklen ud med en nyere model.

"En elcykel koster noget, men det tjener jeg ind mange gange på sparet benzin, togbilletter og parkeringsudgifter," siger Sisse Fisker. 



TO GENERATIONER TESTER: SKAL CYKLEN HAVE EL PÅ?

HVORDAN SER TO FORSKELLIGE GENERATIONER MED FORSKELLIGE BEHOV PÅ IDEEN OM EN ELCYKEL? MALENE OG HANNE FRA CYKLISTFORBUNDETS KONTOR TESTER CYKLER MED BATTERI PÅ.

Det er onsdag morgen, og turen går til den hollandske elcykelproducent Gazelles testcenter i Søborg – 6,5 kilometer fra min lejlighed. Jeg beslutter mig for at hoppe på min almindelige cykel. Jeg har modvind det meste af vejen, og jeg fornemmer hurtigt, at jeg ikke kan undgå at komme halvsvedende frem. På cykelturen er ideen om en elcykel pludselig ikke så langt væk.

Ved Gazelle står min kollega i Cyklistforbundet Hanne Østergaard og venter på mig. Med forskellige cykel-

vaner og behov skal vi sammen ind og prøve elcykler og se, om der er noget, det matcher vores behov, og om vi kunne overveje at supplere med en elcykel. Hanne er 62 år og cykler 13 kilometer til og fra arbejde de fleste dage. Jeg selv er 26 år, og jeg cykler mellem tre og fem kilometer til og fra arbejde og studie de fleste dage om ugen.

Cykler for alle

I Gazelles testcenter møder vi Tomas, der byder velkommen med kaffe og

vand. Testcenteret er stort og lækkert, og man bliver næsten helt overvældet af det store udvalg af cykler.

Vi finder hurtigt ud af, at der er elcykler for enhver smag og til alle typer – både til pendleren, supercyklisten, børnefamilierne og folk med dårlig balance. Tomas spørger til vores specifikke behov. Hanne er meget klar om, at hun skal have en cykel med fodbremse, og at cyklen skal kunne klare indkøb. Samtidig er en generel hindring for Hanne, at man med en elcykel, skal slæbe rundt på batteriet. Vigtigst for mig er, at cyklen ikke er for tung, og at der kan sættes en kurv på uden problemer. Desuden vil en vigtig faktor for mig være, at den ikke er for dyr.

Sammen med Tomas snor vi os gennem de mange modeller. Tomas fortæller, at Gazelle både har cykler med fodbremse og håndbremse, at flere af elcyklerne slet ikke er så tunge sammenlignet med mange almindelige cykler, og at flere af modellerne har et display, man kan tage af frem for at fjerne batteriet, når man fx skal handle. Uden displayet kan cyklen ikke køre, og den er derfor ikke lige så attraktiv at stjæle

Som at cykle på en drøm

Efter en større gennemgang af cyklerne rykker vi nu ind på testbanen. Hanne sætter sig op på den første cykel og triller let afsted. Første omgang uden el overrasker hende: ”Den er jo fed at cykle på. Vægtmæssigt er det præcis, som at cykle på en



Hanne Østergaard får besked om elcyklens muligheder af Tomas fra testcentret.

almindelig cykel." Hanne har tidligere fortalt, at hun har set vægten på cyklerne som et af de største problemer, så på den måde er cykelturen på testbanen med til at afkræfte hendes fordomme. De næste runder på banen tager Hanne med el, og hendes begejstring er let at mærke: "Det er jo som at cykle på en drøm. Den kunne jeg sagtens falde for."

Efter at Hanne har cyklet et par runder, hopper jeg på en cykel og følger med. Den er superlækker at køre på, og den glider let hen over banen. Jeg bliver positivt overrasket over, at displayet er nemt at bruge, og at den både kører godt med og uden el. Jeg står af cyklen, og for at mærke vægten, forsøger jeg at løfte den. Den er noget tungere end min egen cykel, men til min overraskelse viser Tomas så, at cyklen har en 'gå-funktion', hvor cyklen hjælper med en smule el, når man fx skal op ad en rampe eller have cyklen med i toget. Det, synes jeg, gør en kæmpe forskel.

Elcykel eller ej?

På papiret er Hanne den oplagte kandidat til en elcykel, så på vejen tilbage til kontoret skal jeg selvfølgelig høre, om hun efter prøvekørslen kunne forestille sig at købe en elcykel. Hanne kan godt lide at lægge rugbrødskræfterne i cykelturen, så elcyklen har ikke overvundet hende i denne omgang: "Jeg synes, at det er en fantastisk mulighed, og det er super, at folk, der ikke ellers ville komme på cyklen, kan komme det



Hanne Østergaard, (63 år), organisationssek. i Cyklistforbundet og Malene Lydom Thomsen (26 år), studentermedhjælper i Cyklistforbundet og kandidatstuderende i retorik.

med en elcykel. Men så længe, jeg er i så god form, så bliver det ikke relevant for mig."

Hanne kan godt se potentialet i at købe en elcykel om fem til ti år, hvis formen forværres, men ikke før det. Samtidig fortæller Hanne, at hun har nem adgang til offentlig transport, men var dette ikke tilfældet, kunne en elcykel sagtens være en mulighed.

Selv om elcyklen virkede fristende på turen ud til Gazelle, og følelsen på

elcyklen var virkelig god, er jeg heller ikke på vej ud for at erhverve mig en elcykel. Med de afstande, jeg har nu, er elcyklen ikke så relevant for mig, og som Hanne sætter jeg også pris på den motion, jeg får, ved at cykle på min almindelige cykel. Prøveturen på elcyklen har dog gjort, at jeg sagtens kunne overveje det i fremtiden. 🚲



EKSPLOSIV FREMGANG FOR ELCYKLER

FOR BARE TI ÅR SIDEN KORTE NÆSTEN INGEN PÅ DEM. I DAG HAR HVER FJERDE SOLGTE CYKEL MOTOR. ELCYKLEN HAR I DEN GRAD INDTAGET DE DANSKE CYKELSTIER. CYKLISTER SER NÆRMERE PÅ FÆNOMENET, DER GIVER EVIG MEDVIND PÅ CYKELSTIEN.

