

MEDLEMSMAGASIN · 3/2026 · 90. årgang

CYKLISTER



CYKLIST
FORBUNDET

**TEMA: 15.000 I DUSØR
FOR EN CYKELMEKANIKER**

Cykeldanmark mangler flere som Cecilie

Elevernes store
cykeldag

**AARHUSSKOLE
SÆTTER EN DAG AF
TIL CYKLING**

SIDE 20

Klumme:

**DELECYKLER JA TAK
DELECYKELKAOS
NEJ TAK**

SIDE 23

Jernhest med
defekte bremses

**VI PRØVEKØRER
DELECYKLERNE**

SIDE 26

Cykelferie
**RUNDT OM EN
GRÆSK Ø**

SIDE 32

TÆTTERE PÅ FRIRUMMET

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

Besøg en Friluftsland-butik nær dig eller køb online på friluftsland.dk

Kunsten at vedligeholde en cykel

En cykel skal selvfølgelig kunne køre. Men den skal også køre godt, hvis det skal være en glæde at cykle. Derfor har jeg gjort det til en vane at tage cykelværktøj med, når vi besøger vores børn og tolv børnebørn i Klitmøller, Vedbæk eller Hammel – der er næsten altid en cykel, der fortjener en kærlig hånd. Mange af jer, der læser CYKLISTER, er sikkert også jeres egen – og måske hele familiens – cykelsmed. For en knirken, en raslende lyd eller et upræcist gearskifte kan i den grad tage glæden ud af cykelturen.

Men slet ikke alle cyklistere i Danmark kan det. Mange kan end ikke skifte slange, hvis der er en punktering. Hvad gør man så? Jo, man bringer cyklen hen til cykelsmeden, som det hed i gamle dage. I dag er man cykelmekaniker, og dem har vi desværre ikke nok af i Danmark.

Der bliver talt meget om mangel på fx sygeplejersker, social- og sundhedspersonale, murere og speciallæger, men cykelmekanikerne går lidt under radaren. Men ligesom det er både et personligt problem og et samfundsproblem, når du ikke kan blive behandlet eller må vente alt for længe, er det også både et personligt og et samfundsproblem, når du ikke kan få repareret din cykel. Hvad gør du, hvis du er afhængig af din cykel for at komme til arbejde hver dag, og du skal vente tre uger på at få den fikset? Hvis du ender med at blive så frustreret, at du skifter til bil eller offentlig transport, har samfundet pludselig mistet en daglig cyklist, og du har fået en mindre sund hverdag. Hvis mange stiller cyklen af den grund, får vi mere trængsel og en mindre sund befolkning.

I dette nummer af CYKLISTER sætter vi fokus på manglen på cykelmekanikere. Det er i dag en uddannelse, hvor du ud over den klassiske mekanik og det gode håndelag også skal kunne en masse om elmotorer, batterier med mere, så folks elcykler kan blive repareret. Altså et specialiseret fag, som vi i den grad har brug for. Derfor er vi i Cyklistforbundet gået sammen med blandt andre Danske Cykelhandlere, Dansk Industri og Dansk Metal i en cykelmekaniker-alliance. Alliancen vil blandt andet arbejde for mere synlighed af faget og identificere mulige forbedringer af cykelmekanikeruddannelsen.

Cykellandet Danmark kan nemlig ikke undvære sine cykelsmede.

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter



Cykelsmede
efterlyses

TEMA

Cykellandet Danmark mangler cykelmekanikere og uddannelserne kan ikke opfylde behovet. Der er for få, der ønsker at leve af at reparere cykler.

9 SIDERS TEMA

10

Seniorer og børn laver cykellege

I Vejle smiler både børn og voksne, når de lidt ældre cyklister hjælper dem, der lige er begyndt, til at blive cykelsikre.



Frivillige
cykellegekorps

30



Cykelrejse til Grækenland

Rundt om en græsk ø

Følg Paul Gregers Klitnæs på turen rundt om den græske ø Evia

11

TALCYKLING
∞

13 %

Cyklens andel af daglige ture i Danmark.
(KILDE: DET NATIONALE VIDENCENTER FOR CYKELFREMME)

20



Store cykeldag

På Kragelundskolen i Aarhus bruger de en hel dag på cyklen

CYKLISTER

Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Vores mål er et grønnere, sundere og mere cykelvenligt Danmark, hvor flere cykler mere. Det skal være nemt, trygt og sikkert at cykle for alle.



Denne tryksag er klimakompenseret i henhold til ClimateCare.
Kompensation er købt hos: ClimateCare
www.climatecare.eu
Cert. no. CC-00091210K



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Maria Amrani
Kasper Lundtoft Bentsen
Emil Maj Christensen
Julie Vinther Hartz
Andreas Kondrup
Ingvardsen
Jane Kofod
Tine Malm

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

Hovedbestyrelse
Se kontaktinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 9.250 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
Stibo Complete

Annoncer
Redaktøren:
tlf. 27 52 43 25

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

Forsidefoto: Jens Hasse



INDHOLD

- 3 Leder
- 4 Indhold
- 6 Nyt fra ind- og udland
- 8 LOKALNYT:
Herning, Birkerød og Slagelse
- 10 Frivillige cykellegekorps

TEMA CYKELSMED EFTERLYSES

- 11 15.000 kr. i dusør for en cykelsmed
- 12 Danmark mangler faglærte cykel mekanikere
- 14 Mesterlære i cykelbutik med café og flygel
- 16 Uddannelserne har svært ved at mætte cykelbranchen
- 18 "Vi bliver ikke overtaget af AI"

- 20 Elevernes store cykeldag
- 23 KENNETHS KLUMME: Delecykler, ja tak - Kaos, nej tak
- 24 DEBAT: Cyklende turister skaber utryghed
- 25 Delecykler med defekte bremses
- 26 GEAR OG GREJ:
Vi prøvekører delecykler
- 30 Rejser: Rundt om Evia
- 34 Kort nyt fra Cyklistforbundet

- 36 Mød Hanne
– og hendes cykler





Supercykelstier giver gevinst på bundlinjen



FOTO: AARHUS KOMMUNE

INVESTERINGER i supercykelstier er ikke kun godt for klima, sundhed og fremkommelighed. De kan også betale sig samfundsøkonomisk. Det viser analyser fra DTU, som peger på, at cykelinfrastruktur hører til blandt de transportinvesteringer, der giver mest værdi for pengene. Resultaterne gælder ikke kun i hovedstadsområdet. En analyse af et muligt net af supercykelstier i Østjylland

viser, at de første 200 kilometer kan skabe en positiv samfundsøkonomisk gevinst på omkring 1,1 mia. kr. Også en fuld udbygning af nettet vurderes at være rentabel. Når flere får mulighed for at cykle længere ture på sikre og attraktive ruter, kommer gevinsterne ikke kun de enkelte cyklister til gode. Samfundet får også et økonomisk afkast af investeringerne.

Cykelsti bygget med genbrug sparer millioner



FOTO: GATE 21/ HOLBÆK KOMMUNE

HOLBÆK KOMMUNE har vist, at det kan betale sig at tænke cirkulært, når der anlægges cykelstier. Ved etableringen af en 3,5 kilometer lang cykelsti mellem Søstrup og Holbæk Megacentrum har kommunen genbrugt materialer og reduceret behovet for nye råstoffer. Resultatet er en CO₂-reduktion på 27 procent og en besparelse på over to millioner kroner i anlægsudgifter. Projektet er gennemført med fokus på blandt andet

genbrug af jord, færre transporter og en mere effektiv udnyttelse af materialer. Ifølge beregninger fra COWI har den cirkulære tilgang både givet markante klima- og økonomiske gevinster sammenlignet med traditionelt vejbyggeri. Holbæk Kommune håber, at erfaringerne kan inspirere andre kommuner til at stille større krav om bæredygtighed, når nye cykelstier og vejanlæg skal bygges.

Elcyklen vinder frem

Elcyklen er for alvor blevet en del af danskernes hverdag. Siden 2022 er brugen af elcykler steget med 70 procent. Det er især de unge, der driver udviklingen. Blandt 18-29-årige er brugen af elcykel steget med 158 procent fra 2022 til 2025. Hurtigst vokser elladcyklerne, hvor brugen er steget med 221 procent siden 2022.

Elcyklen ændrer også danskernes cykelvaner markant. Over halvdelen af elcyklisterne kører i dag længere ture, end de gjorde, før de fik en elcykel. Når elcyklen rykker ind i danskerne hverdag, er det især bilen, der må vige pladsen. Hele 40 procent oplyser, at bilen er det transportmiddel, de oftest fravælger til fordel for elcyklen.

FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: JENS HASSE

Aarhusianere savner cykelstier

Aarhus Kommunes nye cyklistundersøgelse viser et tydeligt ønske om bedre forhold for cyklisterne. Kommunen har modtaget over 18.000 input fra 4.700 aarhusianere, og seks ud af ti svarer, at der mangler cykelstier. Mange peger også på for smalle, ujævne eller brat afsluttede stier. Når borgerne bliver spurgt, hvad der kan få dem til at cykle mere, nævner næsten hver anden flere cykelstier, mens mange efterlyser bredere og bedre vedligeholdte stier. Over 40 procent af cyklisterne føler sig desuden ikke trygge i trafikken. I Cyklistforbundet Aarhus kalder forperson Kristian Beedholm undersøgelsen for et vigtigt grundlag for at prioritere cykelmidlerne rigtigt.

FOTO: TITANIUM BICYCLES



HOLLAND:

Ingen målbar forskel på titanium og carbon

Kan man måle forskel på, hvordan en cykel føles? Det har den hollandske producent Pilot – Titanium Bicycles undersøgt sammen med neurovidenskabsfirmaet Neurofactor. I juli kørte 19 gravelcyklister den samme lukkede rute to gange – på henholdsvis en carboncykel og en titaniumcykel – mens deres hjerneaktivitet blev registreret med mobile EEG-målere. Forsøget viste ingen målbar forskel i rytternes velbefindende mellem de to stelmaterialer. Heller ikke titaniums ry for en særlig blød "magic carpet ride" kunne spores i målingerne. Til gengæld var forskellene mellem rytterne langt større end forskellene mellem cyklerne. Oplevelsen af en cykel afhænger altså måske mere af rytteren end af materialet.

KILDE: PILOT-TITANIUM BICYCLES

FOTO: SHUTTERSTOCK



SEOUL:

Satser på cykling

Syd Koreas hovedstad, Seoul, satte i 2015 en satsning på cykler i gang og fortsætter med det. Byens populære bycykelsystem, Ttareungyi, er nu vokset til omkring 45.000 cykler fordelt på cirka 2.800 stationer og er blandt verdens største offentlige bycykelordninger. Systemet har siden starten i 2015 registreret mere end 250 millioner ture. Samtidig udbygger Seoul sit cykelstinet med nye forbindelser og bedre sikkerhed. Målet er et mere sammenhængende cykelnet, der gør det lettere at bruge cyklen som transportmiddel i storbyen. Længs Han-floden finder man nogle af Asiens mest omfattende og populære cykelruter.

KILDE: SEOUL METROPOLITAN GOVERNMENT

FOTO: SHUTTERSTOCK



New York City: Til kamp mod ulovlige elcykler

NEW YORK CITY skærper indsatsen mod hurtige elcykler og elknallerter, der sælges på nettet. Byen har sendt påbud til 40 onlineforhandlere, herunder Amazon, Walmart, Target og Temu, med krav om at stoppe salget af køretøjer, der ikke lever op til byens regler for elcykler. Baggrunden er en voksende

bekymring for de stadig kraftigere el køretøjer, som ofte markedsføres som elcykler, men i praksis har ydeevne som små elektriske motorcykler. Ifølge byens myndigheder kan flere af modellerne køre hurtigere, end det er tilladt for lovlige elcykler i New York.

