

CYKLISTER



Cyklen holder hjulene i gang.
Vi ser nærmere på danske virksomheder, som har cyklen som omdrejningspunkt for forretningen.

TEMA SIDE 8-18

Politisk flertal for ny cykelpulje

SIDE 22



KÅNKEN ESSENTIALS

BYD VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER AF KÅNKEN-FAMILIEN



Kånken Toiletry Bag

Lækker, praktisk og stilsikker toilettaske. Perfekt til at holde styr på toiletsagerne - både på rejser og hjemme på badeværelset. #38059

499,-



Abisko Shade Trousers

Lækkert lille penalhus i kraftige materialer og klassisk Fjällräven-look. #38058

249,-



Kånken Mini Cooler

Lækker lille køletaske i klassisk Fjällräven-design. Holder mad og drikke varmt eller koldt. #38057

499,-



Børn i hele verden cykelleg med Cyklistforbundet

→ Hvor mange gamle danske cyklemærker kender du? Kildemoes, Schrøder, SCO, Winther? Ja, det er kendte mærker. Men der er mange flere. Cykling har gennem generationer gjort en stor forskel for vores liv og hverdag og det på mange planer. Mens cykling har givet masser af danskere frihed, glæde og oplevelser, har den danske produktion af cykler givet gode arbejdspladser.


I dette nummer sætter vi erhvervsbrillen på næsen, stiller ind på Made in Denmark og ser på alt det, som vi i Danmark kan bryste os af, når det handler om cykler, cykelkultur og cykelindustri. For eventyret er ikke slut. Det pibler frem med nye typer cykler og nye måder at bruge cyklen til at styrke det gode liv. Nye ladcykler, cykeludlejning, socialansvarlig virksomhed, intelligent cykeltilbehør og cykelleg.

I Cyklistforbundet er vi særlig stolte af Cykelleg, som vi har udviklet sammen med erfarne bevægelsespædagoger. Og vi er meget glade for vores Cykellegekorps er en populær vare, som vuggestuer, børnehaver, skoler, boligforeninger og andre interesserede kan booke til aktiviteter, events og endagskurser i cykelleg.

At blive sikker på cykel kommer ikke af sig selv. Når man cykler i trafikken, skal man være så sikker på sin cykel,

at man kan koncentrere sig om, hvad der sker omkring en. Et barn, der er optaget af holde balancen og overhovedet at holde fødderne på pedalerne, er ikke klar til at blive sluppet ud i trafikken. Men kan man først fange sæbebobler og lave ringridning på cyklen, har man overskud til at holde øje med de andre trafikanter. Og så er man godt på vej til at blive en cykel- og trafikikker børnecyklist, der både tør løfte hånden fra styret og signalere, at man drejer, og tør fjerne blikket fra styret, så man kan kigge over venstre skulder, før man drejer.

Cykelsikkerhed skal trænes, og cykelleg er sjov cykeltræning for børn. Derfor er vi også rigtig stolte af, at konceptet er på vej til at blive rullet ud ikke bare i Danmark, men mange steder i det store udland. Både herhjemme og udenlands er cykling med til at give frihed, selvstændighed og muligheder i livet. At kunne cykle og ikke mindst at kunne cykle trygt og sikkert betyder noget og det uanset, om man cykler i Buenos Aires, Kyoto eller København. Det betyder både noget for den enkelte og på et større samfundsmæssigt plan, og her er stikordene selvfølgelig sundhed, klima og trængsel på vejene.

Temaet i vores årlige september-kampagne *Alle Børn Cykler* var i år 'To hjul - masser af eventyr'. Over 100.000 børn cyklede med. Lad os supplere det med 'To hjul - masser af muligheder for et godt liv'. 




AF JETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND

Cyklistforbundet er en demokratisk organisation, hvor alle kan engagere sig som medlem og som frivillig. Vi arbejder for at gøre cyklen til det trygge og oplagte valg i hverdagen og samarbejder med alle, der vil en aktiv livsstil og en sund og bæredygtig verden.



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Ansv. redaktør

Klaus Bondam

Redaktør:

Peter Andersen,
pea@cyklistforbundet.dk

Redaktion

Andreas Otto
Christina Britz
Nicolaisen
Jane Kofod
Lasse Skou Hauschildt

Redaktionsudvalg

Bjarne Arildsen
Andrew Maddock

Cyklistforbundet

Rømersgade 5-7
1362 Kbh. K
Tlf. 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse

Se kontaktnfo på
[cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse](http://cyklistforbundet.dk/hovedbestyrelse)

Oplag 13.200 stk.

ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion

OTW A/S

Annoncer

Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

Eftertryk

Tilladt med
kildeangivelse.
I reklameøjemed
kun efter aftale
med redaktionen.

Forsiden

Illustration: Peter Berke

Det geniale ved cykellegene er, at alle børn finder noget, de er gode til, og samtidig kan de voksne i institutionerne sætte hak ved mange af de pædagogiske læringsmål.
JOHAN HEICHELMANN,
TRAFIKKONSULENT



TEMA

Vi ser nærmere på danske virksomheder, som på vidt forskellig vis har valgt cyklen som omdrejningspunkt for forretningen.

/ side 10-17

MADE IN DENMARK

GUIDE

BLIV EN BEDRE MOTIONIST

/ side 19



En dag i højresvingets tegn

/ side 20-21



Ungdommens Folkemøde:

Danske unge vil have bedre cykelstier og mere cykelparkering
/ side 24-25

KØB I
CYKLIST-
BUTIKKEN
1905.DK

Grej, gear og medlemsfordele

/ side 32-33

TJEK-LISTE
GUIDE

- 3 LEDER
- 6-7 Nyt fra ind- og udland
- 8-9 **TEMA:** DeLight – en cykellygte til det 21. århundrede
- 10-11 **TEMA:** Mød cykeliværksætter Yael Bassan
- 12-13 **TEMA:** Cykelleg eksporteres til hele verden
- 14-15 **TEMA:** Baisikeli – 20 års cykeleventyr
- 16-18 **TEMA:** Det danske ladcykeleventyr
- 19 **GUIDE:** Bliv en bedre motionist
- 20-21 Højresvingulykker
- 22-23 Transportordførerne får ordet
- 24-25 Ungdommens Folkemøde
- 26-29 **REJSE:** New Zealand til Billund
- 30-31 Godt dansk grej fra Cyklistbutikken 1905
- 32-33 Medlemsfordele
- 34 Nyt fra Cyklistforbundet
- 35 På gensyn

facebook.com/cyklistforbundet

twitter.com/cyklistforbund

instagram.com/cyklistforbundet

youtube.com/cyklistforbundet

cyklistforbundet.dk

linkedin.com/company/cyklistforbundet

Cykelkursus i Bakkers og Bølgers Land

- Vi cykler, vi oplever, vi laver højskole
35-50 km/dag

Kom og vær med til dejlige cykeloplevelser i det storslåede vestjyske landskab krydret med historier om kultur og landskab. Sommer og højt til himlen, storslået udsigt over Limfjord, istidsrand og morænebakker. Hyggelige kroge og fortællinger om de mennesker, der levede her engang, og det liv, der stadig leves i den vestjyske egn.

- Vestkysten - Bovbjerg Fyr - Thyborøn
- Klosterheden, bævere & bunkere - Gudum, guder og kontraster
- Lidenlund, Lemvig og solsystemet, midt i Thøger Larsens Bakkers og Bølgers Land

Vi kører ikke om kap, men I skal være parat til fem dage i sadlen hver dag.

Udpluk fra 2019s øvrige forårskurser

23.01 - 29.01.19	Oplyste vinterdage på SeniorHøjskolen
20.02 - 26.02.19	Livskraft, latter og let på tå
20.03 - 26.03.19	Vestkysten og Limfjorden
03.04 - 09.04.19	Så syng da, Danmark
13.04 - 17.04.19	Generationer på højskole
08.05 - 14.05.19	Vestkystekspeditioner
12.06 - 18.06.19	Sommervandringer, 12-16 km



I 2019 tilbyder vi 51 x ugekurser samt 11 x 14-dages kurser
Bestil katalog på: kontor@seniorhoejskolen.dk

CYKELKURSUS I VESTJYLLAND

08.05 - 14.05.2019
Pris kr. 4.750,-/db



**BESTIL
KATALOG,
PROGRAM OG
KURSUS PÅ
97891011**

INVITATION TIL LANDSMØDE 2018



Vil du have indflydelse på Cyklistforbundets politiske arbejde?