Man skal ikke længere tilbage end 2011, før elcyklen sad på nul procent af det danske marked for cykler. Spring frem til i dag, og der er batteri og motor på næsten hver fjerde solgte cykel.

En undersøgelse fra Det Nationale Videncenter for Cykelfremme viser, at elcyklen er en transportform i eksplosiv fremgang, og at vi kommer til at se langt flere elcykler på de danske cykelstier i fremtiden. Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, forventer, at elcykler overtager i en grad, så der snart er flere, der kører med batteri end uden.

”Jeg tror, at elcyklerne allerede om fem år har indhentet de almindelige cykler. I Holland sælges der allerede nu flere elcykler end konventionelle cykler, og den udvikling forventer jeg også sker i Danmark,” siger han.

I 2022 udgjorde antallet af solgte elcykler 57 procent af det samlede cykelsalg i Holland.

Undersøgelsen fra Det Nationale Videncenter for Cykelfremme viser, at 14,4 procent af danskerne har benyttet sig af en elcykel i løbet af det seneste år. Over halvdelen af respondenterne giver udtryk for, at de kunne forestille sig at anskaffe en elcykel.

Tidligere blev elcyklen af mange betragtet som et seniorprodukt. Den fordom ser nu ud til at være forduftet. I dag ser en del yngre og midaldrende et lys i elcyklen, hvilket kommer til udtryk i undersøgelsen ved, at 32 procent af de danskere, der har brugt en elcykel inden for det seneste år, er under 40 år.

”Når du bor et sted, hvor der ikke kører busser otte gange i timen, så er der brug for alternativer. Her er det positivt, at elcyklen vinder frem. Hvor 10-15 kilometer er for meget for mange på ren pedalkraft, så kan elcyklen gøre det til en reel mulighed i hverdagen,” sagde transportminister Thomas Danielsen (V), da undersøgelsen blev lagt frem af Det Nationale Videncenter for Cykelfremme, der hører under Vejdirektoratet.

Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag ser også på elcyklen med overvejende positive øjne.

”Undersøgelser viser, at folk cykler længere, når de cykler på elcykel, og den får folk til at cykle, som ellers ville stoppe – fx ældre mennesker. Så jeg mener, at elcykler på mange

måder er en god ting for cyklismen. Man kan mene, at den er mindre miljøvenlig, fordi den er udstyret med batteri, men det opvejes så rigeligt, hvis den får flere til at vælge bilen fra – og det gør den,” siger han.

Ifølge den hollandske elcykelproducent Gazelle producerer en elcykel mindre end 2 procent af CO₂-emissionerne fra en gennemsnitlig benzinbil og mindre end 4 procent af CO₂-emissionerne fra en elbil.

”Undersøgelser fra Holland viser, at folk er mere tilbøjelige til at cykle længere distancer, hvis cyklen er elektrisk, og det bliver også bakket op i den seneste undersøgelse fra Vejdirektoratet, hvor danskere tilkendegiver, at elcyklen giver dem til lyst til at cykle mere og længere. Så elcyklen kan forhåbentlig være med til at sikre, at flere cykler generelt,” siger Jaap Huizenga, country manager for Gazelle Denmark. 🚲



NÆSTEN TRE UD AF FIRE CYKLER, KARSTEN SÆLGER, ER ELCYKLER

FORMANDEN FOR DANSKE CYKELHANDLERE FORSTÅR IKKE, AT FOLKETINGET IKKE GØR MERE FOR AT FREMME SALGET AF ELCYKLER. CYKLISTFORBUNDETS DIREKTØR ER ENIG.

Hele 70 procent af de cykler, formanden for Danske Cykelhandlere, Karsten Hansen, sælger i sin butik, er elcykler. Det er dog meget atypisk sammenlignet med andre cykelhandlere. Ifølge Karsten Hansen er cirka 25 procent af de solgte cykler i Danmark, elcykler. Det er et tal, som Karsten Hansen gerne ser stige, fordi elcykler efter hans mening er med til at vende den generelt sløje udvikling, der har været de seneste ti år, hvor færre og færre danskere cykler.



Folketinget burde da gøre meget mere for at fremme cyklismen

KARSTEN HANSEN
FORMAND FOR DANSKE CYKELHANDLERE

"Elcykler giver folk, som næsten var holdt op med at cykle, den hjælp, som er nødvendig, så de pludselig kan cykle igen. Og hvis du kører 5-7 kilometer til arbejde på almindelig cykel, synes du måske, at det er rigtig langt, og du kan være så svedig, når du når frem, at du næsten er nødt til at skifte tøj. På en elcykel kan du fint tage 8-10 km uden det problem. Vi oplever, at de cykler meget mere, end de nogensinde har gjort. Og de

cykler oftere, og de cykler længere. Så det har været en stor lykke for alle, at elcyklen blev opfundet," siger Karsten Hansen.

Salget af elcykler er stigende, men Karsten Hansen mener, at det skal hjælpes yderligere på vej med økonomiske incitamenter.

"I andre lande støtter man salget af (el)cykler, fx med højere kørselsfradrag eller tilskud til elcykler. For at få folk til at hoppe op på cyklen. Det har vi desværre ikke i Danmark, det har politikerne ikke forstået at gøre," siger Karsten Hansen, der undrer sig over den manglende opbakning.

"Vi skal da gøre alt for at fremme cyklismen, specielt i de store byer, hvor man har trængsel, der mangler parkeringspladser til biler, og hvor man i mange af de store byer faktisk ikke ønsker bilerne ind i byen. Og det gælder også i forhold til at bygge flere cykelstier."

I Sverige, Holland, Tyskland, Malta og andre lande er skattelovgivningen taget i brug for at fremme cyklismen via arbejdsgiverne. Faktisk er Danmark et af de eneste lande i EU, som ikke har målrettede skatteinitiativer for at fremme cyklismen.

Også Cyklistforbundets direktør efterlyser, at virksomheder og/eller staten økonomisk bakker op om køb af elcykel og/eller cykling generelt.