KILDE: MOMENTUM MAGAZINE

FOTO: MOMENTUM MAG



Norge:

Cykelmotorvej står færdig

NORSKE CYKLISTER har fået en ny og markant forbedring af hverdagsmobiliteten. En 13 kilometer lang cykelmotorvej, Sykelstamvegen, forbinder nu Stavanger og Sandnes i det sydvestlige Norge. Ruten er anlagt som en egentlig "motorvej for cykler" med fuld adskillelse fra både biltrafik og fodgængere, niveaufri krydsninger og en bredde på 4,5 meter. Projektet er et af Norges

mest ambitiøse cykelinfrastrukturprojekter og er blevet opført etapevis siden 2020. Med åbningen af den sidste delstrækning i juni er ruten nu fuldt sammenhængende. Myndighederne håber, at flere vil vælge cyklen frem for bilen og dermed bidrage til mindre trængsel og lavere CO₂-udledning.

KILDE: MOMENTUM MAGAZINE



Herning

Cyklistforbundet tilbage i Hernings genstartede trafiksikkerhedsudvalg

EFTER FLERE ÅRS PAUSE genstarter Herning Kommune sit trafiksikkerhedsudvalg, og Cyklistforbundets lokalafdeling glæder sig til igen at få mulighed for at bidrage til dialogen om sikkerheden for kommunens trafikanter. Det lokale udvalg har været nedlagt i tre-fire år. Og det har medført kritik fra tidligere medlemmer af udvalget, som har savnet muligheden for en tættere dialog med både kommunen og ikke mindst politiet. Udvalget skal blandt andet beskæftige sig med trafiksikkerhed, cykelhandlingsplaner, kampagner, trafikuheld og tilgængelighed på veje og stier. Cyklistforbundet får mulighed for at bringe lokale erfaringer og cyklisternes perspektiver ind i arbejdet.

Cyklistforbundet har fået en invitation til at deltage i udvalget, og det glæder Cyklistforbundets lokalafdeling i Herning.

”Det er meget positivt. Jeg har efterspurgt deltagelsen i flere år, så det er dejligt, at dialogen nu ser ud til at blive genoptaget,” siger formand Klara Søndergaard til Herning Folkeblad.

Hun oplyser, at det bliver lokalafdelingens næstformand og kasserer, Carsten Markussen, der kommer til at deltage i trafiksikkerhedsudvalget, der forventes at få sit første møde i slutningen af august eller september.

Ny cykelparkering ved Birkerød Station skal forebygge tyveri

EN NY CYKELPARKERING ved stationen blev for nylig indviet af Rudersdal Kommunes Arkitektur- og Byplanudvalg og den lokale afdeling af Cyklistforbundet. Den betyder, at pendlere og andre cyklister ved Birkerød Station har fået bedre forhold med indvielsen af den nye cykelparkering med plads til 160 cykler. Anlægget er etableret for at skabe mere orden, øge trygheden og gøre det mindre attraktivt at stjæle cykler.

Den nye cykelparkering rummer både almindelige stativer og aflåselige løsninger med wire. Wirelåsen, som sidder på pullerterne, giver cyklisten mulighed for at låse cykel og pullert sammen uden at medbringe sin egen kædelås. Man låser simpelthen ringen i wirelåsen ind i sin egen cykellås. For dem, som har kæde- eller bøjlelås, låses cyklen effektivt fast via det hul, som går gennem pullerten.

Borgere kortlægger Slagelse med cykeløjne

I SLAGELSE KOMMUNE er der flere strækninger, der føles usikre eller decideret livsfarlige for cyklister at køre på. Det viser en kommunal undersøgelse af cykelforholdene i kommunen, som 7.500 borgere, svarende til 9 procent af alle i kommunen, har svaret på i år.

Fx ruten Slagelse Landevej - Syd (rute 150) - fra Vemmeløv til Skovvej/Næstved Landevej ved Korsør, som undersøgelsen udpeger som den vigtigste strækning at forbedre. En borger skriver om strækningen i undersøgelsen: ”Det er med livet som indsats at cykle her, men den eneste mulighed, hvis man gerne vil cykle fra Korsør til Slagelse.”

Borgerne har nævnt 106 forskellige vejstrækninger, og undersøgelsen viser, at der er ti veje, som borgerne finder ekstra vigtige at få forbedret cykelforholdene på.

Undersøgelsen viser også, at kommunen har et stort cykelpotentiale. 41 procent af rejser i Slagelse Kommune, hvor en borger bevæger sig i en radius af 1-2 kilometer fra hjemmet, foretages i bil.

Det er ’virkelig stærkt’, at der er uafhængige, som undersøger kommunens cykelforhold, siger repræsentant for Cyklistforbundet i Slagelse, Niels G. Mortensen.

”Selvfølgelig kan jeg blive bange for, at det bliver en syltekrukke. Men grundlæggende synes jeg, det er fantastisk godt, at man gør det,” siger han.

I puljen til trafiksikkerhed og cykelstier hos Slagelse Kommune er der afsat 40 millioner kroner, som frigives frem mod 2029.



Slagelse Banegård



Indvielsen af cykelparkering i Birkerød

Projektet omfatter også regnvandsbede, bedre tilgængelighed for gangbesværede og kørestolsbrugere samt ledelinjer for svagtseende. Senere bliver der desuden opstillet en reparationsstation med luftpumpe og mulighed for mindre cykelreparationer.

Samtidig er området blevet åbnet op med lav beplantning, som giver bedre oversigt og større tryghed for brugerne.

Frivillige cykellegekors giver både børn og seniorer glæde

I Vejle hjælper frivillige fra Cyklistforbundet børn med at blive fortrolige på cyklen gennem leg, sjov og masser af bevægelse. Det skaber både cykelglæde og bedre cykelfærdigheder.

På en plads i Vejle, hvor der er gjort klar til cykelleg, står en gruppe børn klar med deres cykler. De tripper næsten af forventning. Om lidt skal de prøve kræfter med forskellige lege og øvelser. Ikke for at lære trafikregler, men for at have det sjovt. Alligevel lærer de noget vigtigt undervejs.

Bag aktiviteterne står et af Cyklistforbundets frivillige cykellegekors. Her møder frivillige op i børnehaver og skoler og laver cykellege, der styrker børnenes balance, motorik og cykelbeherskelse.

"Der er ikke én ting, der er det bedste. Det er helheden, der er det bedste," fortæller Britta, som er frivillig i Vejle.

For hende handler indsatsen først og fremmest om at give børn lyst til at cykle.

"For det første er det enormt vigtigt, at børn får lyst til at cykle. Det har de lyst til, hvis det er sjovt. De der lege er ikke sådan noget med at lære trafikregler. Det går ud på at lave alt muligt sjov, og uden at de opdager det, lærer de at beherske cyklen," siger Britta.



Jeg kommer ud, og jeg kommer hjemmefra og møder en masse dejlige mennesker

For de frivillige er mødet med børnene en stor del af motivationen. Leif, der også er frivillig i Vejle, glæder sig hver gang til at se de mange forskellige børn på cyklerne.

"Det er sjovt at se børnene. Nogle er klar til at køre Tour de France, og andre ved knap nok, hvad en pedal er."

Samtidig giver arbejdet i cykellegekorpset fællesskab og nye oplevelser.

"Jeg kommer ud, og jeg kommer hjemmefra og møder en masse dejlige mennesker, både i korpset, og i kontakten til børn og personale på forskellige skoler og institutioner. Det forebygger vel, at man bliver en sur gammel mand," siger han med et smil.

Han ser også korpset som en vigtig støtte til de lokale institutioner.

"Vi er med til at understøtte indskoling og børneinstitutionerne i deres aktiviteter."

På Skovgården i Vejle oplever pædagogen Hans tydeligt værdien af besøgene. Han ser cyklen som en nøgle til både bevægelse, frihed og fællesskab.

"Vi vil gerne have, at alle børn kan cykle, fordi det at kunne cykle, det er noget helt fantastisk."

Da cykellegekorpset besøgte institutionen, var børnenes begejstring ikke til at tage fejl af.

"Børnene var ligesom køer, der ventede på at komme på græs. De skulle bare ud at cykle nu her."

Netop børnenes reaktion gjorde størst indtryk på de voksne.

"Det, der gjorde særligt indtryk på os her, det er at se børns begejstring. Både for at få lov til at cykle, men også for, at der er nogen, der kommer og fortæller dem nogle nye ting."

Over 1.000 børn har indtil videre leget sjove cykellege med de fem etablerede cykellegekors, og endnu flere børn får glæde af tilbuddet, når Cyklistforbundet frem til udgangen af 2028 etablerer 10-15 korps rundt om i landet.

Flere Frivillige Cykellegekors på vej

Fra 2025 til udgangen af 2028 etablerer Cyklistforbundet Frivillige Cykellegekors 10-15 steder i landet.

Der er lige nu korps i Aalborg, Silkeborg, Vejle, Høje-Taastrup og Gladsaxe, og flere er på vej i efteråret 2026.

Idéen til projektet udspringer fra Cyklistforbundets lokalafdeling i Viborg. Frivillige Cykellegekors er støttet af Nordea-fonden og er et projekt, hvor seniorer frivilligt tilbyder gratis cykelleg til børn i daginstitutioner og indskoling.



Har du lyst til at starte frivillige cykellegekors op i din egen kommune, så skriv til cykellegekors@cyklistforbundet.dk



TEMA: CYKELSMED EFTERLYSES

15.000 kroner i dusør for at skaffe en cykelmekaniker. Det er virkeligheden i Danmark, hvor efterspørgslen efter faglærte cykelmekanikere er større end udbuddet. Det er ikke bare et problem for det enkelte værksted / butik, men for Danmark som cykelland. Hvis man gentagne gange ikke kan få repareret sin cykel, når den går i stykker, ender man måske med at fravælge at cykle i det hele taget.

Problemet er så stort, at der er blevet dannet en cykelmekanikeralliance med blandt andre Dansk Industri, Danske Cykelhandlere, Dansk Metal og Cyklistforbundet som medlemmer. Alliancen vil arbejde for, at der bliver uddannet flere mekanikere.

Læs CYKLISTERs tema om de manglende cykelsmede

CYKELBUTIKKER BETALER DUSØR FOR EN MEKANIKER

Det er et problem for samfundet, at Danmark mangler faglærte cykelmekanikere, mener både Cyklistforbundet, cykelbranchen og Dansk Industri.

10.000 kroner lyder dusøren på til den, der finder en udlært cykelmekaniker til Cykelexper-ten.dk på Sjælland. 15.000 kroner kunne man for et par år siden indkassere fra Daniabikes i Sønderjylland for samme opgave.

Danmark mangler faglærte cykelmekanikere i en sådan grad, at cykelbutikkerne vil betale for dem. Der foregår også en form for indbyrdes handel mellem cykelbutikkerne.

Det fortæller Hans Bullitt Fogh, som er med-ejer af den københavnske cykelbutik Larry vs Harry. Og det er et kæmpe problem for branchen, siger han.

”I værste fald stjæler man medarbejdere fra andre cykelbutikker. Jeg har ikke gjort det, for jeg spiller ’fairplay’. Men ofte har jeg tænkt på, hvad fanden jeg næsten ellers skal gøre,” siger Hans Bullitt Fogh.

Formand for Danske Cykelhandlere, Karsten Hansen, bekræfter, at cykelbutikkerne helt generelt mangler udlærte cykelmekanikere. Fra de omtrent 350 medlemmer af Danske Cykelhandlere hører han også om cykelbutikker, som må lukke, fordi der mangler faglært arbejdskraft.