På det årlige landsmøde mødes medlemmer fra hele landet for at debattere cykelpolitik, udstikke retning for indsatserne i 2019 og vælge Cyklistforbundets hovedbestyrelse.

Du kan sætte dit fingeraftryk på flere måder:

Ta' ordet Du kan fra talerstolen dele din holdning, dine idéer og visioner inden for cykelområdet.

Stil op til hovedbestyrelsen Du får som kandidat til hovedbestyrelsen transport til landsmødet og ophold betalt. Du kan stille op helt frem til landsmødet.

Bliv delegeret Du har som delegeret stemmeret til fx valg af hovedbestyrelse og arbejdsprogram. Cyklistforbundets lokalafdelinger vælger og sender 2-5 delegerede medlemmer til landsmødet.

HVOR OG HVORNÅR

Cyklistforbundets årlige landsmøde afholdes 27.-28. oktober på Hotel Torvehallerne i Vejle.

TILMELDINGSFRIST 12. OKTOBER

Alle – også delegerede og kandidater til hovedbestyrelsen – skal tilmelde sig landsmødet senest 12. oktober.

SE PROGRAM OG TILMELD DIG PÅ
cyklistforbundet.dk/landsmoede



FOTO: MIKE HEDLUND-WHITE

AALBORG

Nyt Pit Stop til cyklister i Aalborg

Som den første by i Danmark har Aalborg åbnet et servicecenter særligt for cyklister. Det nye Pit Stop ligger ved det travle transportknudepunkt Vestbyen Station og byder bl.a. på cykel-pumpe, strøm til elcykler og mobiltelefoner, cykelophæng,

værktøj, god belysning og siddepladser. Pit Stoppet er et af kommunens nye tiltag, der skal forkæle cyklisterne, siger Hans Henrik Henriksen (A), der er Rådmand i Aalborg Kommunes By- og Landskabsforvaltning:

– Vi ønsker en attraktiv by

med mindre larm, renere luft og sunde borgere, og derfor handler det ikke alene om at bygge flere og bedre cykelstier, men også om at lave attraktive tilbud, som inspirerer flere til at cykle. Vi vil meget gerne vise, at vi vil cyklisterne.

RINGKØBING-SKJERN

Ringkøbing-Skjern får sit første cykelregnskab

Cykelregnskaber er ikke kun et storbyfænomen. Ringkøbing-Skjern Kommune har udarbejdet sit første cykelregnskab i forbindelse med etableringen af cykelruten Fjorden Rundt.

Ringkøbing-Skjern er Danmarks fjerde største turistkommune, og det ses også tydeligt i cykelregnskabet, at antallet af cyklister stiger markant om sommeren og i ferier, hvor der er mange fritidsture i området. Særligt på de strækninger, som primært anvendes til fritidsture, varierer antallet af cyklister me-

get efter årstid og vejr. Regnskabet viser også en høj tilfredshed med cykelinfrastrukturen i området. 85 % af cyklisterne er generelt tilfredse med forholdene for cyklister.

Ringkøbing-Skjern Kommune arbejder løbende med at engagere borgerne i at cykle mere. Tanken er, at den lokale forankring skal være med til at sikre opbakningen til projekterne – og derigennem også give flere borgere lyst til at cykle.

KILDE: FJORDEN RUNDT CYKELREGNSKAB
– JANUAR 2018



skal Københavns Kommune investere i bedre cykelforhold for at nå sit mål om at blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025. En midtvejsevaluering af kommunens klimaplan viser nemlig, at flere cykelstier kan gøre en afgørende forskel for hovedstadens klima. Derfor er flere cykelinvesteringer tvungende nødvendige, hvis København skal nå målet.

KILDE: BERLINGSKE



Uopmærksomhed koster liv

Næsten hver femte dødsulykke med cyklister skyldes, at de bliver påkørt bagfra af biler. Det viser Vejdirektoratets analyse af trafikdrab fra 2010 til 2015, skriver Politiken. Rapporten viser også, at det i langt de fleste tilfælde er uopmærksomhed, der dræber.

– Det er en af de største udfordringer, vi står over for trafiksikkerhedsmæssigt. Der er så meget, der distraherer os – og det gælder både bilister, cyklister og fodgængere. Vi har det der blik ned mod mobilskærmen. Det er dumt – og det koster liv. Det er den forbaskede mobiltelefon. Og det er for bilistens vedkommende GPS'en, der også fjerner opmærksomhed, eller musik, der skal høres, siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, til Politiken.

KILDE: POLITIKEN.DK





VERDEN

Uber sadler op



ILLUSTRATION: UBER.COM

Kørselstjenesten Uber er gået ind på delecyckelmarkedet. Allerede nu er det muligt at booke ture på el-cykler via Ubers app i otte amerikanske storbyer, og Uber-cyklen "Jump" er også på vej til Berlin. Uber forventer ikke, at cyklerne vil give overskud i nærmeste fremtid, men sammen med lanceringen af et netværk af små elektriske løbehjul er elcyklerne en del af en større strategi for komme ind på markedet for korte ture:

– Det er ret ineffektivt at transportere en person ti gader i en tonstung bil midt i myldretiden, siger Ubers direktør Dara Khosrowshahi til Jyllands-Posten.

KILDE: JYLLANDS-POSTEN.DK



EUROPA

Cyklen skaber nye arbejdspladser

Der kan skabes op til 435.000 ekstra jobs, hvis 56 større europæiske byer får samme cykelandel som København. Det viser en omfattende undersøgelse, som UN Environment, WHO og UNECE står bag. Beregninger viser, at mere cykling skaber arbejdspladser inden for en lang række brancher som fx design, produktion, detailhandel, service og turisme. Ifølge beregningerne ville en københavnsk cykelandel eksempelvis kunne skabe knap 1.500 nye jobs i Bruxelles, mens Budapest og Athen vil kunne cykle sig til næsten 11.000 ekstra stillinger i hver by.

KILDE: ECFORG

EUROPA

Godt nyt for cykelturister i EU

Det skal være lettere at tage cyklen med toget i Europa. Det mener EU-parlamentariker Jens Rohde (B). I dag er der vidt forskellige regler for cykelmedtagning og det er svært at gennemskue klagesystemet fra land til land.

Derfor har Jens Rohde kæmpet for at skaffe flertal i Europa-Parlamentet for et nyt og ambitiøst forslag, der skal forbedre togpassagerernes rettigheder i hele EU. Det er en vigtig kamp, for oprindeligt var rettighederne i fare for at blive alvorligt forringede.

– Det lykkedes i 11. time at få flertal i Europa-Parlamentet for vores forslag, der kommer til at forbedre forholdene på en lang række områder. For mig er det grundlæggende vigtigt, at flere vælger at tage toget, og det forudsætter jo, at man som passager både får den bedst mulige rejseoplevelse og optimale klagemuligheder. Og her er standardisering af reglerne for cykelmedtagning et af de områder, der trænger til et gevaldigt løft, fortæller Jens Rohde.

Han glæder sig til forhandlingerne, og håber, at den danske regering vil være med til at presse på for, at forslaget også accepteres af de medlemslande, som prøver at beskytte deres statselskaber mod forbedringer af passagerernes rettigheder. Forslaget forventes at blive stemt igennem i efteråret 2018 og træde i kraft i 2020.



FOTO: T PHOTOGRAPHY / SHUTTERSTOCK.COM

USA

Amerikanerne er vilde med delecykler

Nye transporttal fra USA viser, at indbyggere og turister i de amerikanske byer cyklede 35 mio. ture på delecykler i 2017. Det er en stigning på hele 25 procent fra året før. I dag er der mere end 100 delecyckel-ordninger over hele landet.

– Vi ser delecykling blive en naturlig del af trafikken. Det er ik-

ke længere en niche eller et alternativ, men en grundlæggende del af infrastrukturen, siger Jay Walder, der er CEO hos delecyckel-operatøren Motivate til wired.com.

Stigningen i popularitet skyldes, mener man, for det første, at teknologien er blevet langt mere brugervenlig med integra-

tion af GPS i smartphones og nemme betalingsløsninger, mens elcykler har gjort cykling mulig for langt flere mennesker. For det andet er byer, der er godt trængt af tæt trafik, blevet mere åbne over for nye innovative løsninger.