"Det burde de helt klart gøre, og det er jo faktisk en såkaldt nobrainer, da både samfund og virksomheder sparer virkelig mange penge på sparede sygedage og sundhedsudgifter ved at flere cykler," siger Kenneth Øhrberg Krag.

Formanden for Danske Cykelhandlere har set, hvordan markedet for elcykler har ændret sig, hvor det tidligere var mest ældre mennesker, der købte dem.

"Det er alle aldre, og det er alle samfundslag - lige fra direktøren til



Karsten Hansen har været cykelhandler i Aabenraa i over 30 år.

rengøringsdamen. Har man først prøvet at køre på en elcykel, så kommer man tilbage og vil have en," fortæller Karsten Hansen. 🚲



SNYD ELLER SUNDT?

SÅ SUNDT ER DET AT KØRE PÅ ELCYKEL

Der er forskellige undersøgelser og holdninger til, hvor sundt det er at køre på elcykel. Der er dog bred enighed om, at det ER sundt – forskerne er dog ikke helt enige om hvor sundt.

Et studie publiceret i tidsskriftet *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* fulgte over 10.000 voksne i syv europæiske lande. Her endte elcyklister med at have en lille fordel i forhold til pedalcyklister, når det kom til den samlede motion hver uge. Studiets forfattere tilskriver dette i høj grad den øgede tid, som elcyklister bruger på deres cykler i forhold til cyklister, samt de længere ture, der tages af elcyklister.

Studiets forfattere går så langt som til at sige, at resultaterne potentielt bør bruges til at lobbye for øget brug af elcykler og forbedret infrastruktur til elcykling.

En anden undersøgelse fra University of Basel viste, at mennesker,

der bruger en elcykel til deres daglige transport, opnår samme sundhedsfordele som dem, der cykler på en almindelig cykel. Forskerne konkluderede, at elcykling kan betragtes som en form for moderat træning og kan bidrage til at reducere risikoen for hjertesygdomme og forbedre den generelle sundhed.

De konkluderer, at træning med en elcykel på ingen måde er mindre effektiv, men har sammenlignelige sundhedsmæssige fordele som almindelig cykling. Desuden fandt forskerne, at selv efter en relativt kort træningsperiode på fire uger blev der opnået forbedringer i kardiorespiratorisk kondition - den evne, vores krop har til at levere ilt til musklerne, mens vi udfører fysisk aktivitet.

En undersøgelse fra University of Bristol sammenlignede energiforbruget og hjertefrekvensen hos cyklister på almindelige cykler og

elcykler. Forskerne fandt, at elcyklister brugte mindre energi end almindelige cyklister, men stadig brugte mere energi end folk, der kører i en bil. Hjertefrekvensen var også lavere hos elcyklisterne end hos almindelige cyklister.

En undersøgelse fra University of Colorado Boulder viste, at elcyklister kan opnå en højere træningsintensitet end almindelige cyklister, da de kan bruge elassistance til at cykle hurtigere og længere, end de normalt ville være i stand til.

I det hele taget tyder undersøgelserne altså på, at elcykling er en sund og effektiv form for motion, der kan give lignende sundhedsfordele som almindelig cykling, samtidig med at det er mere tilgængeligt for folk, der måske ikke er i stand til at cykle på en almindelig cykel på grund af alder, helbred eller fysisk form. 🚲

GODE RÅD TIL KØB AF ELCYKEL

BAGHJULSMOTOR ELLER CENTERMOTOR? DER ER MANGE SPØRGSMÅL AT TAGES STILLING TIL, NÅR DU KØBER ELCYKEL. LÆS VORES GUIDE, OG BLIV KLOGERE PÅ, HVAD DU SKAL VÆRE OPMÆRKSOM PÅ, NÅR CYKLEN SKAL HAVE BATTERI.



TYPE OG BEHOV:

Vælg den rette type elcykel: Der er forskellige typer elcykler, herunder klassiske cykler og citybikes. På klassiske cykler sidder du mere oprejst, og farten er moderat. Citybikes har en mere sporty kørestil og er hurtigere. Vælg den type, der passer til dig.

BATTERIKAPACITET:

Batteriets kapacitet er vigtig, da det bestemmer, hvor langt du kan køre på en opladning. Overvej din typiske køreafstand, og sørg for, at cyklens batteri har tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme dine behov.

MOTORPLACERING:

Elcykler har normalt enten forhjulsmotorer, eller centermotorer. Forhjulsmotorer yder optimal hjælp, når du skal accelerere, bestige bakker eller køre i modvind. God til kortere ture i byen. Centermotoren er placeret i selve kranken, hvilket giver god balance og vægtfordeling. Den er kraftigere end forhjulsmotoren. Centermotor giver dig en naturlig og kontinuerlig fremdrift. Velegnet til længere ture.

TESTKØRSEL:

Hvis det er muligt, skal du prøve at tage en testkørsel på den elcykel, du overvejer at købe. Dette giver dig mulighed for at føle, hvordan cyklen kører, og om den passer til din kørestil og komfortniveau.

KVALITETEN AF CYKLEN:

Køb en kvalitetscykel fra en pålidelig producent, så du kan være sikker på, at cyklen vil holde i mange år. Undersøg også garanti- og reparationsmulighederne.

VÆGT:

Elcykler kan være tunge, så vær opmærksom på cyklens vægt. Hvis du har brug for at bære cyklen op ad trapper eller opbevare den et sted, hvor der ikke er en elevator, kan en tung cykel være besværlig. Nogle elcykler har en funktion, der hjælper dig, når du trækker cyklen.

TJEK:

Læs anmeldelser, og søg anbefalinger: Gå online, og læs anmeldelser fra andre kunder. Det kan give dig nyttig indsigt i, hvad andre brugere synes om specifikke modeller og mærker.



Det er 'nederen' at ankomme svedig til gymnasiet

Mange unge i dag har adgang til bil og fravælger i stigende cyklen og offentlig transport. Med den kvalitative undersøgelse **'Cykelturen til gymnasiet'** har Cyklistforbundet skaffet viden om de fordele og ulemper, som gymnasieelever oplever ved at cykle til skole.