”Når ejeren af en cykelbutik fx skal på pension, er der ingen til at overtage. Det gør, at der er mange områder, hvor cykelbutikken pludselig lukker,” siger han.

At cykelbutikkerne i Danmark mangler faglærte mekanikere, er dårligt nyt for cyklister, som risikerer at skulle vente længere på reparationer. Men det er også skidt for miljøet og

pengepungen, mener Karsten Hansen. Hvis cyklister ikke kan få repareret deres cykel, bliver de tvunget til at købe nye, siger han.

”Vi skal kunne bruge vores cykler så længe som muligt. Det nytter ikke at smide dem væk før tid, fordi ingen kan fikse dem,” siger Karsten Hansen.

Det er et problem med manglende cykelmekanikere, fordi cyklisme også afhænger af et professionelt fagmiljø af butikker og mekanikere, siger Kenneth Øhrberg Krag, direktør i Cyklistforbundet.

Når der mangler mekanikere, er det svært for alle at holde cyklen ved lige, påpeger han. Derfor er der fare for, at folk bliver tvunget til at fravælge cyklen til fordel for mindre bæredygtige transportformer.

”Hvis man gentagne gange ikke kan få repareret sin cykel, når den går i stykker, ender man måske med at fravælge at cykle i det hele taget. Det vil være rigtig ærgerligt og kritisk for cyklismen i Danmark, hvis færre cykler, fordi der ikke er nok cykelmekanikere,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

”Cykelmekanikere er en vigtig del af cyklismens infrastruktur, ligesom ordentlige cykler og cykelstier er,” tilføjer han.

Et problem for statskassen

Sat på spidsen kan det i sidste ende blive et problem for statskassen, hvis der mangler cykelmekanikere i Danmark. Det siger Lise Bjørg Pedersen, som er fagleder for Kollektiv Transport og Cykling i erhvervsorganisationen Dansk Industri (DI) og sekretariatsleder for Cykelambassaden.

”Det er godt for samfundsøkonomien, hvis flere vælger cyklen til i hverdagen. Og hvis flere skal have gode oplevelser på en cykel, så skal vi have flere dygtige cykelmekanikere,” siger Lise Bjørg Pedersen med henvisning til tal fra

Vejdirektoratet, som viser, at hver gang du cykler én kilometer, sparer du samfundet otte kroner, primært i sundhedsudgifter.

Generelt mener DI, at cyklen fortjener langt bedre vilkår i Danmark. Lise Bjørg Pedersen ser faglærte mekanikere som et vigtigt fundament for den danske cykelkultur.

”Vi har brug for kvalificeret arbejdskraft til at reparere cykler og levere gode og innovative produkter. Ellers får vi ikke flere danskere til at cykle,” siger hun. I DI vil de arbejde aktivt for, at der bliver uddannet flere cykelmekanikere i fremtiden, siger Lise Bjørg Pedersen, som ikke kan sige noget konkret endnu om arbejdet.

Hun kan dog pege på cykelbranchens vigtige rolle i at give lærlinge gode oplevelser. Derudover synes hun, at samspillet mellem branchen og erhvervsuddannelserne er vigtigt.

Politikerne er nogle ’være klaphoveder’

Der er mange attraktive ting ved cykelmekanikerfaget, som der skal mere fokus på, mener Kenneth Øhrberg Krag.

”Faget skal blive mere attraktivt og ’sexet’.

Man kan både lægge vægt på det ægte håndværk i faget og det hyggelige ved at stå og skrue på noget. Man kan også fokusere på den mere prestigefyldte del af faget. Dem, som arbejder for de professionelle cykelryttere,” siger Kenneth Øhrberg Krag.

Han ser, at erhvervsskolerne lægger mere vægt på elcykler og computere i undervisningen, hvilket han synes er positivt.

”Måske tænker nogen, at det er kedeligt at stå som cykelmekaniker og skifte kæder og skifte slanger hele dagen. Men uddannelsen

og faget i dag er meget mere teknisk,” uddyber Kenneth Øhrberg Krag, som håber, at det mere tekniske element kan gøre faget mere attraktivt.

En del af problemet skyldes cykelbranchens manglende synlighed, mener Karsten Hansen.

”Vi har ikke været dygtige nok til at gøre faget synligt og i stedet tænkt, at det nok skulle gå. Men det går ikke, og vi skal ud af starthul-lerne,” siger han og fortæller, at branchen sætter fokus på uddannelsen gennem foldere og erhvervsdage for folkeskoleelever. Derudover samarbejder de på tværs af branchen og med skolerne.

Men problemet skyldes også, at politikerne er nogle ’være klaphoveder’, siger han.

”Politikerne snakker, men de burde komme helt konkret på banen og arbejde for bedre kørselsfradrag for cyklister, bruttolønsordninger, hvor cyklen indgår, og fordelagtige incitamenter i forhold til at tage cyklen,” slutter Karsten Hansen. 🚲

TEMA
CYKELSMED EFTERLYSES



For et par år siden manglede cykelbutikken Larry vs Harry en cykelmekaniker. De kunne ikke finde en og kontaktede derfor erhvervsskolen TEC for at få en lærling i stedet. Men samtlige studerende var allerede ’taget’, fortæller medejer Hans Bullitt Fogh. ”At man støvsuger ude på skolerne, er ikke gavnligt for branchen,” siger Hans Bullitt Fogh.

MESTERLÆRE I CYKELBUTIK MED CAFÉ OG FLYGEL

I den nordsjællandske cykelforretning Service Course & CO er Cecilie Dyrholm Bjerrum startet i lære som cykelmekaniker – som den første lærling nogensinde i huset.

Cecilie Dyrholm Bjerrum kom egentlig bare for at kigge på en gravelcykel. Men da hun trådte ind i Service Course & CO i Kokkedal, skete der mere end et cykelkøb. Hun kom derfra med en ny cykel – og med begyndelsen på et helt nyt arbejdsliv.

I dag er hun cykelmekaniklærling i den nordsjællandske cykelforretning, der rummer værksted, café, foredragssale, et museum med over 200 historiske cykler og cykelgenstande – og et flygel.

”Det er en meget unik arbejdsplads i et dejligt stort hus. Værkstedet kan man ikke sam-

menligne med noget andet,” fortæller Cecilie Dyrholm Bjerrum. Hun er den første lærling nogensinde hos Service Course & CO.

Vejen til værkstedet har ikke været lige. Cecilie Dyrholm Bjerrum har en professionsbachelor i social- og specialpædagogik og har tidligere arbejdet på børnehjem og med stofmisbrugere. Men cyklingen fyldte også i hendes liv, og mødet med Service Course & CO åbnede en mulighed, hun ikke havde planlagt.

Nu er hun i såkaldt *ny mesterlære* i huset, hvor hun blandt andet får mulighed for at arbejde med nichesykler og high-end-cykler



– noget, man ikke på samme måde kommer i dybden med på skolens grundforløb.

Der er højt til loftet i både konkret og metaforisk forstand, og for Cecilie Dyrholm Bjerrum betyder det noget, at hun får lov at lære håndværket i et miljø, hvor cyklerne ikke bare skal fungere, men spille hundrede procent, fordi det er kræsne kunder med dyre cykler.

Service Course & CO er ikke en traditionel cykelforretning. Den tæt på 2.000 kvadratmeter store bygning rummer et cykelmekanikerværksted og cykler til salg, men der er også café, foredragssale og et museum. Denne formiddag i juni er der liv i huset. I caféområdet er flere borde optagede. I værkstedet er mekanikerne i gang, og en mand i hjørnet, som viser sig at være cykellegenden Rolf Sørensen, står klar til at rådgive om køb af cykler.

”Rolf er en gammel cykelkammerat,” forklarer Steen Isaksen, som er indehaver og stifter af Service Course & CO.

Steen Isaksen har været i branchen i mange år og har arbejdet sig op fra fejedreng til virksomhedsejer. I slutningen af 1970'erne, da den berømte cykelrytter Ole Ritter bremsede cykelkarrieren og startede en selvstændig cykelbutik, kom Steen Isaksen med som fejedreng. Ni år senere overtog han butikken sammen med sin bror. Senere stiftede han Service Course & CO.

De mangler ikke cykelmekanikere ved Service Course & CO, men noget af arbejdskraften er udenlandsk. En af mekanikerne er fra Polen, og de er ved at ansætte en anden fra Club La Santa.

”Det er svært at finde mekanikere, som er dygtige til det, vi laver. I vores hus må det også meget gerne være mekanikere, som har rejst rundt med et professionelt cykelhold. De har en helt anden forståelse for, at tingene ikke bare skal fungere godt, men virke hundrede procent,” forklarer Steen Isaksen.

Mange tror, at en mekaniker bare er en mekaniker, mener Steen Isaksen. Men sådan ser han det bestemt ikke.

”Der er specialer inden for cykelmekanikerfaget. Vores niche er ’high-end-cykler med rugbrødsmotor,’” forklarer han.

”De cykler, vi reparerer, er folks lille kæledægge.”

Når en kunde kommer med kæledæggen, undersøger mekanikeren, hvordan cyklen ’har det’, siger Steen Isaksen, som sammenligner det med et lægetjek.

I et baglokale hænger omtrent 30-40 cykler lodret på rækker, som hang de til tørre. Her kommer alle reparationerne igennem. Steen Isaksen griber fat i en cykel og læser den fasthængte note.

”Den her skal på tur i Toscana og køre sammen med cirka 70 andre, så den skal spille hundrede procent,” forklarer han.

Når Cecilie Dyrholm Bjerrum er færdiguddannet cykelmekaniker, håber hun på et fortsat godt samarbejde med sin arbejdsplads, hvor hun er glad for at være.

Og måske vil hun en dag ud på vejene og køre med et cykelhold som mekaniker.

”Det kommer an på, hvordan livet udfolder sig,” siger hun. 🚲

Service Course og CO er nok Danmarks eneste cykelforretning med flygel.



Steen Isaksen og Cecilie Dyrholm Bjerrum reparerer high-end-cykler, der skal fungere 100 procent til de kræsne kunder.

CYKELMEKANIKER- UDDANNELSERNE HAR SVÆRT VED AT MÆTTE CYKELBRANCHEN

Erhvervsskolen TEC kan ikke mætte cykelbranchen med faglærte cykelmekanikere, siger uddannelsesleder Jesper Holm Gulstad. Men måske er tendensen ved at vende.

Danske cykelvirksomheder er sultne efter cykelmekanikere, og erhvervsskolen TEC i Hvidovre, der er en af to cykelmekanikeruddannelser i Danmark, kan ikke fodre dem tilstrækkeligt.

Optimalt set skulle TEC uddanne omtrent 70 cykelmekanikere om året. Så ville uddannelsen i Hvidovre sammen med cykelmekanikeruddannelsen i Herning dække behovet, vurderer Jesper Holm Gulstad, som er uddannelsesleder for de mekaniske fag på TEC.

Men det gør de ikke lige nu. Sidste år fik 19 cykelmekanikere svendebrev fra TEC.

"Vi kan ikke mætte branchen med cykelmekanikere lige nu," fortæller Jesper Holm Gulstad.

En del af forklaringen er, at nogle cykelmekanikerelever fra TEC ikke færdiggør uddannelsen, men i stedet fortsætter med at arbejde det sted, de er i lære.

Efterspørgslen er så stor, at det sker, at cykelbutikker ringer til TEC for at plukke elever direkte i lære, og Jesper Holm Gulstad må nærmest altid skuffe dem.

At virksomheder overhovedet ringer for at få lærlinge, er atypisk. På flere andre mekanikeruddannelser skal lærlinge selv række ud, og nogle af dem får ikke en læreplads i første omgang, fortæller Jesper Holm Gulstad.