KILDE: WIRED.COM OG NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS I USA

DELIGHT: Datterens glemsomhed gav ideen til den intelligente lygte

**BAG DEN INTELLIGENTE CYKEL-
LYGTE DELIGHT STÅR KIM JAKOB-
SEN OG HANS HOLD AF LEGESYGE
PRODUKTUDVIKLERE. FINDRS
KALDER DE VIRKSOMHEDEN,
HVIS MISSION DET ER AT LAVE
INTELLIGENTE TEKNOLOGI-
PRODUKTER, SOM DU KAN FINDE
IGEN, HVIS DU MISTER DEM.
MEN DELIGHT CYKELYGTE KAN
MEGET MERE END DET.**



DET KAN LYGTEN:

- Tænder og slukker automatisk inden for lygtetændingstid
- Husker hvor du har parkeret din cykel
- Kan blinke til dig, så du nemmere kan finde din cykel i mængden
- Hvis din cykel bliver stjålet, kan du melde den savnet i appen, og måske finde den igen
- Holder konstant lysstyrke selv ved lavt batteri
- Advarer dig når det er tid til at skifte batterier
- Bremselys i baglygten
- Brændetid i op til 40 timer med kvalitetsbatterier
- Godkendte reflekser

→ Hvad gør man, når man ikke synes, at der findes en cykellygte på markedet, som tilfredsstiller ens behov? Hvis man hedder Kim Jakobsen og er elektronikingeniør, udvikler man en selv, som kan det hele og lidt til.

Lygten tænder og slukker selv, når det er lyttetændingstid. Det sørger en kompliceret algoritme for. Og fordi lygterne er koblet op på din smartphone via Bluetooth low-energy, husker de også, hvor du har parkeret din cykel, hvis du skulle have glemt det.

Datteren gav ham ideen

Baggrunden for de smarte funktioner kan verden takke Kim Jakobsens dengang 10-årige datter for.

– Det hele startede da min datter nåede alderen, hvor hun selv begyndte at cykle til sport og skole. Så sad jeg i køkkenet og kunne se, at hun og vennerne tit glemte både hjelm og lygter, og fik hun dem tændt, glemte hun ofte at slukke dem igen, så de stod og drænedes batteriet.

Først tænkte Kim Jakobsen, at løsningen var et sæt magnetlygter, men han tvivlede på, om de var kraftige nok og rigtigt placeret på cyklen til, at de var sikre nok. Og da hans

datter en dag ringede fra svømmehallen og ikke kunne finde sin cykel, blev ideen om magnetlygter lagt endelig i graven.

– Da jeg kom over til svømmehallen, viste det sig, at hun bare havde parkeret den et andet sted, end hun plejede. Der sker åbenbart noget kognitivt i børns hoveder i den alder, som gør, at de har svært ved at huske fra næse til mund. Så jeg tænkte: ”Det må vi kunne gøre bedre med bluetooth og intelligent batteri-teknologi!”

Derefter ringede Kim Jakobsen til nogle folk, som han havde arbejdet sammen med tidligere og spurgte, om de kunne tænke sig at være med til at tage cykellygten ind i det 21. århundrede. Det kunne de heldigvis godt.

– Vi har alle lysten til at skabe noget, selvom vi er oppe i årene og har mange års erfaring. Så projektet har været en god anledning til at lege lidt igen og prøve at skabe noget selv fra bunden. Det giver en anden tilfredsstillelse end almindeligt arbejde, forklarer Kim Jakobsen.

Vær med i detektiv-fællesskabet

Hvis du ejer et par DeLight cykellygter kan du være med til at opklare cykeltyvmysterier. Du er nemlig med til at hjælpe andre De-

Light-indehavere med at finde deres bortløbne cykel igen. I den tilhørende app kan man melde cyklen forsvundet, og gør man det, så vil lygten begynde at udsende et lydløst nødråb til andre DeLight-lygter om at holde øje med den.

– Hvis en anden bruger kører forbi i nærheden og lygten opfanger nødråbet, bliver den uheldige ejer notificeret, om at hendes cykel er spottet på eksempelvis banegården. Og det er allerede sket et par gange. Bl.a. for en glad bruger, som mistede sin cykel på Værløse station, og nogle dage efter fik besked om, at den var blevet spottet på Nørreport station, hvor han ganske rigtigt fandt den, fortæller Kim Jakobsen.

Selvom cykellygten løber tør for strøm, så den ikke kan lyse, vil der stadig være strøm nok til at find-cykel-funktionen kan fungere i ca. tre måneder, forsikrer Kim Jakobsen.

– Vi har undersøgt mønstret for cykeltyverier i Danmark, og det viser sig at langt de fleste af cyklerne bliver i landet. Det er kun meget dyre cykler, som ender i udlandet. Derfor vil find-cykel-funktionen i princippet kunne komme næsten alle hverdagscyklister til nytte, hvis deres cykel bliver stjålet.”



Du kan købe DeLight-cykellygterne med medlemsrabat i 1905 Cyklistbutikken. Se mere på 1905.dk
MEDLEMSPRIS: 249.- PR. STK.

**KØB MED
MEDLEMS-
RABAT**

DET ER **HER**, JEG BEDST KAN ÆNDRE VERDEN

TEMA



Yael Bassan

- 28 år
- 3. generations københavner
- Journalistuddannet i 2015
- Faderen var iværksætter og moderen jurist
- Ejer af Copenhagen Bicycles på tredje år
- Medlem af Erhvervsrådet i Københavns Kommune
- Debattør i P1-programmet Public Service

Læs mere på yaelbassan.dk

Yael Bassan blev for tre år siden kastet ud i tilværelsen som iværksætter, da hendes far pludselig døde og efterlod hende en cykelbutik. I år fik hun Københavns Erhvervspris 2018 for den socialøkonomiske virksomhed, hun siden har bygget op.

AF LOTTE MALENE RUBY (TEKST OG FOTO)



Jeg er heller ikke nogen cykelnørd. Det vil sige, jeg elsker at cykle, men det er ikke så meget selve cyklen. Det er den frihed og bevægelighed, den giver mig

Yael Bassan

→ August er højsæson for turister, og det kan man godt se hos Copenhagen Bicycles i Nyhavn, hvor personalet har nok at se til med bl.a. Danmarks største cykeludlejning, guidede ture, cykelsalg og reparationer. Alligevel tager 28-årige Yael Bassan imod uden synlige tegn på stress.

Hun viser rundt i forretningens kringledede kældergange og slår sig så ned ved et lille rundt bord midt mellem butikken og værkstedet. Ind imellem kommer en medarbejder forbi med et spørgsmål – eller bare for at hilse på.

– Min far startede butikken her for 18 år siden, men han var desværre meget dårlig til at uddelegere opgaver, og jeg mener faktisk, at han døde af stress. Den fejl vil jeg for alt i verden undgå at gentage, så jeg er nødt til at stole på mine ansatte. Det er den eneste måde, som det kan fungere på, siger Yael Bassan, der arvede virksomheden, da hendes far pludselig døde for tre år siden.

På det tidspunkt var hun selv 25 år og i færd med at færdiggøre en bachelor i journalistik – og havde ikke i sin vildeste fantasi forestillet sig, at hun skulle til at agere virksomhedssejer.

Stress gjorde mig klogere

I en periode, mens Yael Bassan endnu studerede, havde hun også selv oplevet at gå ned med stress, så det var langt fra oplagt at gå i faderens fodspor, da han døde. Men på forunderlig vis begyndte cykelforretningen alligevel at trække i hende.

– Først ville jeg bare lige kigge forbi, men så blev det til mere og mere. Til sidst indså jeg, at den ambition, som jeg havde om at ændre verden, kunne jeg faktisk bedst føre ud i livet her i cykelforretningen, forklarer Yael Bassan.

De første mange måneder var hårde, fordi faderen stort set ikke havde skrevet noget ned, fortæller hun.

– Jeg måtte holde møde med medarbejderne en efter en og sige: Hvad laver du her? Og hvad får du i løn. På samme måde måtte jeg cykle ud til alle vores samarbejdspartnere og sige: Hvad går vores aftale ud på?

Til gengæld kom Yael Bassan aldrig til at føle, at hun bare overtog faderens virksomhed. Hun skabte i stedet sin egen. Og hun vidste, hvad hun ville.

– Jeg ville skabe en virksomhed, der beviste, at man kan basere en god forretning på rummelighed, diversitet, tillid og ordentlighed. Og det er faktisk gået godt. Vores omsætning er steget med en million kr. om året, så noget gør vi altså rigtig, siger hun og ligner – trods sit unge ydre – ikke nogen nybegynder.