”**D**et ødelægger lige det hår, man lige har sat.” Sådan lyder det fra en deltager i en ny undersøgelse over unges

cykelvaner som forklaring på, hvorfor hun ikke cykler til gymnasiet.

Flere og flere unge vælger bilen i stedet for cyklen, når de skal hen på gymnasiet. I en ny undersøgelse har Cyklistforbundet spurgt en række unge, hvad der er vigtigt for dem, når de skal vælge transportform. Den viser blandt andet, at unge ser cykling som noget, der bidrager til at komme i god form – men nogle oplever fx også, at det er 'nederen' at ankomme svedig til gymnasiet, og det kan få dem til at vælge cyklen fra.

”En af de ting, som jeg kender, som er noget af det værste, det er, hvis du godt kan lide at race lidt på din cykel, så kommer du svedig i skole, og det er sådan lidt nederen,” siger Carl, en af de unge.

Undersøgelsen er gennemført i regi af Cyklistforbundets videns- og innovationsprojekt Unges Transportvaner finansieret af den statslige cykelpulje 2021, og resultaterne skal bl.a. bruges i kommuner og regioners indsats for at få flere unge til at cykle.

De unge er bevidste om cyklens klare fordele, men de oplever også, at cyklen er forbundet med ulemper. Cyklen gør dem fleksible og uafhængige. Men i en gymnasiehverdag uden faste klasselokaler fungerer bilen som et opbevaringssted, så de slipper for – oveni computer og bøger – at skulle slæbe rundt på fx en stor idrætstaske fra lokale til lokale.

”Det er et stort problem, at færre og færre unge cykler til gymnasiet, så derfor har vi nu spurgt de unge selv for at blive klogere på, hvad det skyldes. Undersøgelsen giver os nog-

le vigtige svar på, hvorfor flere og flere unge vælger at tage bilen hen til gymnasiet. Jo flere unge, der vælger bilen til på bekostning af cyklen, desto flere unge går glip af den sundhed, som cykling i hverdagen leverer,” siger Cyklistforbundets direktør, Kenneth Øhrberg Krag.

Undersøgelsen har benyttet sig af 'digital etnografi' som metode. 23 gymnasieelever fra hele landet modtog på deres telefon spørgsmål, som de besvarede med videoer, hvor de filmer sig selv, mens de svarer. Metoden har givet 230 ærlige og meget uddybende besvarelser om gymnasieelever og transportvalg.

Værktøjskasse med ti konkrete forslag

På baggrund af undersøgelsen har Cyklistforbundet udviklet en værktøjskasse med ti konkrete indsatser til gymnasier. Værktøjskassen er udarbejdet i tæt samarbejde med gymnasieelever, gymnasielærere og regionale fagpersoner.

”Der er flere ting, som ungdomsudannelserne kan gøre for at bakke op om cykling. I værktøjskassen er der både små og større initiativer, som kan skaleres op og ned, og som er lige til at realisere på gymnasierne,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Der er også mange positive udsagn om cykling i undersøgelsen:

”Hvis det er godt vejr, og man kan cykle i shorts og trøje, som jeg gjorde her til morgen. Så er det også bare megalækkert lige at kunne cykle inden gymnasiet,” siger en af deltagerne. 🚲

Fra værktøjskassen

Bilfri dag

Arrangér en bilfri dag på skolen, hvor parkeringspladsen spærres, af og alle opfordres til at cykle eller tage offentlig transport til skole.

Lotteri

Lav et lotteri med præmier til dem, der cykler. Man får et lod for hver dag, man cykler til gymnasiet.

Idrætsdag

Lad cyklen indgå i Idrætsdagen. Eleverne kan cykle til og fra idrætspladsen, og cyklen kan indgå i fx stafetløb eller 'ringridning' med cykler

Skabe

Når man cykler til skole, bærer man rundt på en masse ekstra ting. Lav nogle store garderobeskabe, som er gratis for de cyklende elever, så de ikke skal slæbe rundt på cykelhjelme og tungt overtøj fra time til time.

Pumpe

Ideen: En flad cykel ødelægger cykelglæden. Etablér en pumpestation til cykler på skolen, og gør det nemmere for dem, der cykler, at få pumpet cyklen,



”Sæt 80 mia. af til cykling og grøn transport”

Foreningen Klimabevægelsen i Danmark kæmper for, at Danmark overholder Parisaftalen om CO₂-reduktion, blandt andet ved at have langt færre biler i byerne.

”**V**i ser cykling som et helt centralt værktøj i at få omstillet Danmark til at blive klimaneutrale. Der findes nok ikke en transportform, der er bedre end at cykle – det skulle da lige være at gå.” Det siger Frederik Roland Sandby, der er sekretariatsleder i Klimabevægelsen.

Foreningen Klimabevægelsen i Danmark samlede i 2019 græsrodsgrupper i Danmark, som laver klimaaktivisme. CYKLISTER har talt med Frederik Roland Sandby om bevægelsens syn på cyklen som et middel i den grønne omstilling.

”Cykling er forbundet med et meget lavt klimaaftryk – der bliver udledt meget lidt CO₂ både ved cykling og produktion. Så det er vel det bedste transportmiddel, man kan anvende, og vi ser gerne

en udrulning af meget bedre cykelinfrastruktur i Danmark, for det er nærmest fraværende nu – i hvert fald hvis man skal kunne bruge cykel på en meningsfuld måde i sin hverdag andre steder end i de store byer.”

Hvordan synes I, synet er på cyklen blandt dem, der bestemmer, altså regeringen, Folketinget, kommuner osv.?

”Folk siger jo, cykling er dejligt, og at vi er en cykelnation osv. Men så er man også nødt til at prioritere cykling og lade være med at tale op, at folk har brug for to biler og alt muligt andet. Når man som beslutningstager taler det op, bidrager man selvfølgelig til, at folk ikke ser nødvendigheden af, at cyklen er en central del af den grønne omstilling.”

Når vi kigger på hovedstaden, hvor I selv holder til, hvordan bør man så indrette den?

”Det er helt oplagt, at det gælder om at få bilerne ud af byen, og få dem erstattet med cykler. Det er det helt store. Jo mere til gene de store biler, som fylder vejene, er, jo mindre kan folk bruge cyklen i deres hverdag.