En del af problemet med manglende cykelmekanikere skyldes et forkert billede af uddannelsen blandt danskerne, mener Jesper Holm

Gulstad. TEC har siden januar aktivt arbejdet med at rebrande cykelmekanikeruddannelsen gennem FAGLÆRT-udstillingen, via TEC.dk og på sociale medier, blandt andet ved at sætte fokus på ny teknologi i faget og muligheden for en stor mængde kundekontakt.

"Vi viser, hvor fedt faget er. Nogle tror, at man kun skal lappe et dæk og smøre et tandhjul på helt almindelige cykler. Men at være cykelmekaniker handler om så meget mere," siger Jesper Holm Gulstad, som fortæller, at TEC også har brugt rollemodeller til at vise uddannelsen frem på hjemmesiden.

Noget tyder på, at rebrandingen af faget har virket for TEC. Der er startet 18 elever i august 2026.

"Det er godt, for vi har også tegnet fem i ny mesterlære. Så det samlede tal er steget lidt. Det ser lysere ud nu," siger Jesper Holm Gulstad.

Noget andet, som uddannelseslederen mener hjælper på problemet med manglende mekanikere, er nemlig, at branchen er blevet bedre til at tage lærlinge ind gennem 'ny mesterlære', hvor lærlingen starter direkte på en læreplads og ikke behøver at gå på skolen allerede.

Relativt mange møder aldrig op

En del af årsagen til, at TEC har svært ved at uddanne nok cykelmekanikere, er, at relativt mange tilmeldte på uddannelsen ikke dukker op. Sidste år mødte 33 ud af 62 tilmeldte aldrig op.



Der er 'lærepladsgaranti' for cykelmekanikere på TEC, fordi branchen mangler mekanikere i så høj grad, fortæller uddannelsesleder på TEC Jesper Holm Gulstad.

I 2024 var der 54 personer tilmeldt, men kun 29 endte med at møde op. Året før var 44 tilmeldt, og 30 mødte op på skolen.

Tallene dækker ikke over 'ny mesterlære', som TEC har 15-20 af om året.

At elever falder fra en uddannelse løbende, er normalt. Men det er usædvanligt for en mekanikeruddannelse, at så mange slet ikke dukker op, siger Jesper Holm Gulstad.

"Det fortæller mig, at den type elever kan være usikre på deres valg," siger Jesper Holm Gulstad, som ikke kan pege på, hvorfor cykelmekanikerlever skulle være særligt usikre.

For at sørge for, at de rette elever bliver tilmeldt uddannelsen, har TEC haft ansatte fra jobcentret og UU-vejledere på besøg, så de bedre kan vejlede i den.

'Nu ser det anderledes ud'

Noget peger på, at TEC har formået at imødekomme elevernes usikkerhed. Skolen er begyndt at klargøre kommende elever til skolestart på en ny måde. Det kan fx være mails med planen for de første skoledage, info om, hvem faglæreren er, eller en besked om, at TEC glæder sig til at se eleven.

"Med forholdsvis små greb – som at sørge for, at de ved, hvad de går ind til – kan vi fjerne en usikkerhed og få flere til at møde op. Det er rigtig positivt," siger Jesper Holm Gulstad.

Selvfølgelig kan uddannelseslederen ærgre sig over, at TEC ikke tidligere har brugt de greb, så flere mødte op. Men de er blevet klogere, siger han.

"Noget var ikke, som det skulle være. Og nu ser det anderledes ud. Det, man lyser på, det vokser," siger han.

Hvis tendensen med, at de fleste tilmeldte elever også møder op, og at optagetallene stiger, fortsætter, vurderer Jesper Holm Gulstad, at man vil kunne mærke det i cykelvirksomhederne inden for to år.

Et samarbejde mellem skolerne og cykelbranchen gjorde cykelmekaniker til et demonstrationsfag til DM i Skills i år. Mellem 50.000 og 60.000 unge kom forbi standen, ifølge Jesper Holm Gulstad, som håber at så et frø i de unge. Cykelbranchen og skolerne arbejder i fællesskab på, at cykelmekaniker bliver et konkurrencefag til DM i Skills, så endnu flere unge får øjnene op for uddannelsen. 🚲

”AI KAN OVERTAGE ANDRE JOBS. VI VIL ALTID VÆRE DER.”

TEMA
CYKELSMED
EFTERLYSES

Vi spurgte fremtidens cykelmekanikere fra TEC om, hvorfor de har valgt faget.

Om cykelmekanikeruddannelsen

Gennem cykelmekanikeruddannelsens varighed på tre år lærer eleverne det basale om 'Hr. og Fru Danmark-cykler' med tre indvendige gear. De lærer også om gearing og gearingssystemer, materialekendskab, cykelopbygning, geometri og kundekontakt.

Elcykler fylder meget i uddannelsen. Eleverne lærer at 'diagnosticere' elcykler og at reparere elmotorer og batterier. Til det bruger de computere.

Uddannelsen veksler mellem forløb på skolen og i lære. Størstedelen af tiden bruger eleverne som lærling på et værksted.

Uddannelsen har ændret sig en del, i takt med at elcykler er blevet mere populære. Historisk set var det mere et håndværksfag. Det er det stadig, men computere og strøm fylder mere.

Fordi cykelmekanikeruddannelsen har ændret sig, samarbejder TEC med branchen om en opdateret bekendtgørelse for uddannelsen med cykelbutikkernes input til, hvilke kompetencer de mangler.

KILDE: JESPER HOLM GULSTAD, UDDANNELSESLEDER PÅ MEKANIKERFAGENE TEC.

**KENNETH WINTER, 27, FÆRDIG-
UDDANNET CYKELMEKANIKER JUNI 2026**



Hvorfor valgte du cykelmekanikeruddannelsen?

Jeg blev bidt af faget gennem en tilfældig praktikplads på et cykelværksted, hvor der var en dejlig fællesskabsfølelse.

Hvordan håber du, fremtiden ser ud?

Jeg har jo valgt faget, fordi jeg kan lide det. Min plan er at blive på min arbejdsplads, så længe jeg kan lide at være der.

Hvad kunne blive bedre, så flere vælger uddannelsen?

Det åbenlyse vil være at sige højere løn. Men det kræver flere penge i faget. Jeg ved ikke, hvordan vi pludselig skulle få danskerne til at købe flere cykler eller få dem repareret oftere.



**AUGUST RAVN, 32, FÆRDIGUDDANNET
CYKELMEKANIKER JUNI 2026**

Hvorfor valgte du cykelmekanikeruddannelsen?

Jeg har en interesse for cykler. Det er dyrt at få andre til at fikse dem, og så ville jeg hellere lære at gøre det selv.

Hvordan håber du, fremtiden ser ud?

Det er en stor branche, og jeg skal lige finde min vej i det. Jeg håber, jeg får et godt arbejde. Lige nu er jeg mest interesseret i at arbejde med gravel- eller racercykler.

Hvad kunne blive bedre, så flere vælger uddannelsen?

Flere penge til uddannelsen. Lærerne er supergode, men lokalerne er slidte. Det føles, som om vi er en glemt del af uddannelsessektoren, og det er ikke særligt motiverende.



**PATRICK LAURSEN, 21, FÆRDIG-
UDDANNET CYKELMEKANIKER
SEPTEMBER 2026**

Hvorfor valgte du cykelmekanikeruddannelsen?

Det virkede spændende, og så var det nemt at få arbejde. Det er fedt at arbejde i mekanikerbranchen nu, hvor AI kan overtage andre jobs. Vi vil altid være der.

Hvordan håber du, fremtiden ser ud?

Jeg skal tilbage på mit arbejde og forhåbentlig blive der længe.

Hvad kunne blive bedre, så flere vælger uddannelsen?

Det nemme er at sige lønnen. Man bliver ikke cykelmekaniker på grund af lønnen. Men faget skal også blive mere anerkendt. Det er rent faktisk en uddannelse, og ikke alle kan reparere en cykel.

Løn

Gennemsnitslønnen for en faglært cykelmekaniker er 27.000 kroner før skat og uden pension. Erfarne mekanikere kan tjene mere.

KILDE: DANSK METAL



**HJALTE ROAR BRINK-VILSEN, 27, STUDE-
RENDE PÅ CYKELMEKANIKERUDDANNELSEN
SIDEN APRIL 2026**

Hvorfor valgte du cykelmekanikeruddannelsen?

"Shit, der er mange ting at vide om cykler," sagde jeg til min kæreste, da jeg gik i gang med et cykelprojekt. "Det er derfor, det er en

uddannelse," svarede hun. Det vidste jeg ikke, og sådan endte jeg her.

Jeg har aldrig været særlig glad for at gå i skole, men efter ti år blev jeg træt af ufaglært arbejde. Og cykler har jeg altid syntes var spændende.

Hvordan håber du, fremtiden ser ud?

Det er vigtigt for mig at arbejde et sted, hvor jeg glæder mig til at møde ind. Jeg kan se mig selv trives i jobbet som cykelmekaniker.

Hvad kunne blive bedre, så flere vælger uddannelsen?

Det ville være federe, hvis motorcykeldelen var adskilt fra cykeldelen på grundforløbet. Så var der bedre tid til det, der rent faktisk interesserer én. Jeg tror, flere ville vælge uddannelsen, hvis de vidste, at den findes.

**SIGURD ANTON KROGH LARSEN, 18, STUDE-
RENDE PÅ CYKELMEKANIKERUDDANNELSEN
SIDEN APRIL 2026**



Hvorfor valgte du cykelmekanikeruddannelsen?

Det skyldes blandt andet, at jeg går op i bæredygtighed og klima. Og så har jeg altid elsket at cykle og vil gerne arbejde med mine hænder.

Hvordan håber du, fremtiden ser ud?

På et tidspunkt vil jeg gerne starte min egen cykelforretning.

Hvad kunne blive bedre, så flere vælger uddannelsen?

Da jeg gik i folkeskole, blev der ikke snakket særligt meget om muligheden for at vælge en erhvervsuddannelse. Det skal der mere fokus på.

Elevernes store cykeldag

Eleverne træner balance, teknik og fart, når Kragelundskolen i Aarhus afholder cykeldag med forskellige aktiviteter. Det overordnede mål er at få eleverne til at cykle til skolen i Højbjerg, der også er fast med i Alle Børn Cykler-kampagnen.

En pige skubber sin cykel op ad det sidste stejle stykke på mountainbikesporet. Selv om hun må arbejde for sagen, afviser hun, at det er hårdt.

”Det er sjovt,” forsikrer Johanne, da hun er kommet fri af træernes blade. Hun går i 4. b på Kragelundskolen i det sydlige Aarhus og deltager sammen med 600 andre elever fra 0. til 5. klasse i skolens årlige cykeldag.

I den anden ende af banen står Svend fra 5. b. Han er med til at tjekke, om cyklen er i orden, inden en elev får lov at køre ind i skoven.

”Det er ikke en god ide at køre på fladt hjul, og bremserne skal virke. Vi sørger også for, at folk cykler med afstand, så de ikke styrter ind i hinanden,” siger han.

Eleverne kan køre på sporet, så mange gange de har lyst, og der opstår tit kø. Men det stresser ikke Svend og hans vagtkolleger.

”Banen tiltrækker alle, som kan lide fart og groft terræn, men vi kører ikke på tid, for så ville nogle måske køre hurtigere, end de egentlig kan,” sammenfatter han.

Drenge vil køre sprint

På asfaltvejen op til skolen gælder det om at få fart i pedalerne. Vejen er spærret for trafik, så eleverne kan køre om kap to og to op ad den lille stigning.