Klart fokus på diversitet

Yael Bassan har jødisk baggrund. Kulturelt, tilføjer hun, for hun er ikke spor religiøs. Hun er også 3. generations københavner, men hendes baggrund har alligevel givet hende en særlig interesse for minoriteter og udsatte grupper.

– Min far kunne også godt lide 'typer'. Og det har jeg taget med mig sammen med en stærk sympati for bl.a. flygtninge. Jeg køber heller ikke forestillingen om, at du er en dårlig medarbejder, fordi du har tatooveringer i ansigtet eller ikke kan tale perfekt dansk, understreger hun og slår ud med armene.

På en opslagstavle på væggen er en fødselsdagssang skrevet op på dansk, så alle medarbejdere kan synge med, når nogen har fødselsdag.

– Det, der betyder noget for mennesker, er at føle sig som en del af et fællesskab. Og for mig at se, har du potentialet som medarbejder, hvis du er et ordentligt menneske – og du er interesseret i at gøre en godt stykke arbejde, understreger Yael Bassan.

Derfor er medarbejderskaren, som tæller mellem 12-30 personer afhængig af sæsonen, også yderst bredt sammensat. Alle arbejder dog efter overenskomst – selv om det ikke er normen i branchen, som til tider kan være hård.

Vi sælger først og fremmest oplevelser

Taget i betragtning, at Yael Bassan ejer en cykelforretning, taler hun faktisk påfaldende lidt om cykler.

– Jeg er heller ikke nogen cykelnørd. Det vil sige, jeg elsker at cykle, men det er ikke så meget selve cyklen. Det er den frihed og bevægelighed, den giver mig, forklarer hun.

På samme måde er den primære vare, Copenhagen Bicycles sælger, ikke cykler, men oplevelser. Det gælder både, når de lejer cykler ud til turister, arrangerer guidede cykelture i København – eller indgår aftaler om at levere cykler til byens hoteller.

– Derfor er vores basicykel også helt enkel og nemt at bruge. Det er oplevelserne, man kan få på den, som er det vigtigste. Turisterne vil gerne have 'The Danish Experience' – og prøve at føle sig som ægte københavnere, fortæller hun.

Og så smitter den inkluderende stemning i forretningen i øvrigt også af på kunderne.

– Danskerne er jo et lidt reserveret folkefærd, men her gør vi meget ud af at være imødekommende over for alle. Og det får vi altså mange gode tilbagemeldinger på, siger Yael Bassan. 🚲



FOTO: COPENHAGEN BICYCLES

Yael Bassan ønskede at skabe en virksomhed, der beviste, at man kan basere en god forretning på rummelighed, diversitet, tillid og ordentlighed. Og det er faktisk gået godt. Omsætningen er steget med en million kr. om året.

**15%
MEDLEMS-
RABAT**

på leje af cykler
hos Copenhagen
Bicycles



FOTO: MASAHIRO KATAGISHI

← Små smil: Japanske børn øver sig i cykelringridning. Konceptet cykelleg er udviklet af Cyklistforbundet i samarbejde med erfarne bevægelsespædagoger, og vestene har den lokale afdeling af Novo Nordisk sponsoreret.

AT BLIVE SIKKER PÅ CYKEL KOMMER IKKE AF SIG SELV. DET SKAL TRÆNES, OG DET KAN BØRN MED CYKELLEG. KONCEPTET HAR EFTER IDE OG BENARBEJDE FRA CYKLISTFORBUNDET SPREDT SIG TIL BYER OVER HELE VERDEN.

TEMA

CYKELLEG: BØRNENES GLÆDE ER DET STÆRKESTE SALGSARGUMENT



→ De forstår det næsten ikke, det japanske par. Deres søn er sky og plejer ikke at ville lege med andre børn – men nu har han helt glemt at være bange. I stedet for at gemme sig har han grebet en cykel. Han har suset begejstret ind og ud mellem andre små cyklister. Han har endda kastet ud i at køre med en hånd på styret og fange sæbebobler i luften med den anden hånd. Så nu ved de næsten ikke, hvad de skal sige.

– Jeg husker det øjeblik tydeligt, fordi forældrene blev så rørte over at se sønnen folde sig ud, siger arkitekt og byplanlægger Lotte Bech, der gennem sin konsulentvirksomhed Urban Cycling Planning udbreder dansk cykelknowhow til udlandet.

Hun mødte det japanske forældrepar, da hun havde undervist deres søn og andre japanske børn i cykelleg på en plads i byen Kanazawa.

– De kom over og takkede mig, og moren sag-

de, at det havde været som at se en helt ny dreng. For mig indfanger de ord fuldstændig, hvad det er, cykelleg kan, siger Lotte Bech.

Legene inkluderer nemlig alle børn uden at stille krav, forklarer hun. Og børnene har ingen anelse om, at de fx styrker deres sociale sans og får styr på balance, rum og retning. De har det bare sjovt, og så sker der ifølge Lotte Bech jævnlige det, at ukendte talenter blomstrer frem.

BOOK CYKLISTFORBUNDETS CYKELLEGEKORPS → [BIT.LY/CYKELLEG](https://bit.ly/cykelleg)



Der er en stigende interesse fra udlandet. Vi får besøg af pionerer, som gerne vil inspireres af det, vi kan med cyklerne i Danmark.

Lotte Bech, arkitekt, byplanlægger og cykellegekspert.

Lotte Bech på arbejde med Cykelleg i Japan.



FOTO: MASAHIRO KATAGISHI

AF RIKKE RAVN FABER (TEKST)

HVAD ER CYKELLEK?

Cykelleg er udviklet af Cyklistforbundet i samarbejde med specialister i børns udvikling. Legene lærer børn at starte, stoppe og dreje på cykel, at holde balancen, at vurdere fart, rum og retning – og at koncentrere sig midt i kaos, hjælpe hinanden og have det sjovt. Både forældre, daginstitutioner og skoler kan sætte gang i legene. Cyklistforbundets arbejde med at udvikle bøger, kurser, kampagner og fysiske baner til Cykelleg er gennemført med støtte fra bl.a. TrykFonden, Foreningen Østifterne og Nordea-fonden.

Hent bogen '20 cykellege' gratis på cykelleg.dk

– Det er noget helt universelt, der sker, uanset hvor jeg er landet i verden. Japan, Columbia, Mexico, det gør ingen forskel, for børn er jo børn, siger hun.

Sådan blev cykelleg opfundet

Faktisk begynder historien om den begejstrede, japanske dreng for tolv år siden i København. Her begyndte Cyklistforbundet nemlig at beskæftige sig intensivt med, hvordan man kunne få flere danske børn til at cykle.

– Børn i Danmark cykler meget mindre, end de gjorde før i tiden, og for at vende udviklingen satte Cyklistforbundets sekretariat gang i forskellige projekter, siger Mai-Britt Aagaard Kristensen, der i dag står i spidsen for forbundets legeprojekter.

– Man var klar over, at løftede pegefinger ikke motiverer nogen. Så med hjælp fra dygtige fagfolk med forstand på pædagogik og motorik udviklede vi bl.a. en serie lege, som kunne leges på cykel. Vi skrev en bog om cykelleg, og vi oprettede et Cykellegekorps, som den dag i dag stadig rykker ud og laver kurser i cykelleg for pædagoger og lærere, fortæller hun.

Det skulle vise sig at være lidt af en opgave at få travle forældre, pædagoger og lærere til at rydde kalenderen og rykke ud i det fri med børn, cykler, kridt og kegler. Men i dag er ti procent af landets børnehaver med i Cyklistforbundets legekampagne Vi kan cykle!, der kører hvert år i maj. En række kommuner bygger baner til cykelleg, og institutioner og skoler booker løbende Cyklistforbundets Cykellegekorps til arrangementer.

Vollsmoses børn overrasker

Forældrene i Kanazawa er langt fra de eneste voksne, der er blevet rørt over den glæde og entusiasme, cykellegene bringer frem. Faktisk er børnenes glæde det stærkeste salgsgument for cykellegene, mener trafikksulent Johan Heichelmann.

Han ejer firmaet Trafik i Børnehøjde og blev for tre år siden hyret af Odense Kommune til at få byens børnehaver op på pedalerne. Opgaven lød på at sætte gang i cykellege ude i institutionerne og klæde pædagogerne på til at fortsætte på egen hånd.

– Jeg kom bl.a. ud i en børnehave i Vollsmose, hvor mange af børnene ikke var vant til at cykle. Her kunne man tro, at det ville blive svært at få gang i legen, siger han.

Men børnene gik til sagen med en vilje, der nærmest blæste Johan Heichelmann og børnehavens pædagoger bagover, fortæller han.