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 Klimabevægelsen. Næste gang er det Dansk Industri, der svarer på spørgsmålet.



Det gælder om at få bilerne ud af byen, og få dem erstattet med cykler

FREDERIK ROLAND SANDBY
SEKRETARIATSLIDER I KLIMABEVÆGELSEN

Både fordi man er bekymret, når ens børn cykler, og når man selv cykler, men også bare generelt, at der er en meget større prioritering af byrummet til biler. Der bør man prioritere anderledes og sørge for, at der er mere plads til cyklerne og mindre plads til bilerne.”

Nogle mener, at bilerne er nødvendige for, at det hele kan fungere. Vi skal bare have elbiler i stedet for.

”Det er da også rigtigt, at vi skal have elbiler, og det er klart, at der er varetransport, der skal køres frem og tilbage. Men i storbyen kan man som pendler erstatte bilen. Man behøver ikke køre bilen ind i byen. Man kan etablere bilparkering i oplandet og så sagtens lukke veje af for almindelig transport og have fx et spor til at køre gods eller lignende i varevogne, uden at man behøver at have spor til alle personbilerne. Det ville jeg tro var en rigtig god løsning.”

Klimabevægelsen arrangerer bl.a. klimamarchen og har omkring 3.000 medlemmer. Den har hovedsæde på Frederiksberg, hvor der sidder syv ansatte. Bevægelsen mener, at man

bør sætte 80 milliarder kroner af over ti år til cyklisme og kollektiv trafik.

80 milliarder er mange penge. Jeg er nødt til at spørge, om I er fantaster, eller om det er realistisk?

”Jeg tror, vi er fantaster i den forstand, at vi godt tør sige, man bør prioritere anderledes, end man gør i dag. Dem, der tør sige, man bør gøre tingene på en anden måde, de bliver ofte anklaget for at være fantaster. Og hvis det er det, vi bliver set som af det etablerede, så må det være sådan. Men for os er det mest urealistiske at tro på en politik, som gør, at vi ikke skaber et levedygtigt grundlag for fremtidige generationer. Det er det mest urealistiske, vi overhovedet kan gøre, så derfor er man selvfølgelig nødt til at prioritere det her med en masse penge, så man kan få sikret nogle ordentlige cykelforhold.”

Hvor slemt er det? Og her taler jeg om klimaet.

”Jeg tror ikke, man skal lægge fingre imellem. Det står rigtig skidt til. Der er ikke meget vilje til at gøre det nødvendige inde på Christians-

borg og investere det nødvendige i enten at omstille Danmark eller at ændre folks vaner. Vi kan håbe at afbøde de værste konsekvenser ved klimaforandringerne. Opvarmningen er allerede nu så fremskreden, at vi kommer til at se et udfordret verdenssamfund og et udfordret Danmark pga. den opvarmning, der er. Men vi skal ikke tabe modet, for hver grad tæller, når det handler om klimaet.”

Hvorfor tror du, der ikke er ret stor vilje til at gøre det, der skal gøres?

”Der er meget store interesser forbundet med den måde, tingene bliver gjort på i dag, og det gør jo, at man som politiker har svært ved at se de her nye, store strukturelle forandringer, der skal til. Der er mange, der trækker i den anden retning. Man kan se det på landbruget, og man kan også se det på alle mulige andre områder: Dem, der lobbyer imod, har rigtig meget magt. Og man skal ikke gøre andet end at slå op i et dagblad for at finde de interesser. Dem, der siger, at det ikke må koste arbejdspladser, at det ikke må koste lækage osv.” 🚲

GODE RÅD TIL KØB AF BRUGT CYKEL





Genbrug er godt. Af miljø- og klimamæssige årsager er det optimalt, at ting bliver brugt, til de er udslidte. Men du skal tjekke cyklen, og du skal ikke købe en stjålet cykel. Og tænk over, hvor meget du selv ved om at reparere cykler.

Køb helst simple cykler, hvis du køber brugt og ikke ved det store om cykler. Cykler med mere end tre gear, affjedring og andet specialudstyr er svære at tjekke og dyrere at få repareret. Er du en ægte cykelnørd med olie på fingrene, er det en anden sag.

Lovlig og ikke stjålet

Tjek, om cyklen har det lovpligtige udstyr – reflekser og ringeklokke fx.

Og tjek, at den ikke er stjålet. Stelnummeret på en cykel er typisk placeret under kranken (der, hvor pedalarmene er monteret). Slå det op i registret. Du skal have stelnummer for at blive forsikret.

Det er bedst, hvis du kan få cyklens købskvittering af sælger.

Kranken

Noget af det første, du skal sikre dig, når du køber en brugt cykel, er, om krankboksen fungerer. Den er nemlig helt essentiel for, at cyklen virker. Inde i krankboksen er et kugleleje, som sørger for, at hjulet kører rundt, når man træder i pedalerne.

Du tjekker, om krankboksen er i orden, ved at tage fat om pedalerne og afprøve, om de rokker fra side til side. De skal kun kunne køre rundt – men hvis de også rokker sideværts, er krankboksen i stykker, og du skal nok ikke købe cyklen.

Lidt den samme øvelse kan du gøre med hjulene, hvor du kan tjekke lejerne. Det tjekker du ved at tage fat om hjulet og vrikke det fra side til side. Det må gerne give sig en smule, men kan du mærke, at det frit kan rokkes frem og tilbage inden for et vist spænd, skal du finde en anden cykel. Nye lejer betyder, at hjulene skal skiftes – det er dyrt. Tjek også, at hjulene ikke er eksede og har manglende eller knækkede eger.

Gear og bremser

Virker gearene? Hvis de bare skal have nye kabler, er det en lille udgift. Det samme gælder bremserne. Det er ikke den store udgift, hvis det bare er et nyt kabel og bremseklodser.

Styret

Du skal tjekke, om styret fungerer, som det skal. Der må ikke være såkaldt slør i styringen. Du kan tjekke, om der er slør i styrstillingen, ved at tage fat om håndtagene og rykke styret frem og tilbage. Hvis det klikker, er kuglelejet i styrstillingen slidt, og så skal forgaflen skiftes. Det koster cirka 500 kroner.