”Dagens rekord ligger på 14,23 sekunder,” siger pædagog Rasmus Boesen til to drenge, som holder klar ved startlinjen.

”Er det godt at begynde i et højt gear?” spørger en elev.

”Nej, ikke hvis du er god til at skifte gear, men du kan øve dig. Ruten er ikke så lang, så du kan sagtens køre den flere gange,” svarer Rasmus Boesen.

Det er mest drenge, som vil køre sprint, mens pigerne kører hygetture, fortæller han.

”De fleste elever på banen går i 1. til 4. klasse, men der kommer nogle få fra 5.-6. klasse, som vil slå rekorden fra sidste år.”

Cykeldagen bliver bedre og bedre

Kragelundskolen er en ægte cykelskole og har 528 elever med i årets Alle Børn Cykler-kampagne fra Cyklistforbundet. Og det er tredje år i træk, at Kragelundskolen veksler en skoledag til cykeldag. Færdselskontaktlærer Jan Kolling har fået ideen, fordi han selv cykler meget og vil have eleverne til at følge trop.

”Under corona-pandemien cyklede vi næsten hver dag, og nu cykler vi både i idræt, og når vi skal med de større klasser ind til byen,” fortæller han.

Jan Kolling stablede den første cykeldag på benene sammen med to pædagoger. De

skabte blandt andet mountainbikesporet og søgte tilladelse til at spærre skolevejen af. Det første år deltog omkring 300 elever. Året efter lidt flere, og nu altså omkring 600 elever.

”Vi er afhængige af lærernes engagement, og det første år prioriterede nogle af mine kolleger at undervise i deres fag. Eleverne vidste heller ikke, hvad cykeldagen var. I år er alle klasser til og med 5. med hele dagen. Nogle af de lidt ældre elever kommer også, hvis de får lov af deres lærere,” fortæller Jan Kolling.

Cykelmaraton samler klassen

Cykelmaraton er kommet til i år. Hver klasse skal stille med et hold med mindst otte ryttere, og så gælder det ellers om at cykle flest omgange på 42 minutter og 19,5 sekunder. Med andre ord er maratondistancen omsat til tid.

Når en elev kommer i mål, lægger en ældre elev en sten i klassens spand, som står på et bord ved målfeltet. Her troner en stor skinnende pokal, som går til klassen med flest omgange.

”I skal køre en omgang, og når I kommer i mål, skal I dreje ind på startpladsen for jeres klasse. Ellers koster det en omgang, hvor I ikke får en sten i spanden,” instruerer pædagog Bo Thestrup de tre klasser på 2. årgang.

Han sender de første elever afsted. Banen begynder med en lige strækning ned ad en asfalteret løbebane, inden den slår skarpt til venstre og fortsætter ud over græsset, hvor ruten er markeret med hvide streger og røde kegler. Eleverne kommer i mål med koncentrede blikke og hurtige hjul, inden de overdrager stafetten til den næste. Imens hepper klassekammeraterne.

”Vi savnede en aktivitet, som samler klassen og styrker fællesskabet. Nu får eleverne erfaringer med cykelmaraton, som de kan bruge



Færdselskontaktlærer Jan Kolling har fået ideen til cykeldagen, fordi han selv cykler meget og vil have eleverne til at følge trop.

Cykelringridning på Kragelundskolen.



til næste år. Banen har været her hele ugen, og nogle har øvet sig virkelig meget, for de vil vinde,” fortæller Bo Thestrup.

En pige svinger cyklen i mål, springer af og løber tilbage, hvor hun kom fra. Hun har tabt stafetten, og uden den kan hun ikke sende sin holdkammerat ud på ruten.

”Cykelmaraton kræver disciplin i at stoppe og overdrage stafetten til den næste, men man skal også vente på tur og være klar, når klassekammeraten kommer i mål,” siger Bo Thestrup.

Elever får tjekket cyklen

På skolens parkeringsplads står elever i kø for at få tjekket deres cykel hos to kittelklædte mekanikere. En af dem er Rune Grantzau, som har været lærer på Kragelundskolen. Han arbejder nu på en anden skole, men har taget fri for at bidrage til cykeldagen.

”Eleverne kommer typisk med et gearskift, som er blevet skævt, fordi cyklen har været væltet. Der er også mange, som skal have justeret bremsen. Hos en var bremserotoren røget af, og så er cyklen ulovlig. Det skriver hans lærer til forældrene, så han kan få et nyt forhjul,” fortæller Rune Grantzau, som blev uddannet cykelmekaniker, inden han læste til lærer.

En gruppe piger har kastet sig over en forhindringsbane. De styrer uden om metalpinde, som hænger ned fra et stativ, og manøvrerer rundt om kegler og henover et vippebræt.

”Rampen er virkelig sjov. Jeg bliver bedre til at cykle, når jeg skal holde balancen og køre slalom på smalle stykker og også skal bremse. Jeg har taget turen mange gange,” fortæller Klara fra 3. c.

Yngre og ældre snakker sammen

Eleverne får stort udbytte af de mange aktiviteter, vurderer Jan Kolling.

”På forhindringsbanen passer eleverne sig selv, så den kan de bare prøve af. Og når de yngste elever holder i kø ved mountainbikesporet, ved de ikke helt, om de tør. De føler spænding i maven, og vi snakker med dem om, at de kan tage en stille tur, og når den er gået godt, er de ikke til at stoppe,” siger initiativtageren til cykeldagen.

Jan Kolling ser gerne, at eleverne får mulighed for at cykle i frikvartererne hele året rundt.

”Nogle gange åbner jeg for, at de kan cykle i skoven i 10- og 12-pausen, men jeg håber, at cykling kan komme på højde med fodbold og firkant, og hvad de ellers spiller i frikvartererne. Jo mere eleverne cykler, desto bedre bliver de cykelteknisk.”

90 procent kommer selv i skole

Det er ikke usædvanligt, at Kragelundskolens elever cykler i skole. På to år er skolen gået fra 72 til cirka 90 procent selvtransporterende elever. Det skyldes en såkaldt hjertezone, som gør det forbudt at køre op til skolen i bil fra 7.30 til 8.15, vurderer Jan Kolling.

”Det virker. Over 90 procent af vores elever har under en kilometer til skole, og da jeg tidligere spurgte forældre, hvorfor de ikke lod deres børn gå eller cykle i skole, fik jeg at vide, at det skulle jeg ikke blande mig i. Nu har de samme forældre meldt tilbage, at det er godt med kørselsforbuddet.”

Hjertezonen blev indført for at sætte en stopper for det massive kaos, som hver morgen opstod på skolens parkeringsplads. Men forbudet har en klar sidegevinst i undervisningen.

”Eleverne møder op på en helt anden måde, når de har fået frisk luft og har haft tid til at lægge en eventuel morgenkonflikt i hjemmet bag sig. Det giver også mulighed for at lave flere spontane ting i undervisningen, når børnene har deres cykel med i skole,” siger Jan Kolling. 🚲



Store cykeldag

- **Mountainbikespor** i skoven
- **Cykelsprint** på asfaltvejen op til skolen
- **Cykelmaraton** som klassekonkurrence
- **Cykeltjek** hos mekanikere
- **Forhindringsbane** med slalom, balance, vippebræt og bremseøvelser



Delecyckler ja tak. Delecyckelkaos nej tak.

At dele noget er ofte godt – og der er også en hel del at holde af ved delecyckler.

De giver frihed. De gør det nemt at komme fra A til B. Og de kan være et godt supplement til både kollektiv transport og din almindelige cykel, hvis man eksempelvis skal fra A til B og videre med bus eller tog til C. Derfor er vi i Cyklistforbundet grundlæggende positive over for delecyckler, både i København og i andre danske byer.

De er heller ikke en dansk særhed. I de fleste større europæiske byer er delecyckler blevet en naturlig del af mobiliteten. De bruges til den sidste kilometer mellem station og destination, af turister på storbyferie og af borgere, der ikke har deres egen cykel med. Erfaringer fra blandt andet Holland, Tyskland og Belgien viser også, at delecyckler kan styrke sammenhængen mellem cyklen og den kollektive transport.

Men selv gode løsninger kan skabe problemer, hvis de får lov til at vokse uden styring. Det er præcis den diskussion, København står midt i lige nu. Antallet af delecyckler er vokset markant, og i sommeren 2026 blev der talt omkring 13.000 - 15.000 delecyckler i hovedstaden. Samtidig fortæller borgere og politikere i både København, Aarhus og andre byer om problemer med cykler, der fylder på fortove, ved stationer og på pladser, hvor de ikke hører hjemme. Kommunen ønsker mulighed for at regulere området, men mangler den nødvendige lovhjælp.

Kommunerne bør have mulighed for at regulere antallet af delecyckler og operatører på samme måde, som de regulerer så meget andet i byrummet. Når tusindvis af privatdrevne køretøjer placeres på offentlige arealer, må det være

rimeligt, at lokale politikere kan sætte rammer for, hvor mange der må være, og hvor de må stå.

Det handler om at sikre, at delecyckler fortsat opleves som en gevinst og ikke som et irritationsmoment. For hvis folk møder bunker af hensatte cykler på fortove og pladser, og de optager uforholdsvist meget cykelparkeringsplads, risikerer vi, at opbakningen til hele idéen forsvinder.

Samtidig er der en anden diskussion, som jeg synes er værd at tage.

Behøver næsten alle delecyckler i København at være elektriske?

København er trods alt en af verdens fladeste storbyer. De fleste ture er korte. Mange af os klarer dem uden problemer på en almindelig cykel.

Når så mange af brugerne er turister uden stor erfaring med at cykle i en travl cykelby, bør vi også se på sikkerheden. Elcyckler er tungere end almindelige cykler, og motoren gør det lettere at komme op i fart. Det kan være en udfordring for mennesker, der hverken kender de danske færdselsregler eller den særlige cykelkultur, som københavnernes navigerer efter hver dag.

Måske ville flere almindelige delecyckler og færre el-delecyckler faktisk være en fordel nogle steder. Det er en debat, der fortjener mere opmærksomhed, end den får i dag.

For målet bør være klart: Delecyckler skal gøre byen bedre at færdes i. Ikke kaotisk.

Hvis vi får de rigtige regler på plads, kan delecyckler være et værdifuldt supplement til den allerede stærke cykelkultur i danske byer. Men det kræver, at vi tør styre udviklingen i stedet for blot at lade den rulle afsted på autopilot. 🚲

600 elever deltager i de mange discipliner



**DELTAG I
DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk

Cyklende turister skaber utryghed

Jørgen Kolling, Nansensgade 13, 1366 København K

Jeg skriver som aktiv og daglig cyklist i byen i forbindelse med den offentlige debat omkring turisternes adfærd på elcykler i København.

Jeg vil påpege ansvaret, når de påkører os andre. Jeg er personligt blevet påkørt tre gange med skrammer og sår som følge. Og da de for det meste ikke taler dansk, ender det med, at de cykler videre, og dermed er sagen uløst. Så ansvaret omkring turisternes påkørsler må med i debatten. For mig som borger er det både utrygt, og det må under kontrol.

Og jeg har også bevidnet et par påkørsler af parkerede biler.



Cyklist i København.
FOTO: SØREN SVENSEN

"Det Vilde Vesten" på cykelstierne

Sina Kalsbøll, Svendborg

Hej.

Jeg synes, det er godt, I tager problematikken op med "det vilde vesten" på cykelstierne, da det efterhånden er småfarligt at være cyklist. Jeg er bosat i Svendborg og oplever som cyklist, at det med årene er blevet værre og farligere at køre på cykelstierne. Primært pga. de store, tunge og brede christianiacykler, da de her i byen fylder hele bredden af cykelstien, og nogle af dem er så brede, at de har yderhjulene ude på kørebanen og absolut ikke flytter sig, når man vil forbi. Enten fordi de ikke har plads nok til at rykke ind, eller fordi de er helt ligeglade. De fleste, jeg møder af de store ladcykler, både som bilist og cyklist, giver ingen tegn, når de skal dreje eller stoppe, og de er bare en gene for, at trafikken kan flyde.