– De havde så meget fart på og var simpelt hen ikke til at hive af cyklerne igen. Det var fedt, at de kunne meget mere, end vi troede!

For Johan Heichelmann blev overraskelsen i Vollsmose en af de bedste oplevelser med cykellegene. Og det endte med, at han kørte kurser i 24 børnehaver i stedet for de fem, der oprindeligt havde meldt sig til – for rygtet om de stærke børneoplevelser løb mellem byens pædagoger.

– Det geniale ved cykellegene er, at alle børn finder noget, de er gode til, og samtidig kan de voksne i institutionerne sætte hak ved mange af de pædagogiske læringsmål, lyder hans egen forklaring på succesen.



FOTO: MARIE HALD

Fredag efter fredag leger børnehaven Hylet cykelleg på en åben plads i København.

Kimen til forandring

Fredag efter fredag leger børnehaven Hylet cykelleg på en åben plads i København. Ikke så sjældent sker det, at mikrocyklisterne i de gule veste trækker publikum til. Tit er det bare en lokal hundelufter, der stopper og nyder synet. Men indimellem står der også en peruviansk politiker, en australsk lobbyist eller et par byplanlæggere fra en mexicansk millionby på sidelinjen.

– Der er en stigende interesse fra udlandet. Vi får besøg af pionerer, som gerne vil inspireres af det, vi kan med cyklerne i Danmark, fortæller Lotte Bech og fortsætter:

– Jeg ved godt, at der skal mere end cykelleg og ildsjæle til at ændre kulturen i en by. Tit skal der fx også ny lovgivning og ny infrastruktur til, ting som kræver penge og politisk vilje. Men børnene og deres glæde er altså et godt sted at starte ringene i vundet. 🚲

→ VUGGESTUER, BØRNEHAVER, SKOLER, BOLIGFORENINGER OG ANDRE INTERESSEREDE KAN BOOKE CYKELLEGEKORPSET TIL AKTIVITETER, EVENT OG ENDAGSKURSER I CYKELLEK

DEN DANSKE CYKELKULTUR TRÆKKER MANGE TRÅDE UD I VERDEN. EN AF DEM ER VIRKSOMHEDEN BAISIKELI, SOM I ET ÅRTI HAR ARBEJDET PÅ AT SKABE GROBUND FOR EN BÆREDYGTIG CYKELKULTUR OG CYKELINDUSTRI I AFRIKA. NU SER DET UD TIL AT BÆRE FRUGT.

MADE IN DENMARK

DRØMMEN ER EN CYKELFABRIK I MOZAMBIQUE

AF LOTTE MALENE RUBY (TEKST)

→ Trafikken ud og ind af Baisikelis forretningslokaler på Vesterbro er livlig. En mand skal have fikset gearene på en ladcykel, en ung kvinde er på udkig efter en cykelhjem, og en hel gruppe italienske turister strømmer ind ad døren i samlet flok for at leje cykler.

Det eneste, der ved første øjekast adskiller Baisikeli fra enhver anden dansk cykel forretning, er de mange, store fotografier fra Afrika, som hænger på væggene. Men forretningen i København er kun en del af virksomhedens aktiviteter. I Mozambique ligger en mindst lige så vigtig del. Næmlig Baisikelis



FOTO: BAISIKELI

IDEEN

– Det hele begyndte med, at Niels (Bonefeld, red.) boede i en ejendom på Christianshavn, som havde et problem med herreløse cykler. Og det gør jo ondt på cykelentusiaster at se så mange cykler blive sendt til skrot, så Niels fik den idé, at der måske kunne være en forretning i at sælge cyklerne i Afrika, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen om baggrunden for, hvordan Baisikeli kom til verden.

afrikanske filial, som i et årti har været både hjertebarn og smertebarn for de to partnere, Henrik Smedegaard Mortensen og Niels Bonefeld.

– Det hele begyndte med, at Niels boede i en ejendom på Christianshavn, som havde et problem med herreløse cykler. Og det gør jo ondt på cykelentusiaster at se så mange cykler blive sendt til skrot, så Niels fik den idé, at der måske kunne være en forretning i at sælge cyklerne i Afrika, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen.

Selv mente Henrik – noget mere idealistisk – at de hellere skulle prøve at donere cyklerne til fattige afrikanere. Han var dengang under uddannelse og overvejede muligheden for at arbejde med socialt arbejde i en NGO.

– Det var den første af mange uenigheder, som vi har haft. Det er ikke nogen hemmelighed, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen med et smil, der bevidner, at de har håndteret uenighederne konstruktivt.

Cykler som bæredygtig udvikling

– Der var allerede organisationer, som fx donerede cykler til mennesker i fattige landsbyer. Men vi kunne se, at de ikke altid havde de hos dem, som havde mest brug for dem. Samtidig er det afgørende, hvis man vil opbygge en bæredygtig cykelkultur, at der er nogen, som har forstand på at reparere cyklerne, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen.

De to partnere endte derfor med at udvikle en model, hvor de herreløse cykler bliver sendt til Afrika og repareret af lokale medarbejdere, som er uddannet af virksomhedens danske medarbejdere. Cyklerne bliver derefter solgt på markedsvilkår. Det betyder, at køberne får en kvalitetscykel til en fornuftig pris.

– Målet har været at skabe en socialt og økonomisk bæredygtig virksomhed i Mozambique, som kan køre rundt af sig selv. Det kunne den ikke de første mange år, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen.

I dag er forretningen i Mozambique dog tæt på at kunne køre rundt uden økonomisk hjælp fra Danmark. Og det er godt, for det har trukket hårde veksler på den danske del af forretningen, når der ind imellem har været for mange afrikanske regninger at betale.

Vejen til en afrikansk cykelkultur

Til gengæld er en cykelkultur begyndt at spire lystigt i provinsbyen Beira i Mozambique, hvor Baisikeli har opbygget sin afrikanske forretning.

– Cykelkulturen i Mozambique er ikke særlig stærk, men en cykel kan virkelig være en gamechanger for mange mennesker. For en tomatfarmer kan en cykel fx betyde, at han kan nå at komme på markedet hver dag og på den måde undgå, at en stor del af tomaterne når at rådne op, før det bliver solgt, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen.

Det er der mange af indbyggerne i og omkring Beira, som godt kan se. Men som noget nyt er det også blevet mere almindeligt at se mere velstående borgere på cykler.

– Vi valgte bevidst at starte forretningen op i Beira, fordi den endnu ikke var så overfyldt med biler, som fx hovedstaden Maputo. Det betyder, at der er mere plads til cyklerne, men også, at det er lettere at skabe en cykelvenlig infrastruktur – og der kan de rigere cyklister være med til at påvirke myndighederne, påpeger Henrik Smedegaard Mortensen.

Socialøkonomi på dansk og afrikansk

Både i den danske og den afrikanske del af



FOTO: LOTTE MALENE RUBY

BUTIKKEN

Henrik Smedegaard Mortensen i Baisikeli-butikken på Vesterbro. I baggrunden ses nogle af de mange billeder fra Mozambique, som pryder væggene i butikken.



FOTO: LASSE BAK MELVANG

BEIRA, MOZAMBIQUE

Baisikelis cykelbiks i byen Beira, Mozambique. Det var et bevidst valg at starte forretningen op i Beira, fordi den endnu ikke var så overfyldt med biler, som fx hovedstaden Maputo. Det betyder, at der er mere plads til cyklerne, men også, at det er lettere at skabe en cykelvenlig infrastruktur – og der kan de rigere cyklister være med til at påvirke myndighederne, påpeger Henrik Smedegaard Mortensen.

forretningen forsøger Baisikeli at arbejde socialøkonomisk – bl.a. ved at rekruttere medarbejdere på kanten af arbejdsmarkedet.

– I Danmark betyder det, at vi får de fleste af vores lærlinge via jobcentrene. Det er ofte mennesker, som har været syge, har en diagnose eller af andre grunde ikke har arbejdet i en periode, fortæller Henrik Smedegaard Mortensen.

I Mozambique er udgangspunktet det samme, selv om fattigdommen gør, at omstændighederne på mange måder er anderledes.

– Her oplever vi fx ofte, at medarbejderne stjæler. Eller at de bliver væk nogle dage, når de har fået løn, fordi de aldrig har prøvet at leve med faste rammer før. Så vi hjælper dem med en masse ting, fortæller Henriks Smedegaard Mortensen.