Rust

Cyklen må gerne være lidt rusten. Du skal kun bekymre dig om rusten, hvis den har spredt sig i mange store pletter på stellet, og hvis den har fået lakken på cyklen til at boble op, så du nærmest kan tage rustflagerne af.

Når cyklen ruster på den måde, er det et tegn på, at den er ved at cykle på sidste vers. At cyklens stel snart er så rusten, at det knækker sammen. Kig forneden på cyklen, der ruster den først.

Kæde


Tjek kæden. Hvis det er en cykel med indvendige gear, er det billigt med en ny kæde. På en cykel med udvendige gear risikerer du, at de bagerste tandhjul også skal skiftes. Det kan koste op mod 1000 kroner. (Der findes også cykler med remtræk).

Dæk

Husk, at 'sparke til dæk'. Du tjekker dækkenes tilstand ved at se efter for sprækker – kan du se helt ned i vævningen under gummiet, er dækket færdigt. Mønstreret på hjulene sladrer også om dækkenes tilstand. Hvis dækkene er kørt helt glatte skal de skiftes. Det kan nemt koste over 500 kroner

Læs flere guides på cyklistforbundet.dk





I Belgien kan du både cykle mellem trækrøner og gennem vand

Belgien sætter nye standarder for oplevelser for cyklister ude i naturen. I den nordøstlige del af Belgien er der i de seneste år etableret tre markante vartegn og kunstværker, som giver nye fine oplevelser på de rekreative cykelture. Det bør give anledning til at etablere tilsvarende værker i den danske natur, mener tre vejingeniører, der besøgte Limburg.

Mange kender Skovtårnet på Sydsjælland og Marsktårnet i Sønderjylland, der begge er markante vartegn for folk til fods. De fleste tager bilen derhen. Belgien har igennem de senere år etableret tre tilsvarende projekter for cyklister og gående. I modsætning til de danske anlæg er de belgiske anlæg gratis at benytte, og de indgår som naturlige elementer i den rekreative cykelinfrastruktur. Og fremstår som egentlige destinationer – med andre ord er de en gå- eller cykeltur værd i sig selv.

Projekterne er etableret i de belgiske nationalparker mod nordøst.



Cycling Through the Trees er en enestående attraktion, som man gerne cykler langt efter.

Cycling Through Water

Cycling Through Water i Bokrijk ligger inde i Hoge Kempen National Park ved Hasselt. Som navnet antyder, handler det om, at man cykler igennem vandet i stedet for over vandet. Der er tale om en stor sø midt i nationalparken, hvor cykelstien går midt igennem. Asfaltstien er lagt på søens bund, således at man cykler omkring halvanden meter nede, og dermed har hovedet lige lidt over

vandspejlet, og det er også muligt at cykle, mens ens fingre leger med vandet.

Undervandsstien er 200 meter lang og blev indviet i 2016. I området er der forskellige anbefalede cykelruter på mellem 6 og 56 kilometers længde. Dette giver et stort frirum til at planlægge sin cykeltur alt afhængig af temperament og kondition.

Anlægget af cykelstien blev kombineret med naturbevaringsprojekter i de omkringliggende damme. Dette resulterede i en forbedring af vandkvaliteten og en betydelig stigning i habitatet for padder. Under cykelstien er der en underjordisk krydsning. Padder har dermed mulighed for at bevæge sig uafbrudt mellem de to damme.

Cycling Through the Heathland

Cycling Through the Heathland ligger øst for Genk i Hoge Kempen National Park. Der er tale om en 300 meter lang træbro i massivt tømmer med belægning af lyse betonplader, som minder om gamle træbroer over kløfter i jernbanens pionertid.

Broens sider er meget høje, men i

takt med, at man cykler op på den, kommer man gradvist op og får den fine udsigt over området. Den åbnede i 2021.

Broen er et projekt skabt på initiativ af Visit Limburg, som står for markedsføring af turisme i regionen.

Cycling Through the Trees

Cycling Through the Trees ligger et stykke nord for Hasselt i Pijnven naturreservat, som er en del af Bosland. Man cykler igennem to store cirkler i skoven og kommer op i ti meters højde imellem trækronerne og ned igen. Stien er 700 meter lang og bygget af søjler i cortinstål og fornuftig nok ensrettet, da farten på vej ned igen fra trækronerne giver kilder i maven.

Broen er ligeledes et projekt skabt på initiativ af Visit Limburg. Den åbnede i 2019.

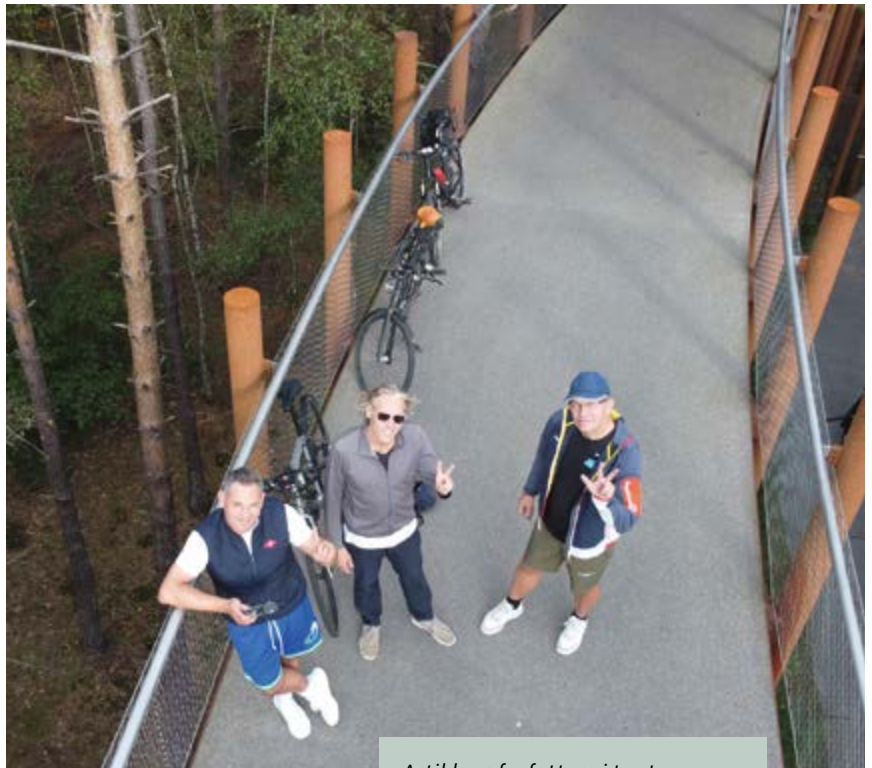
Refleksioner

Når man som dansker oplever disse cykelattraktioner, føler man sig sat lidt til vægs. Det er virkelig gode oplevelser, som man får, når man besøger disse steder. På en almindelig hver-