Som argument for, at det er de store, tunge elladcykler, der burde køre ude på vejen, er ovenstående, samt at de er livsfarlige at blive kørt ned af.

Væk med Wolt- knallerterne

Eva Kjeldsen

Hej cyklistforbundet.

Bor i København og har ikke bil. Følger altid enhver transportdebat.

Store, meget brede og derudover elkørende udbyggede christianiacykler.

Uha. JA, de er virkelig skræmmende. Hvis man nu forsøgsvis lavede en regel om, at store, brede og hurtige cykler kom ud på den alm. vej, og måske også nogle af de der Wolt-elknallerter, der jo drøner mindst 50 km i timen, samtidig med at de er lydløse?

Jeg kører alm. damecykel uden el og har kun tre gear og tilhører efterhånden den lidt mere aldrende generation. Derfor kører jeg selvvalgt ikke så hurtigt, men cykle, det elsker jeg, og jeg håber, jeg kan fortsætte med det i mange år endnu. Men det tager rigtig meget af min cykelglæde, når en af de ovennævnte eldrønnerter passerer mig med højst 10 cm mellemrum imellem os. Jeg synes derfor, at der er nogle typer, nemlig el-christiania og Wolt, men også de ulovligt tunede – det er i sig selv skræmmende, at de findes – der bør komme ud blandt de alm. biler. Bilerne, ja, når de nu er her, så må de ned i fart, i hvert fald inde i byerne. Meget gerne til 30 km i timen. Nemlig.

Delecykler med defekte bremser

Manglende bremseeffekt og en elmotor, der assisterer over den tilladte hastighedsgrænse. En stikprøvetest foretaget af CYKLISTER viser mekaniske og sikkerhedsmæssige mangler på flere af markedets udlejnings- og delecykler.

Se vores prøvekørsel på de kommende sider.



Ifølge Færdselsstyrelsens udstyrsbekendtgørelse skal en cykel have to uafhængige bremses, der fungerer på en sikker og virksom måde, ligesom den elektriske hjælpemotor skal afbrydes, når køretøjets hastighed når 25 km/t.

Da CYKLISTER prøvekørte fem tilfældige delecykler, konstateredes der dog væsentlige fejl på tre af dem. To af cyklerne havde uvirkelige bremses, og på den tredje slog den elektriske hjælpemotor ikke fra ved den lovbestemte grænse på 25 km/t.

Ansvar skubbes over på cyklisterne

Trods fejlene påtager udbyderne, Voi, Lime, og Bolt sig ikke det fulde ansvar for køretøjernes forfatning. I stedet placeres vurderingen af cyklernes sikkerhed og mekaniske stand hos den enkelte cyklist.

Jævnfør selskabernes brugervilkår er man som lejer selv forpligtet til at gennemgå cyklen for fejl og mangler før kørsel, herunder teste bremsernes funktion. Konstateres en defekt, skal lejemålet straks afsluttes, og fejlen skal

rapporteres. En praksis, der er svær at følge. For hvordan tester man reelt bremsernes fulde funktion uden først at køre på cyklen?

Bør ikke være brugerens ansvar

Jakob Bøving, direktør i Rådet for Sikker Trafik, siger: "Når man lejer en bil, har man en berettiget forventning om, at bremsene fungerer, og at lyset tænder. Det er lige sådan, når vi lejer en cykel – så forventer vi, at den er sikker at køre på."

Direktøren fra Rådet for Sikker Trafik vil ikke konkludere noget ud fra en enkelt stikprøve. Men han siger til CYKLISTER: "Hvis man er i markedet for at tjene penge, så skal man gøre det på en ordentlig måde. Og hvis man udlejer cykler, som ikke fungerer i forhold til trafiksikkerheden, så er det et problem"

CYKLISTER har rettet henvendelse til Voi, Lime og Bolt for at forelægge kritikken og for at spørge, hvordan de fremover vil sikre, at deres cykler lever op til den danske lovgivning.

Ingen af de tre selskaber er inden deadline vendt tilbage med svar på vores spørgsmål. 🚲

Jernhest til leje

Din næste cykel er måske blot et flygtigt bekendtskab. Markedet for leje- og delecycler bugner, og der er både mulighed for længere forhold og one-night stands. CYKLISTER har prøvekørt lejecycler og el-delecyclerne.

De fleste af os ejer vores cykel, men der findes en anden vej, hvor cyklen slet ikke er din, og du slipper for alt ansvaret og eventuelle reparationer.

”Bike as a Service” hedder det på moderne internetsprog. Begrebet dækker over et uforpligtende forhold til din transport, hvor du blot bruger og betaler for cyklen efter behov. Når du er kommet fra A til B, er jeres relation slut. Du ejer ikke – du lejer.

CYKLISTER har testkørt et bredt udvalg af markedets tilbud af elcycler og giver dig her resultatet af prøvekørslen og overblikket over alternativerne til at eje selv. Udvalget kan groft sagt deles op i to kategorier: fast abonnement eller cykel til minutpris. 

Om Rasmus Horskjær

Rasmus Horskjær er journalist, manuskriptforfatter og cykelnørd. Rasmus elsker gravelcykling, og er Cyklistforbundets faste tester af gear og grej til cyclet.

Næsten din egen: Cykel på abonnement

Her lejer du typisk din cykel for en måned ad gangen. Du har adgang til den 24 timer i døgnet og må køre præcis derhen, hvor du vil. Det er en service, som indtil videre tilbydes af firmaerne Swapfiets og Wheeling.

Swapfiets: Dem med det blå hjul

Den hollandske virksomhed (navnet betyder ”byt cykel” på hollandsk) var reelt dem, der opfandt konceptet ”Bike as a Service” – altså cykel på lejebasis. Konceptet var oprindeligt målrettet studerende, og cyklerne er stadig særligt populære blandt denne gruppe.

Udvalg

Swapfiets tilbyder tre forskellige cykeltyper:

- **Deluxe 7:** Syvgears cykel uden elmotor | 199 kr. pr. måned
- **Power 1:** Etgears cykel med elmotor | 499 kr. pr. måned
- **Power 7:** Syvgears cykel med elmotor | 599 kr. pr. måned

Service og tilgængelighed

Swapfiets er landsdækkende og har butikker (og værksteder) i landets fire største byer: København, Aarhus, Odense og Aalborg. Cyklen udleveres fra butikkerne, og det er også her, du møder op, hvis cyklen skal repareres eller ombyttes.

Pris og vilkår

Cyklerne kan lejes via et løbende abonnement med en måneds opsigelse. Opstartsgebyret er 349 kr. Cyklerne er som udgangspunkt forsikret, dog med en selvrisiko på mellem 600 kr. og 1.650 kr. afhængigt af modellen. Selvrisikoen kan fjernes mod et tillæg i abonnementsprisen.



Eventuelle skader og almindelige reparationer dækkes af abonnementet. Mindre defekter repareres på stedet, og ellers ombyttes cyklen til en anden, klargjort model.

Kvalitet og køreegenskaber

CYKLISTER prøvekørte elcyklen Swapfiets Power 7 med syv gear. Cyklen er robust og tydeligvis designet til at leve et hårdt liv i storbyens favn. Det fornægter sig ikke på vægten. Cyklen vejer 30 kilo, og uden hjælp fra den elektriske motor er den nærmest ubrugelig. Med elmotoren slået til går det væsentligt bedre. Her findes tre motorindstillinger, så du selv kan vælge, hvor hårdt der skal trædes i pedalerne for at spare på batteriet. Vi kørte i *max*-position og kom nemt over Valby Bakke uden sved på panden.

Cyklerne fra Swapfiets har en såkaldt centermotor, der er monteret i kranken, hvilket giver en fin og naturlig balance. Trods den elektriske assistance er der dog ikke tale om en specielt letkørt cykel. Tværtimod er kørslen en smule træg, og elmotoren, der skiftevis slår til og fra, gør, at trådet opleves ujævnt.

KORT SAGT: Swapfiets tilbyder en stabil pendlerkampvogn, og deres servicekoncept er svært at slå lige nu. 

Wheeling: Den danske model

Dansk leasingplatform med base i Rødovre. Her kan du besøge deres fysiske butik og værksted, hvor der også er mulighed for en prøvekørsel. Wheelings koncept minder i store træk om det, man kender fra Swapfiets: et cykelabonnement på månedsbasis. Deres målgruppe er pendlere og det offentlige, og i flere kommuner cykler de ansatte faktisk på cyclet fra Wheeling. Du kan vælge mellem tre forskellige cykelmodeller – alle med elmotor. Der tilbydes desuden barnesæde og ekstra cykelkurv mod ekstra betaling.

Udvalg

Wheeling tilbyder tre forskellige elcykeltyper:

- **Herre:** Tregears cykel | 549 kr. pr. måned
- **Cargo:** Syvgears cykel | 589 kr. pr. måned
- **Classic:** Syvgears cykel | 589 kr. pr. måned

Service og tilgængelighed

Wheeling er begrænset til Storkøbenhavn og opererer i et område afgrænset af Køge i syd og Helsingør i nord. Du kan vælge selv at hente din nye cykel i butikken i Rødovre, eller den kan leveres på din adresse mod et tillæg på 299 kr. Service og reparation sker enten i butikken eller på din privatadresse eller arbejdsplads.

Pris og vilkår

Cyklerne lejes via et løbende abonnement med en måneds opsigelse. Opstartsgebyret er 399 kr. Reparation af eventuelle defekter eller ombytning er inkluderet i abonnementet. Ønsker du forsikring, koster det 79 kr. ekstra om måneden. Der er dog stadig en selvrisiko på 999 kr. i tilfælde af tyveri af cyklen inklusive batteriet.

Kvalitet og køreegenskaber

CYKLISTER prøvekørte modellen *Wheeling Cargo 7* med elmotor og syv gear. Stellet minder om det, du kender fra en klassisk bedstemorcykel, bare ekstra solidt. Styret er højt, og man sidder i en meget afslappet position. Testpersonen (mand, 188 cm) sad dog ikke specielt godt på Cargo-modellen. Cyklen føltes en smule for kort i geometrien, og sadlen lignede og føltes mest af alt som en blød elefantfod. Rent teknisk leveres Wheelings cykler med forhjulsmotor. På redaktionen er vi ikke store fans af den løsning. Det mærkes tydeligt, at cyklen trækkes fremad frem for at blive skubbet, hvilket øger risikoen for udskridning i glat føre som sne eller på løse sten.

KORT SAGT: Wheeling er til dig, der skal effektivt frem og tilbage hver evig eneste dag, og som ønsker mulighed for udkørende service. Motorplaceringen i forhjulet er dog en smagssag, som man skal vænne sig til. 🚲



Bike on demand: Cykel til minutpris

Her er cyklen slet ikke ”din egen”. Du tager blot den nærmeste og stiller den fra dig igen, når du er fremme ved din destination. Udbyderne af minutcykler har navne som Lime, Voi, Bolt og Donkey Republic, for at nævne de vigtigste. Forretningsmodellen og selve cyklerne er nærmest fuldkomment ens, uanset hvem du vælger at køre med. Fælles for dem alle er dog, at du skal downloade firmaets app, før du overhovedet kan komme i gang.