Virksomheden sørger bl.a. for at medarbejderne bliver registreret hos myndighederne og får en bankkonto. Der indgår også botræning, hvor det fx er et krav at medarbejderen har en seng, så de sover godt. Hvis en medarbejder stjæler, kan det ofte skyldes, at han har haft brug for at betale lægehjælp til et sygt familiemedlem.

– Medarbejderne skal lære, at de skal bede os om hjælp i stedet for at stjæle. Desværre er det langt fra alle medarbejdere, der kan vænne sig til at tænke så langsigtet, at de ender med at blive udlært. Men vi får til gengæld nogle rigtig gode og loyale medarbejdere ud af det, når det lykkes, understreger Henrik Smedegaard Mortensen.

Drømmen om cykelfabrikken

Lige nu har makkerparret i Baisikeli rigeligt at se til, for den danske del af forretningen skal inden længe flytte adresse for at gøre plads til en ny folkeskole på Vesterbro. Men når flytningen er overstået venter der helt nye planer for virksomheden i Afrika.

– Vi drømmer om at starte en cykelfabrik i Mozambique, som producerer nye cykler til salg her i Danmark. Cyklerne skal være kvalitetscykler, men i et design, så man kan se, at de er fra Afrika. Hvis du køber cyklen, støtter du en bæredygtig produktion i Afrika – i stedet for en måske ikke særlig bæredygtig produktion i Kina, slutter Henrik Smedegaard Mortensen. 🚲



FOTO: KAIMARTIN (WIKIMEDIA)

1929

Long John

• Opfundet i 1929 af Morten Rasmussen Mortensen
Den klassiske Long John blev opfundet af mekaniker Morten Rasmussen Mortensen i 1929. Den fik hurtigt succes og flere cykelsmede begyndte at producere den. SCO sendte bl.a. en solid model på markedet i 40'erne, som der

stadig findes en del eksemplarer af. Føreren af en ladcykel blev kaldt for en »svajer« pga. af den opretstående og ofte let svajende kørsel, og den dag i dag bliver der hvert år afholdt det traditionsrige Svajerløbet, som er et slags DM for ladcykler.



1984

Christianiacyklen

Christiania Bikes

- Grundlagt i 1984 på Christiania af Lars Engstrøm.
- 23 medarbejdere
- Pris: fra 10.500 kr. uden el/21.000 kr. med el

Den første ladcykel lavede Lars Engstrøm i Christiania Smedie som en fødselsdagsgave til sin kæreste Annie og deres to børn. Christiania var allerede dengang i front som bilfri bydel, så det var et must at finde

alternative transportmetoder. For at kunne koncentrere sig om produktionen flyttede Lars og Annie til Bornholm i 1990 med ønsket om "at bombe København med ladcykler" – hvilket er lykkedes ganske godt her 28 år efter, hvor ladcyklen også er kendt som alle ladcyklers moder. I 2010 vandt cyklen en designpris, for sit uændrede og stort set uændrede design i mere end 25 år.

Fra Long John til Siigar DET DANSKE LADCYKEL-EVENTYR

TEMA

Engang så man kun nogle få danske ladcykelmærker i gadebilledet, men de sidste 10 år er der sket et boom i ladcykler, som har dansk ophav. CYKLISTER ser nærmere på ti producenter og deres historie.

MADE IN
DENMARK

Kangaroo Luxe

Winther

- Grundlagt i 1932 af smeden Anders Winther i Them. I dag drives virksomheden af 3. og 4. generation. Den første ladcykel så dagens lys i 2005.
 - I alt ca. 50 ansatte
 - Pris: fra 22.999 kr. uden el/33.498 kr. med el
- Tilbage i 1932 startede Winther med at lave slæder, men snart lavede man også småcykler til leg. I 1986 kom

voksencyklerne til og både dem og børnecyklerne fik stor succes. I 80'erne startede man også på at lave cykler til institutionsbehov, som i dag udgør den største del af forretningen. Ladcyklerne kom først til i 2005, da ideen til en ladcykel baseret på principperne fra Winthers cykelanhænger opstod, så Kangaroo Luxe dagens lys. Kangaroo'en er fra start udviklet til transport af børn med god plads til to børn på op til 135 cm.

2006



FOTO: WINHTER

Bullitt

Larry vs Harry

- Grundlagt i 2008 af Lars Malmberg (Larry) og Hans Bullitt Fogh (Harry) i København.
 - Ni medarbejdere i København og fire i Taichung (Taiwan), hvor cyklerne produceres.
 - Pris fra: 15.000 kr. uden el/31.700 kr. med el
- Lars 'Larry' Malmberg designede 3-hjulede ladcykler for en anden dansk ladcykel-producent. Hans

'Harry' Fogh var selvstændig tømrer med ladcykel som eneste transportmiddel. Sammen fandt de udvalget af ladcykler for ringe og ønskede at lave en værdig opfølger til den klassiske Long John. De to herrer har dog en meget forskellig tilgang til udstyr – deraf navnet Larry vs Harry. Harry foretrækker fx indvendigt gear med minimal vedlige-

hold, hvor Larry synes man skal vælge udvendigt gear for maksimal fart. Deres passion og forskellige syn på tingene resulterede i den ikoniske Bullitt, som fås i et væld af farver og modeller med mulighed for tilvalg af alverdens gear og opsætninger.

2008

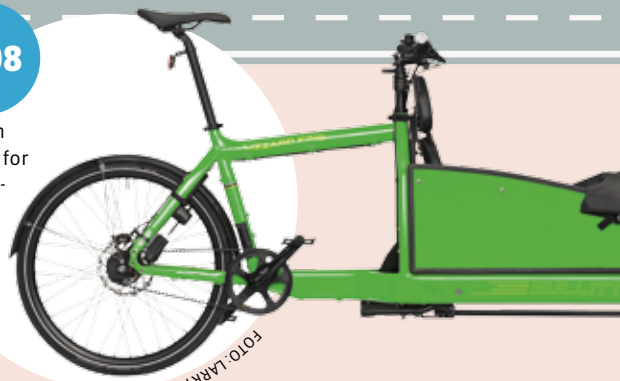


FOTO: LARRY VS HARRY

JernHesten

Sorte Jernhest

- Grundlagt i 1996 på Vesterbro i København af Lars Leikier og Lars Binø.
- To medarbejdere
- Pris: fra 13.495 kr. uden el/24.490 kr. med el

Ud fra idealer om miljø, bæredygtighed og nytænkning har Sorte Jernhest bygget deres ladcykler helt fra bunden på værkstedet i København siden 1996 og er dermed en af de ældste danske ladcykelproducenter. Ideen opstod som konsekvens af tiltagende støj- og luftforurening fra bilkørsel med drivhuseffekt og klimaforandringer til følge. Derfor startede makkerparret på at udvikle alternativer til bilkørsel i byen, og JernHesten blev født. Modsat de fleste andre trehjulede ladcykler drejer cyklen på baghjulet og trækker på forhjulet. Det giver en lasteevne på op til 200 kg og en vendehøjde på ca. 3 m.

FOTO: LARS HELSINGHOF



1996



FOTO: NIHOLA

1998

mono

TRIOBIKE

- Grundlagt i 2003 af Sammy Eisinger i København.
- Syv medarbejdere
- Pris: fra 19.900 kr. uden el/30.000 kr. med el

Sammy Eisinger fik ideen til TRIOBIKE, fordi han selv mærkede behovet for at transportere sig smartere igennem byen. Han faldt pladask for ladcyklen som kunne transportere hele familien bekvemt og hurtigt gennem byen og gjorde hverdagsbilen overflødig. Dengang var der stort set kun et par andre ladcykler på markedet, men han havde et ønske om en mere fleksibel og lettere ladcykel. Efter at have talt med både producenter af møbler og bilinteriør, så TRIOBIKE mono dagens lys. På den første udgave kunne ladet spændes fra resten af cyklen og køre videre som almindelig tohjulet cykel.