- › dag møder man mange cyklister ude i skovene – det er både sportscyklister, unge, par og ikke mindst store grupper af seniorer på elcykel. I weekenderne anslås det, at op mod 5.000 besøger disse attraktioner dagligt.

Det er nemt at finde rundt i de store skove, fordi man konsekvent benytter knudepunktsystemet – noget, der nu også er på vej i Danmark. Specielt til rekreative cykelture kan det virkelig være nyttigt, da et stikryds i skoven typisk ikke hedder noget.

Hvis Danmark virkelig vil være et førende cykelland, må vi snart følge trop med belgierne og gerne overhale dem på dette område. Det kan lade sig gøre. Staten og turistorganisationer må sammen søge kontakt til de store fonde og skabe tilsvarende unikke projekter. Det vil være godt for turismen, økonomien og borgernes sundhed og velvære. Der er potentiale for, at der indirekte også skabes vækst i hverdagscyklismen, noget, som vi i den grad har behov for i Danmark. 🚲



Artiklens forfattere i trætoppene.

INSPIRATION TIL CYKELFERIEN I DANMARK OG OMEGN

Det er sommer og tid til ferie, og hvorfor ikke lade det være en pedalferie?

Her kan du finde inspiration og gode råd til cykelferie i Danmark og nogle af vores nabolande.

Ruter

Du kan finde cykelruter på en række hjemmesider. Du kan også overveje at downloade cykel-apps som "Strava" eller "Endomondo", hvor du kan finde ruter og kort til cykling.

cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/guides/cykelruter

Cyklistforbundets guides giver dig inspiration til både ruter og overnatning.



Ny mulighed i Sverige

Nu kan du leje en cykel- og teltrailer i Sverige. En teltrailer er nem at trække bag en cykel og rummer det meste af dit grej. De anbefaler at trække klapvognen med en elcykel for en behagelig rejse, men klapvognen kan selvfølgelig også trækkes med en almindelig letrullende cykel af egen kraft. Se teltet opslået på næste foto. **cykelcamping.se/**



3 gode råd

Cykel

Vælg en cykel, der passer til turen. For eksempel er tynde racerdæk og kilometervis af grusvej en dårlig kombination. Det vigtigste er dog, at styr, sadel og højde er indstillet korrekt til dig, og at cyklen er tjekket og vel-smurt fra start. Få evt. hjælp hos din cykelhandler.

Bagage

Rejs let! Hold igen med pakkenellikerne. Du kan spænde dine ting fast med elastikker og i kurve – men du kan også låne eller købe klassiske cykeltasker til bagagebæreren, som giver stabil kørsel selv med tung last. Du kan også vælge bikepacking-tasker, som spændes fast på selve stellet. Det er en genial løsning, hvis du skal cykle i meget ujævnt terræn. TIP: Du bliver glad for vandtætte tasker!

Overnatning

Du/I kan overnatte på vandrerhjem – godt til børnefamilier. Campingpladser med hytter er også en mulighed, men svært at booke i højsæson. Bed & breakfast er en oplagt mulighed, men husk også Warm Showers: Et netværk, hvor cyklister over hele kloden tilbyder andre cyklister et varmt bad og en overnatning. Man skal dog selv melde sig ind og være vært for andre. Kroer og hoteller er luksusmodellen. Endelig er AirBnb en mulighed.

Ruter.dk

I Danmark findes der et unikt netværk af cykelruter på 3.500 kilometer, som består af 11 nationale cykelruter. Disse stier forbinder alle dele af landet fra syd til nord og fra øst til vest. Ruter.dk er den officielle hjemmeside for de nationale cykelruter og EuroVelo-ruterne i Danmark. Siden er udviklet, designet og forankret i Dansk Cykelturisme. Her finder du blandt andet Vestkystruten, Hærvejsruten og Østersøruten.

naviki.org/da/denmarkbybike

På DenmarkByBike finder du nogle af de bedste cykelture, Danmark har at byde på. Du kan både finde afmærkede ruter og turforslag. De afmærkede ruter er nemme at kende på de blå rutetavler, som du også finder ude

på ruten. Både ruter og turforslag kan downloades til din gps-modtager, og hvis du har oprettet en profil og hentet Naviki-app'en, kan du synkronisere turen direkte med din smartphone.

visitdenmark.dk/danmark/oplevelser/cykelferie

Ruter og inspiration til cykelferien i Danmark fra turistforeningerne. Gode links til overnatning.

Tyskland

Danmarks Camping Union (DCU) har samlet Tysklands ti bedste cykelruter.

dcu.dk/da/artikler/tysklands-10-bedste-cykelruter

FOTO: JENS HASSE



VI KAN CYKLE! sætter rekord

Rekordmange børnehavebørn landet over deltog i maj i vores børnehavekampagne Vi kan cykle! Over 22.000 børn cyklede med, og det er flere end nogensinde før. Gennem sjove cykellege som "Dragens hule" og "Kanonkongen" leger børnene sig til at kunne alt det svære og alt det vigtige på en cykel: holde balancen, tilpasse farten, læse de andres bevægelser, reagere hurtigt og huske at bremse.

Vi kan cykle! er støttet af Østifterne, og direktør i Østifterne Lars Suhr Olsen siger:

"Cykelleg er en fantastisk måde at starte cykeltræningen på, og det styrker også barnets udvikling på en række andre vigtige områder. Så det er virkelig glædeligt, at så mange børn i år fik mulighed for at mærke cykelglæden igennem Vi kan cykle!."