Tilgængelighed

De større byer er nærmest oversvømmet af delecycler. Med appen er det derfor også hurtigt at finde frem til den nærmeste ledige cykel. Når du så står ved den, låses den op med et enkelt tryk på din smartphone. Der lyder et bip og et lille klik fra låsen – og så er du klar til at køre. Det samme gælder, når cyklen skal afleveres igen. Nemt og bekvemt. Du skal aldrig tænke på at hente din cykel igen, og hvis nogen hærger den i løbet af natten? Pyt. Det er ikke dit problem. Men kør ikke for langt væk. Brugen af delecycler er begrænset til specifikke zoner. Bevæger du dig uden for området, risikerer du, at elmotoren slår fra, eller at du ikke kan afslutte din tur i appen – hvilket kan udløse et gebyr.

Pris

Det er bekvemt at snuppe den nærmeste ledige elcykel, men til gengæld er det ikke specielt billigt. I et priseksempel fra Lime koster en tur på 30 minutter i alt 70 kroner. Her afregnes der 10 kroner i startgebyr, mens selve køreturen koster 2 kroner i minuttet. Lignende takster gør sig gældende hos de øvrige *bike on demand*-udbydere. Fælles for dem alle er dog, at der i appen tilbydes forskellige turpas og rabatordninger. Det er en oplagt mulighed for turister eller for kortdistancependlere, som bruger cyklerne dagligt.

Kvalitet og køreegenskaber

De forskellige delecycler har det til fælles, at de er bygget som kampvogne – og de er næsten lige så tunge. Mange af dem er skrammede og overplastret med klistermærker, og det er langt fra usædvanligt at møde en cykel med en revnet cykelskærm eller en irriterende knirkelyd. Til gengæld er de nemme at betjene. Sadelhøjden indstilles med et simpelt greb, og de lovpligtige lygter for og bag tænder automatisk. Men der er også markante forskelle. Ikke alle delecycler kører lige godt, og nogle overholder slet ikke lovgivningen.

Lime:

Testcyklen er ikke for køn. Stellet er fyldt med ridser og skrammer. Men cyklen kører faktisk godt – hvis man altså ser bort fra de hylende bremses. Ved kørsel på jævnt underlag overskrider cyklen fra Lime dog flere gange den lovregulerede fartgrænse på 25 km/t. for elcykler, uden at motoren slår fra. Uden større anstrengelse kom vores testperson op på 30 km/t. Vi forsøger også at tage cyklen med uden for zonen/bygrænsen. Her sænkes farten markant, og cyklen bliver tung og vanskelig at træde. Så snart vi vender tilbage til byen, kommer kræfterne igen.



Bolt:

Vi slår støttebenet op og er klar til afgang. Men nej, cyklen er flad på bagdækket. Vi åbner appen og finder en anden cykel i nærheden. Her viser en indikator, at batteriet snart trænger til en opladning. Fair nok, men vi har travlt og begynder at køre. Da vi nærmer os et rødt lys, erfarer vi dog, at cyklens bremses nærmest er ikke-eksisterende. Men det bliver værre endnu. Halvvejs mellem Vesterbro og Valby – en tur på blot fem kilometer – begynder cyklens display at blinke. Så høres en klagen bilyd. Cyklen går i stå og låser sig selv lige midt på gaden, mens en besked meddeler, at der ikke kan køres videre. Årsag: Batteriet er dødt. Først er vi rimeligt forvirrede og overvejer, om det mon er værd at finde en tredje cykel. Men modet svigter. Det føles alligevel sikrere at gå resten af vejen.



Dott:

Det er morgen. CYKLISTERs testperson skal en tur til bageren. Den nærmeste delecycel fra DOTT står lige i nærheden, viser appen. Vi finder cyklen og gør os klar. Men hov. En rød lampe blinker på styret, og der høres en høj alarmagtig lyd. Hmm. Cyklen er nærmest tom for batteri. Appen fortæller, at der er cirka tre kilometers kørsel tilbage – men hvorfor vises cyklen så overhovedet som tilgængelig!? Nå, vi tager chancen og bevæger os ud i morgentrafikken, og når sikkert frem til bageren. Med sprøde croissanter i hånden er vi klar til at køre hjem igen. Men hvor er nu cykelkurven? Ikke på cyklen i hvert fald. Halvvejs hjemme mister cyklen sine elektriske kræfter. Nu er der kun rugbrødsmotoren tilbage. Cyklen er tung som et ondt år. Det lykkes os at komme tilbage til udgangspunktet. Men her kan turen nu ikke afsluttes?! Vi leder på kortet for at finde en godkendt p-zone. Til sidst slipper tålmodigheden op, og vi ender med acceptere en bøde på 35 kroner for at stille cyklen fra os i en såkaldt no parking zone.



Voi:

Cyklen er letkørt og overholder fartgrænsen. Da det digitale speedometer rammer 25 km/t., stopper elmotoren med at trække. Til gengæld er bremsene nærmest ubrugelige. Der er intet bid, og selv når grebene trykkes hårdt i bund, sænkes farten kun langsomt. I frihjul ned ad Valby Bakke rammer den tunge cykel en topfart på næsten 40 km/t. Kun med en lang, kontrolleret nedbremsning lykkes det at standse cyklen, før vi møder den tværgående trafik. Enhver tanke om en pludselig nødopbremsning er helt udelukket.



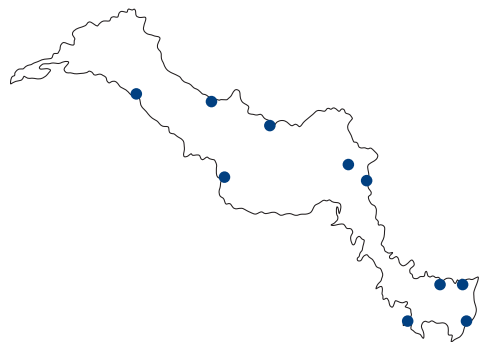
Donkey Republic:

Donkey Republic var blandt de første udbydere af delecycler i Danmark, da konceptet blev rullet ud i 2016. Siden da har de letgenkendelige cykler været et fast indslag i gadebilledet, særligt i hovedstaden og både i versioner med og uden hjælpemotor. Vi prøver en af de nye elmodeller: Alting opleves udramatisk ved cyklen fra Donkey Republic. Den låser op på stedet og lader til at være i fin stand. Hjulene ruller godt, og bremsene er både støjsvage og effektive. Siddepositionen er god, og cyklens lygter lyser, som de skal. Praktisk. Orange. Godkendt.





Tag med rundt om Grækenlands næststørste ø, Evia, som ligger tæt på Athen. Det foregår mest på små asfalt- og grusveje tæt på kysten, højt over havet. Cykling på Evia er ensbetydende med masser af bjerge, blå udsigter og langsomme opkørsler på stenede grusveje. Og hver aften kan du slå lejr på en ny strand, for det meste alene.



Jeg trækker cyklen af færgen i Marmari, sørger for vand og mad, følger bugten rundt og snegler mig op ad turens første grusvej, mens solen går ned over havet. Jeg slår lejr på en uforstyrret strand i ly af klipper og træer. Om morgenen plukker jeg kritamos, en lav plante med tykke blade og en smag henad fennikel, som jeg kan koge et par minutter og bruge til min frokost. Da jeg tager afsted, bliver der tudet i hornet på en af sejl-

bådene, der ligger for anker i bugten. Jeg håber ikke, de har fulgt for meget med i mit temmelig upåklædte lejrLiv. Grusvejen mod Karystos bliver giftigt stejl, og oppe på plateauet forsvinder den i højt græs og store sten. Jeg må trække lange stræk. Formiddagen havde nok været bedre brugt på landevejen og derefter på stranden, for der kommer grus og onde bakker nok sidst på dagen på vej til Potami. Her er kun få bygninger. Ved

kirken snakker jeg med israeleren Mickey, som driver et lille hotel. Man kan roligt sige, at han har fundet et mere fredeligt sted her. Jeg fortæller, at jeg er cyklet fra Karystos. City of lights, griner han, og det er den lille ferieby nok sammenlignet med Potami. Senere vandrer jeg tværs over den brede strand til den taverna, der skulle være åben. Værtinden sidder i halvmørke og ryger. Hun tænder lyset og dukker op igen kort efter med en græsk salat med en skive feta på størrelse med min hånd.

Efter det lettere gruschock beslutter jeg at holde mig på asfalt på tredjedagen, bortset fra de 11 kilometer sidst på dagen. Fra Potami starter dagen med en opkørsel på 8 kilometer med udsigt over til Andros, men jeg griner ad den. Det er jo bare asfalt. Denne del af øen er lidt af en vindmøllepark, og landskabet er hærget af både møller og adgangsveje. Men samtidig går vejen op og ned i frodige kløfter. Et sted kører jeg mellem gule vægge af gyvel. I bunden af en kløft dypper jeg mig i en iskold pool ved et lille vandfald inde mellem træerne. Grusvejen mod Kallianos på nordkysten er øde og smuk og flere

steder både stenet og stejl. Jeg er godt brugt, da jeg når landsbyen. Taverna, cola, nedkørsel. Kallianou strand er mindre charmerende, men brugbar, hvis man vil ligge over og vandre op gennem Dimosari-kløften. Lidt længere fremme ligger Agiou Dimitriou strand med sit turkisblå vand. Her er der strandbar, musik og andre mennesker, måske ti i alt. Det er mange i forhold til nul.

Mikrobryg og blågrønt vand

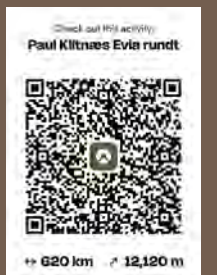
Jeg fylder flasker ved en kilde og fortsætter ad den stille bjergvej forbi Agios Dimitrios, skruer mig op gennem serpentinersvingene. Solen i nakken, lyden af knopdækkene mod asfalten, lugten af et dødt dyr i grøften, som så forsvinder, et visstent blad hvirvler over vejen.

Paradisi er en af de ret få hyggelige landsbyer undervejs, derefter rammer jeg hovedvejen, følger den mod Styra, en varm og ørkesløs stigning. Heldigvis kommer jeg forbi et af øens 'dragehuse' (drakospito), ældgamle, muligvis kultiske stenhuse med tag af stenplader.

På vej mod dagens strand er jeg igen for optimistisk og følger en

Til og fra Evia

Mest oplagt kan man cykle direkte fra Athens lufthavn eller metrostationen Pallini (undgå hovedvejen) til Rafina, ca. 18 km, hvor der går færge til Marmari. Alternativt kan man tage metro (cykler ved bagerste dør) til Kifissia og cykle til Rafina via Marathonas og kysten, ca. 45 km. Mellem Chalkida og Athen kører der lokaltog (cykler ved næstsidste dør i begge ender af toget). Cykler kommer gratis med alle de nævnte steder



Orientering og trafik

Brug Komoot eller en anden app med cykelnavigation. Undgå alt for små grusveje og stier. Scan QR-koden for at se min rute til ca. 12 dage, som er sat sammen af mine tre ture på Evia. Strandene til overnatning har nummer 2, 8, 10, 14, 15, 22, 27, 29, 39 og 48. Der er generelt meget lidt trafik, undtagen nogle steder på hovedveje og omkring Chalkida.

Overnatning og rejsetidspunkt

Det er tilladt at overnatte på stranden, ikke at campere med telt, men folk gør det alligevel. På isolerede strande uden for sæsonen er der dog ingen risiko for politi og bøder. Besøg Evia i april og maj eller fra sidst i september til starten af november.

Vand og mad

Både forår og efterår er der frisk vand i mange kilder på øen, og der er som regel vandhaner ved kirker. Hav vandbeholdere med til tre – fire liter pr. person til lejren. I landsbyer og mere øde områder kan det være småt med åbne butikker, caféer og spisesteder, især uden for sæsonen. Hav altid forsyninger med til et par dage.