FOTO: TRIOBIKE

2003



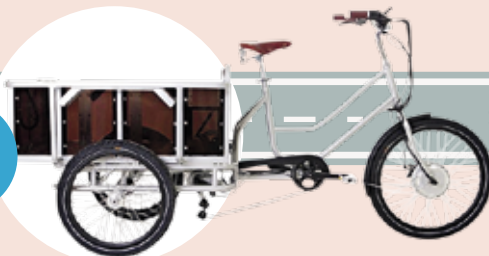
nihola

nihola cykler

- Grundlagt i 1998 af Niels Holme Larsen i København.
- 12 medarbejdere
- Pris fra: 12.490 kr. uden el/23.990 kr. med el

Efter en cykeludstilling i Øksnehallen i 1997, konkluderede Dagbladet Politiken, at der manglede en letkørt og stabil ladcykel med plads til to børn og en del indkøbsposer – først der ville ladcyklen blive en reel konkurrent til bilen. Efter at have læst anmeldelsen tog Niels Holme Larsen (deraf navnet: nihola) udfordringen op og byggede en ladcykel, der kunne rumme to børn, indkøbsposer og en kasse øl. Det blev til den i dag velkendte nihola-ladcykel. Produktionen af cyklen foregår stadig i Danmark, hvor stellet svejses i Vallensbæk, males i Nordsjælland og samles helt fra bunden på fabrikken i Kirke Såby. Et særkende ved cyklen er, at den drejer på forhjulene uden at kassen drejer med. Det giver en god balance.

2010


**EVENTYRET
FORTSÆTTER PÅ
NÆSTE SIDE**

move

Sanitov

- Grundlagt af Alexander Høst i England i 2010. I 2017 blev firmaet indregistreret i DK.
- Ti medarbejdere
- Pris: fra 18.500 kr. (fås kun med elmotor)

Da Alexander Høst var ved at afslutte sine studier ved de-

signskolen Central Saint Martin i London var han en tur i Kina. Da han steg ud af den Transsibiriske jernbane på banegården i Beijing, var det første han så en kinesisk ladcykel. Det inspirerede ham til at lave en redesignet model. Ideen bag er et nyt pro-

dukt, som skal få flere indbyggere i de større byer til at bruge cykeltransport frem for bil- og lasttransport. Med ladet bagpå kan cyklen nemlig klare op til 200 kg. Sanitov er desuden en "fejlfortolkning" af, hvordan man siger "cykel" på kinesisk.



Siigar

Siigar Bikes

- Grundlagt i 2017 af Rasmus Gutfelt i Dragør
- Seks medarbejdere
- Pris: fra 30.500 kr. (fås kun med el)

Siigar Bikes er en af de nyeste elever i skolen for danske ladcykler. Rasmus Gutfelt og hans far

Lennart fandt, at der på ladcykelmarkedet måtte være plads til en ladcykel, hvor kvalitet og sikkerhed er sat i højsædet – til en rimelig penge. Netop kvalitet eller manglen på samme blandt mange importerede ladcykler var udslagsgivende for lysten til at producere en dansk ladcykel, der

kan tåle det nordiske vejr. Virksomheden insisterer på tæt samarbejde med underleverandører, som ifølge Siigar Bikes er udvalgt blandt Europas bedste. Cyklerne samles i Danmark (stellet produceres i Danmark og Polen), er bygget i rustfrit stål og bruger kun komponenter af høj kvalitet.

MK1-E

Butchers & Bicycles

- Grundlagt i 2010 i København af bl.a. Morten Wagener
- Ca. 6 medarbejdere
- Pris: fra 37.999 kr. (fås kun med elmotor)

Da Butchers & Bicycles kom på markedet med deres MK1 i 2013 var det noget, der fik folk til at dreje hovedet, når den susede forbi på gaden. Med sin patenterede tiltfunktion lægger cyklen sig ned i svingene og gør køreoplevelsen glidende, hurtig og komfortabel. Lidt som en almindelig tohjulet cykel, men med plads og komfort som en trehjulet ladcykel. Den er "Built to tilt", som virksomheden, der holder til i Kødbyen i København (deraf navnet), selv udtrykker det. CYKLISTER har desværre ikke haft lejlighed til at selv at tale med Butchers & Bicycles til artiklen. Oplysningerne stammer fra nettet.



2017

2013



FOTO KIA JOHANSSON



2012

Omnium Cargo

Ominum

- Grundlagt i 2012 af Jimmi "Jumbo" Bargisen i København
- To medarbejdere
- Pris: fra: 17.499 kr. uden el/ 31.999 kr. med el

Som mangeårigt og stadig aktivt cykelbud (med kaldenavnet Jumbo), var det åbenlyst for Jimmi Bargisen, at det gik i retning af større ting, der skulle flyttes. Med andre ord så han en god forretningsmulighed ved at lave en ladcykel som var let, hurtig og

fleksibel. I dag kan man roligt konkludere, at det var rigtigt set, da Omnium'en er blevet et almindeligt syn i København, og uden tvivl er det fortrukne valg blandt cykelbudene. Men også almindelige cyklister har taget den kvikke ladcykel til sig og med mulighed for at spænde autostol fast og tilvælge elmotor, spreder den sig sikkert til resten af Danmark og verden de kommende år.



København er ligesom Silicon Valley for ladcykler

CYKLISTER har spurgt Sammy Eisinger fra TRIOBIKE, om hvad det er, der gør, at ladcyklerne boomer i disse år.

Jeg tror, at det skyldes, at København har den infrastruktur, der skal til, for at ladcyklen ofte er et smartere alternativ til bil og bus. København er blevet ligesom Silicon Valley for ladcykler. Inden for en radius af få kilometer har du næsten alle danske ladcykelproducenter og ladcyklerne ses overalt i gadebilledet.

Samtidig er folk også blevet klar til at investere mere i en kvalitetsladcykel, så de får et godt og pålideligt alternativ til en bil. Kunderne er i dag villige til at betale op til 40-50.000 kr. for en ladcykel, det var utænkeligt for 10 år siden. Udviklingen skyldes, tror jeg, at folk i dag godt ved, at hvis du skal have et reelt alternativ til bilen, så er høj kvalitet et must. Samtidig giver det også en høj gensalgsværdi.

Endelig er der hele elmotorbølgen, som er den sidste ingrediens, der har manglet. Det har været en kæmpe game changer, og det der skulle til for at mangfoldiggøre ladcyklen. I 2010 solgte vi fx i TRIOBIKE en brøkdæl af vores cykler med elmotor, i dag sælger vi næsten kun cykler med el.

1 Få mere ud af din cykling

Kør med andre

Cykling egner sig rigtig godt til at træne sammen, også selv om man er på forskellige niveauer. Hvis du løber sammen med andre, så kan forskellen mellem den hurtigste og den langsomste blive et problem. Med cykling er det lidt nemmere at cykle sammen.

2 Gør vinden til din ven

Et godt tip er altid at tage modvinden på udturen, og når man så ikke gider mere, så vender man cyklen og nyder medvinden på hjemturen. Alternativt kan du tage cyklen med i toget til et sted, hvor man kan køre i medvind hele vejen hjem. Men som jeg plejer at sige: Modvind, det er gratis ekstratræning.

3 Brug cyklen

Hvis du har en cykel, så husk at bruge den. Hvad end det er som transportmiddel eller som motionsform eller som hygge. Brug også cyklen til week-enture, ned til stranden og den slags. Cykling er godt. Og hvis man har for langt til arbejde, så tag cyklen med i toget, stå af en station før og cykl det sidste stykke.

4 Gør det sjovt

Læg noget leg ind i turen. Fx, hvis du ved, der er en bakke på ruten, så må du gerne lege bjergrytter. Gi' den gas, der hvor det byder sig, det kan gøre det hele lidt sjovere. Eller, hvis I er flere der følges, så kør lidt om kap ind i mellem. Hvem kommer først hen til krydset og den slags.

5 Mål din indsats

Det kan være sjovt at monitorere sin cykling med en cykelcomputer eller en app. Altså, hvor meget cykler jeg egentlig om måneden eller om året? Hvad har været min bedste tid eller topfart? Og så kan man jo sætte sig et mål. Selvom man kun cykler 5-10 km om dagen, så kan man blive overrasket over, hvor meget det bliver til på et år. Måske har man cyklet hele vejen til Gibraltar.

6 Beløn dig selv

Måske det vigtigste overhovedet: Husk at belønne dig selv og dele det med andre, når du når dine mål. Det kan ofte være rigtig god motivation.



MARK ABILDHAUGE er uddannet fysioterapeut og har i mange år arbejdet med professionelle cykelryttere. Herudover er han stifter og medejer af træningscenteret A-Fys i Solrød. Mest kendt er han dog nok fra jobbet som fysioterapeut og træningseksperter på Go'morgen og Go'aften Danmark.

"Jeg er bare fan af cykling"

Mark Abildhaug er en stor fortæller for cykling som bevægelses- og motionsform. Især fordi cykling er nænsomt for kroppen sammenlignet med mange andre træningsformer – hvis man vel at mærke gør det rigtigt. CYKLISTER har sat ham stævne og bedt ham fortælle, hvad fordelene er ved cykling, og hvordan man får mest ud af sin cykling og samtidig undgår de mest almindelige skader og gener.