FOTO: CYKLISTFORBUNDETS HOVEDBESTYRELSE



Kom til Landsmødet 2023

Sæt kryds i kalenderen for Cyklistforbundets landsmøde, som i år afholdes lørdag den 28. oktober i Fredericia. Tilmelding til landsmødet åbner efter sommerferien. Alle medlemmer af Cyklistforbundet kan deltage, stille forslag og deltage i debatterne. På landsmødet vælger de delegerede fra Cyklistforbundets lokalafdelinger bl.a. hovedbestyrel-

sen. Cyklistforbundets lokale afdelinger vælger - baseret på afdelingens størrelse - et bestemt antal delegerede på afdelingernes lokale generalforsamlinger i løbet af foråret.

Se dagsorden for den formelle del af landsmødet og øvrigt info på cyklistforbundet.dk/landsmøde2023

FOTO: SHUTTERSTOCK



Cyklistforbundet får stor bevilling fra Velux-Fonden

Næsten 3,9 millioner kroner har Cyklistforbundet fået sammen med Landsforeningen af Væresteder til et nyt treårigt projekt. Projektet har til formål at udvikle en model for fælles cykelture for voksne med psykisk mistrivsel, der er tilknyttet et værested.

Regelmæssig motion som at cykle kan have en positiv indvirkning på både vores fysiske og mentale sundhed. Målet er at få flere mennesker, der oplever psykiske vanskeligheder, til at deltage i regelmæssige cykelture. Projektet bygger videre på tidligere erfaringer fra lignende projekter, hvor det har vist sig, at det at deltage i frivillige fællesskaber i naturen har positive effekter på psykisk trivsel.

FOTO: LEMVIG



Det sker der lokalt

Cykelture, gør det selv-værksteder og medlemsmøder. Der er masser af aktiviteter rundt i landet. Du kan se aktuelle begivenheder og arrangementer i Cyklistforbundets lokale afdelinger.

For eksempel inviterer Lemvig-afdelingen til aftenrykling 22. juni, hvor turen går fra Harbøre til bl.a. Vrist og videre rundt i området.

cyklistforbundet.dk/kalender

Top & Flop

Top

At over 50.000 cyklede med i VI CYKLER TIL ARBEJDE og at vores børnehavekampagne, Vi Kan Cykle! satte ny deltagerrekord

Flop

At nogle ønsker at forbedre sikkerheden for cyklister ved at kræve cykler udstyret med ABS-bremser, bremselys, blinklys og pangfarvet jakke til cyklisten. Den 'bilificering' af cyklen kalder vi 'victimblaming.'



FOTO: ADOBE STOCK

DET ER FOR NEMT AT VÆRE CYKELTYV!

Tal fra Danmarks Statistik viser, at der i 2022 blev meldt 46.131 cykler stjålet i Danmark. Det er en stigning på 23 procent i forhold til året før. Og politiet har svært ved at finde frem til tyvene. Der blev sidste år kun rejst sigtelser for tyveri i 1,26 procent af sagerne. Cyklistforbundet foreslår, at der indføres et digitalt stelnummersystem og at færdselsloven moderniseres, så politiet under rutinetjek af cykler må tjekke stelnummeret.



FOTO: SUSAN STOLSVIG SKOVMAND







INSTAGRAM

Vi har haft flot besøg af SOS Dansk Autohjælp i dag. De har udvidet flåden fra to til syv ladcykler, så de kan hjælpe endnu nødstedte bilister i trafikken – uden selv at køre bil! Siden 2020 har de haft en forsøgsordning med to ladcykler, og det er gået så godt, at de nu skal ud i hele landet!



”Er børns cykling nu også mit bord?”

Vi citerer Mai-Britt Aagaard Kristensen, der er kampagneleder på Alle Børn Cykler-kampagnen, som havde et stærkt blogindlæg på folkeskolen.dk

-  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/cyklistforbundet



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



@ evahansson12_Samsø
På Ærø i dag



@ Goldenlion_dk
Solnedgang på Tversted Strand



@ Alloutdooring
På cykel på Eurovelo10 forbi Valdemar Slot



Tag nu cykelparkering seriøst!

'Anlæg for parkering og standsning i byer' hedder Vejdirektoratets håndbog, som nu er under revision. Ikke en særlig 'sexet' titel, og det er da også ganske tørt og fagligt tungt stof, der bliver beskrevet i håndbogen, som Cyklistforbundet netop har indleveret høringssvar til. Vejdirektoratets håndbog beskriver, hvordan anlæg for parkering og standsning i byområder udformes.

Håndbogen er især rigtig faglig, når det gælder bilparkering. Her bliver krav til hældning på ramper beskrevet, der er 3D grafikker over god parkering og detaljerede opmålinger over, hvor bred en p-plads til en bil skal være. Anderledes forholder det sig med cykelparkering, som håndbogen også beskriver. Her er kravene mere løse, og det får da også Cyklistforbundet til at være kritisk i høringssvaret.

"Det er i den sammenhæng symptomatisk for vejledningen, at bilparkeringshuse er beskrevet detal-

jeret, mens ditto for cykelparkering ikke er. Der savnes mere og konkret vejledning om cykelparkeringshuse. Hvis de sidste mange års fald i cyklisme skal vendes, skal cyklen i så mange sammenhænge som muligt gøres til et ligeværdigt og attraktivt alternativ i bilen. Her må god og attraktiv cykelparkering – inklusiv mere avancerede cykelparkingsløsninger, der udvikles ud fra nutidens behov og virkelighed - ikke undervurderes. Cyklistforbundet opfordrer derfor til et mere ambitiøst niveau på den del af håndbogen."

Der er dog også ros til håndbogen. "Cyklistforbundet bemærker desuden en positiv sproglig ændring fra tidligere, hvor håndbogen beskrev, at man kunne "overveje" ladcykelpladser til, at der nu står, at der "bør reserveres plads til [...] ladcykler."

Hele høringssvaret kan læses på:
cyklistforbundet.dk/det-vil-vi/horingssvar/