Frodig skov og iskoldt bad på den sydlige del af øen.

vandresti, indtil jeg rammer en klippeblok. Så må jeg slæbe tasker og cykel hver for sig de sidste par hundrede meter. Nu er jeg på vestsiden af øen, alene med solnedgangen.

Jeg køber ind i Nea Styra, får en espresso freddo og begynder at kæmpe mig op mod hovedvejen, følger den gennem et brandhærget landskab, kører ind gennem landsbyen Zarakes for at finde en bager og en spinattærte. Jeg stopper ved en kirke og vasker tøj i en indkøbspose. Jeg får nok af hovedvejen og slår ind på markvejene, lægger mig under et stort oliventræ. Jeg rammer asfaltvejen ned til Kalamos og stranden med dens hvide perlegrus og lysende blågrønne vand.

På opkørslen langs kysten tidligt næste morgen kan jeg høre en præst messe i højttalerne ved en kirke læn-

gere oppe, og en mand kommer gående med et tre meter højt trækors over skulderen. Kort efter Aulonari holder jeg ind ved mikrobryggeriet Septem og køber et par øl til aftenen, og i Kymi sidder jeg et par timer på en café, indtil jeg bilder mig ind, at varmen er aftaget, og fortsætter videre opad i en følt uendelighed, indtil et skilt viser ned mod Tsilaros strand. Der er fem kilometer på grus. Et sted må jeg trække. Det er for stejlt. Natten er stille. En ged sparker en sten ned ad skrænten bag mig. Stranden er så smuk om morgenen, det er det hele værd, også den halvanden time, det tager mig at komme op derfra igen.

Cykling i verdensklasse

De næste dage danner øens højeste bjerg, Dirfi på 1.743 meter, kulis-

sen for cykling i verdensklasse. Der er udsigt over øens mest berømte strand, Chiliadou, som jeg styrer udenom til fordel for mere øde steder, inden den fejende nedkørsel til Metochi. Min rute går næsten op i passet, hvor en vej fører op til bjerghytten og vandrestien til toppen af Dirfi, men der er også andre muligheder. På en af mine ture bliver jeg fanget i et voldsomt regnvejr oppe på bjerget kort efter Stropones. Jeg må opgive at nå Vithouri strand og overnatter under et halvtag ved en kirke. Jeg plejer ikke at finde trøst i institutionen, men i dag er en klar undtagelse.

Ruten veksler mellem asfalt og grus. Kort før Limnionas passerer jeg Akti strand med sort sand og lyseblåt vand neden for de lodrette klipper. Det er uvirkeligt. I Pili må jeg igen bære tasker og cykel op og ned ad en klippesti for at komme frem til min private strand. Det tager de sidste kræfter. Men dagen efter er som bekendt atter en dag, og mellem Pili og Mantoudi havn roder jeg mig ud på små skovveje, okser ved en fejl op over en knold på 200 meter, hvor jeg

må trække cyklen op ad en blød jordvej, og bruger hele formiddagen på 12 kilometer.

Edipsos og Drymonas-vandfaldet

Jeg runder den nordlige ende af øen, når kurbyen Edipsos og tager et hotelværelse for at få ladet alting op, lappe slanger og komme rigtigt i bad. Der er lidt en tidslommestemning i byen, neden for det fornemme kurhotel fosser skoldhedt, svovlholdigt vand ud over klipperne og ender i havet, gratis kurbad for alle.

Kystvejen mod Limni var lukket på grund af stenscred og vejarbejde, da jeg var der, så jeg må en ordentlig tur tilbage og op i bjergene igen. Landskabet er præget af de store skovbrande for nogle år siden, men der er ved at blive grønt igen, også omkring det vidunderlige Drymonas-vandfald. Jeg surfer ned ad en fin grusvej mod Limni, en hyggelig kystby. I udkannten af byen har man flottet sig med en bypark. Jeg trækker cyklen ned ad ret mange trapper og finder en muret pavillon på stranden, perfekt til overnatning. Jeg skal nå til Chalkida



Forfatteren

Paul Gregers Klitnæs er oversætter og forfatter til bl.a. rejsebogen *Amerikanske cykeldigte*. Kontakt for yderligere oplysninger: paul@klitnaes.dk.



Tidlig morgen i Kalamos.



Pause ved Drymonas-vandfaldet.

på én dag, og der er 85 kilometer og et bjergpas, så jeg står op før solen og kører landevej hele dagen. Undervejs viser Prokopi sig at være en vigtig valfartsby. De besøgende vælter ud af busser, der er souvenirboder med honning og krucifikser og en stålbeholder med vievand foran kirken. Der er selvbetjening. Efter bjergpasset cruiser jeg ned mod øens hovedby, nyder nedkørslen og tanker energi til det sidste trafikerede stykke ind mod Chalkida. 🚲



STOR INTERESSE FOR CYKLING PÅ KLIMAFOLKEMØDET

Der var livlig aktivitet hos Cyklistforbundet på Klimafolkemødet i Middelfart, hvor mange lagde vejen forbi standen ved Gl. Lillebæltsbro. Her kunne gæsterne deltage i en transport- og klimaquiz med mulighed for at vinde en elcykel fra Promovec, lade mobilen op ved egen pedal-kraft på en 40 år gammel Nørgaard-cykel og blive klogere på transportens klimaaftryk og danskernes rejsevaner. Besøgende kunne også høre mere om, hvordan mere cykling kan bidrage til både klimamål, folkesundhed og livskvalitet. Samtidig benyttede flere lejligheden til at melde sig ind i Cyklistforbundet til en særlig kampagnepris. På billedet er det Cyklistforbundets forperson, Jens Peter Hansen, og lokalformand i Aalborg, Mike Hedlund-White.



Cykelglade seniorer skal hjælpe skoleklasser på tur

Skolerne i København og Ringsted får nu glæde af frivillige 60+ cykelglade seniorer, der kan cykle med som ekstra voksne, når læreren skal med klassen på tur. Idéen er opstået i Cyklistforbundets lokalafdeling i Viborg, hvor de frivilliges hjælp til cykelturene er i høj kurs blandt lokale skoler. Projektet hedder Skolecykelvenner og er støttet af VELUX FONDEN indtil starten af 2028. Skolecykelvenner slår to fluer med et smæk, da det både tilbyder et meningsfuldt fællesskab for pensionister og får flere børn op på cyklen. I 2027 skal der uddannes endnu to til tre hold Skolecykelvenner i kommuner rundt om i landet. Vil du gerne starte skolecykelvenner op i din kommune, så skriv til skolecykelvenner@cyklistforbundet.dk



FOTO: CYKLISTFORBUNDET

Næsten fire ud af ti børn cykler stort set aldrig til skole

En undersøgelse, som Megafon har gennemført for Cyklistforbundet, viser, at 38 procent af danske skolebørn aldrig eller næsten aldrig cykler til skole. Samtidig bruger 57 procent slet ikke cyklen som en del af transporten til skolen. Udviklingen bekymrer Cyklistforbundet, der peger på, at færre børn dermed får motion, frihed og selvstændighed i hverdagen. Utrygge skoleveje er en væsentlig barriere: 27 procent af forældrene nævner farlige eller utrygge veje som årsag til, at barnet ikke cykler oftere. Cyklistforbundet efterlyser derfor en ny national cykelstrategi med konkrete mål, flere midler og særligt fokus på sikre skoleveje.



FOTO: JENS HASSE

Top & Flop

Top:

At borgmester Line Barfod og Enhedslisten fremsatte forslag om 30 km/t. i København.

Flop

At Mads Brügger, Ekstra Bladet og andre kalder det 'gak' eller 'vildt', at vi gerne vil have en mere fredelig hovedstad. De er åbenbart helt gak-gak og vilde i bl.a Paris, Bruxelles, Oslo, Helsinki, Madrid, Bologna og Bilbao, hvor de allerede har sat hastigheden ned til 30.

FARTGRÆNSER in

På LinkedIn skrev vi om Enhedslistens forslag om at sætte farten i København ned til 30 km/t:

"I modsætning til, hvad man skulle tro, så bliver turen i bil gennem myldretiden i byerne ikke forlænget ved 30/kmt. – eller kun forlænget marginalt. Studier fra bl.a. Bruxelles viser, at ved en biltur på 5-10 kilometer gennem byen, så var den gennemsnitlige rejsetid forlænget med mellem 5-10 sekunder. Det vil selvfølgelig gælde for alle biler og vil have et aftryk på produktiviteten i samfundet – men det er så lille

et aftryk sammenlignet med konsekvenserne for gående og cyklister ved uheld og de mange fordele for miljøet og vores allesammens sundhed."



FOTOKONKURRENCE

På Instagram skrev vi om vores børnefoto-konkurrence:

Vinderne er fundet – men cykelglæden stopper ikke her. Vi fik nemlig så mange fantastiske bidrag til Vi kan cykle!-fotokonkurrencen, at vi ikke kan lade være med at dele flere af dem. Emma på et år fra Vejen er én af dem – og her er der virkelig fuld fart på cykelglæden og -stoltheden. På billedet ses Emma, som cykler over slutstregen som vinder i sin alder (et år) til Home Børne Cykelløb i Vejen.



PEDALKRAFT-PRIS

På Facebook hylkede vi vinderne: Herlev og Gentofte Hospital vinder Cyklistforbundets Pedalkraft-Pris. Den årlige pris går i år til en arbejdsplads, der har gjort en særlig indsats for at fremme cykling blandt sine medarbejdere. Noget, som kommer både ansatte, patienter og pårørende til gode. Hospitalet har nemlig gennem flere år sørget for cykelværkstedsoordninger og god cykelparkering – noget, som gør en stor forskel i forhold til at gøre det mere attraktivt at cykle på arbejde.

SET PÅ NETTET



Sådan kan du også bruge din cykel ...

FOTOS: DISCERNING CYCLIST



Hannes champagnecykel

Mød en medarbejder i Cyklistforbundet og hendes cykler

Hvis du ringer til Cyklistforbundet, er det som regel organisationssekretær Hanne Østergaard (66), du får i telefonen.

Tre cykler har Hanne, for man kan ikke klare sig med kun en cykel, mener hun.

”Jeg har tre cykler, så jeg også har cykel i Brøndby, hvis jeg lader en stå inde på arbejdet i København, og hvis en går i stykker. Den her kalder jeg for min champagnecykel, fordi den har samme farve som boblerne. Den har jeg haft, lige siden, jeg begyndte i Cyklistforbundet for 14 år siden. Dengang fik vi en cykel, når vi havde været ansat i tre måneder, og jeg fik denne her stålcykel, som er en Von Backhaus. Jeg har udskiftet delene på den efterhånden, som de blev slidt op. Fx kører jeg nu på sadel nr. tre, og jeg har lige fået nyt kranksæt og pedaler sat på – så kører den godt igen. Og den er solid og kan slæbe en masse. Jeg kører fint med fire-fem kilo kød i cykelkurven på vej op ad Valby Bakke.”

Hanne kører fra Brøndby til Israels Plads to til tre gange om ugen. Det er en tur på omkring 13 kilometer, som tager cirka 45 minutter at køre.

”Jeg cykler hele vejen, hvis vejret er til det, og jeg orker det. Ellers cykler jeg til stationen og tager S-toget.”

Tanken om en elcykel er begyndt at spøge i baghovedet.

”Jeg kan godt blive misundelig, når de drøner forbi, men det er bare så besværligt med sådan en, når man skal låse den og tage batteriet med. På den anden side er det nok bedst at skifte, inden jeg bliver alt for gammel, så det er til overvejelse.”

AF JØRGEN SCHLOSSER