Cykling giver færre skader

Når du cykler, har du fordelt din vægt mere end ved de fleste andre motionsformer. Du har numsen i sadlen, fødderne i pedalerne og hænderne på styret. Så din vægt bliver fordelt mere, end hvis du for eksempel løber, hvor du kun har koncentreret hele vægten på én fod for hvert skridt. Den meget hårde bevægelse, man har ved løb, er langt mere flydende ved cykling, derfor er cykling betydeligt mere skånsomt for kroppen. Det er en af grundene til, at jeg er stor fan af cykling.

Indstil cyklen og træ ryggen

Man kan dog godt døje med gener og smerter i forbindelse med cykling. En af de gener, jeg oplever, folk får ved cykling, er typisk ondt i ryggen. Smerten kan trække videre ned i lårene, og sidder man alt for foroverbøjet, kan man også opleve gener i nakken. Hvis det er rigtig slemt, kan man mærke det går ud i armene, og at det snurter helt ude i fingrene. Det skyldes især, at man ikke har indstillet cyklen ordentligt. Det vi lærte som barn med, at fødderne bare lige skal kunne nå jorden, er altså ikke nok. Det handler om sadlens højde og af-

stand fra styret samt styrets højde. Det har blandt andet indflydelse på, hvilken hældning man sidder med. Så det er vigtigt at få indstillet cyklen ordentligt. Derfor kan det godt betale sig, at gå til en professionel og få lavet et så kaldt bike-fit, selvom det kan virke dyrt.

Derudover er det også en god ide at træne sin overkrop. Det her med ondt i ryggen handler oftest om, at man har en for svag ryg – man skal have styrketræning og balancetræning med. Det betyder ikke, at man skal gå i fitnesscenter eller til bodybuilding. Det kan bare være lidt øvelser derhjemme ti minutter et par gange om ugen.

Lav små øvelser, mens du cykler

Man kan også afhjælpe en del gener under selve cyklingen. For selv om det hele er indstillet rigtigt, er det alligevel en god ide at huske at variere sin cykelstilling lidt undervejs, især hvis man kører langt. Det vil sige, at man lige strækker ryggen en gang imellem. Drejer nakken fra side til side og kører skuldrene rundt. Og hvis man holder for rødt for eksempel, så få strukket ryggen bagover og til siderne. 🚲

Ny teknik i lastbiler kan måske være med til at nedbringe antallet af højresvingsulykker, som hvert år har fatal udgang for flere cyklister. Vi var med, da Højresvingsgruppen var samlet på FDM's testcenter i Roskilde for at se nærmere på en såkaldt højresvingsassistent og en automatisk nød-bremse.

Ny lastbil- teknologi skal hjælpe cyklister

→ Asfalten damper i solen, og lastbilen står klar, som en stor elefant på den nøgne savanne. En ung mand spænder cykelhjelm og cykler op på højre side af den rullende lastbil. En lampe i højrestolpen ved lastbilens forrude lyser gult. Lampen advarer chaufføren om, at noget nærmer sig i højre side, og at han skal være ekstra opmærksom.

Da chaufføren alligevel begiver sig ud i et højresving, bliver han advaret igen - nu med rødt lys og en bippende lyd. Et klart signal om, at han skal træde på bremsen nu, hvis ikke der skal ske en kollision. Men lastbilen bremses ikke automatisk, det skal chaufføren selv gøre.

- Vi kalder det netop en højresvingsassistent, fordi den assisterer chaufføren og advarer ham, hvis han er på kollisionskurs med fx en cyklist i forbindelse med et højresving. Vi har arbejdet meget på, at teknikken fungerer, så den ikke laver unødige advarsler og indgreb, som chaufføren ikke har kontrol over. For fejlmeldinger og lignende er den største trussel mod brugervenligheden, og

Højresvingsassistenten

En radar placeret på højre side ved bagerste hjul på selve lastbilen overvåger hele lastvognstoget. Systemet advarer chaufføren med lampe og lyd, hvis fx en cyklist befinder sig i farezonen til højre for vognstoget.



dermed udbredelsen af systemet, forklarer Steffen P. Müller fra Mercedes-Benz Trucks, som har udviklet den nye teknik.

En trist statistik

Alene i år er der indtil nu dræbt tre cyklister i højresvingulykker med lastbiler på danske veje – og flere er kommet til skade. Det er altid en tragedie for alle implicerede, og der mangler gode løsninger, når det gælder om at komme problemet til livs.

Cyklistforbundet har gennem mange år kæmpet for at nedbringe antallet af højresvingulykker – bl.a. som medlem af Færdselsstyrelsens Højresvingsgruppe, hvor transportorganisationer, myndigheder og eksperter i fællesskab arbejder for at finde løsninger. Men også i et tæt samarbejde med vognmændenes brancheorganisation ITD.

I maj måned havde Mercedes-Benz inviteret Højresvingsgruppen til ved selvsyn at se, hvordan deres nye højresvingsassistent og automatiske nødbremse fungerer. Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam og CYKLISTER, fik dermed også lov til at træde op i førerhuset og blive klogere på teknikken.

Nødbremser slår selv til

Den anden funktion, som bliver demonstreret for Højresvingsgruppen, er en fuldautomatisk nødbremse. Med høj fart og tre mand i førerhuset, bevæger lastbilen sig direkte mod en parkeret bil midt på kørebanen.

Chaufføren rører bevidst ikke en finger og holder fødderne langt væk fra bremsen, men lastbilen bremses automatisk op, og standser ca. tre meter fra den parkerede bil. Samme øvelse bliver gentaget ved en lavere hastighed, hvor en "uopmærksom", mobiltalende

person vader lige ud foran lastbilen. Igen standser lastbilen af sig selv.

Det virker næsten som magi, men der ligger mange års hårdt ingeniørarbejde bag, forklarer Steffen P. Müller:

– Dette er den fjerde udgave af vores Active Brake Assist, og den kan nu ved alle hastigheder foretage en komplet katastrofeopbremsning, hvis der er en hindring på vejen – fx en kø eller en fodgænger, som chaufføren er uopmærksom på.

Mercedes-Benz har efter dialog med Højresvingsgruppen gjort begge systemer til standard på alle de af deres lastbiler, hvor det er teknisk muligt. Forventningen er nemlig, at de danske vognmænd vil tage godt imod teknikken og gerne vil ofre de ekstra penge, den koster. Men hvis systemerne skal komme alle landets trafikanter til gode, kræver det naturligvis at også, at de udenlandske vognmænd, som har opgaver i Danmark, investerer i teknikken.

Bør gøres obligatorisk

Netop derfor går Cyklistforbundet også ind for, at systemer som disse bør være lovpligtige på alle nye lastbiler.

– Jeg er meget imponeret over, hvor langt man er kommet med teknikken for højresvingsassistent og automatisk nødstop. Der er ingen tvivl om, at teknologien kan være med til at redde cyklistliv i trafikken, og at man fra dansk side – og også gerne EU's – bør kigge på at gøre det til obligatorisk standardudstyr i alle nye lastbiler, siger Klaus Bondam.

Han understreger dog, at ny smart teknologi ikke gør det alene. Først og fremmest skal der årvågne chauffører, opmærksomme cyklister samt gode trafikale forhold til for at undgå højresvingulykker. 🚲

Active Brake Assist

En radar placeret over nummerpladen kan registrere, om en person, en bil eller noget helt tredje er på kollisionskurs med lastbilen, og foretage en automatisk katastrofeopbremsning.



Cyklister – sådan passer du på dig selv

- 1 **Sæt farten ned** og orienter dig, når du nærmer dig og passerer et kryds.
- 2 **Vær opmærksom** på lastbiler ved siden af eller bag ved dig. Det er særligt farligt at være tæt på lastbilens forhjul, når den svinger.
- 3 **Kør ikke frem** i krydset, før du er helt sikker på, at lastbilen holder stille.
- 4 **Hvis du ikke er sikker** på, at lastbilen holder tilbage for dig, så stop og vent, til den er drejet om hjørnet, før du cykler videre.
- 5 **Koncentrér dig** om at cykle – lad mobiltelefonen blive i lommen og sørg for, at du kan høre trafikken, hvis du lytter til musik eller podcast.

→ En kedelig statistik

Selvom antallet af dræbte og tilskadede cyklister ifm. højresvingende lastbiler gennem en årrække har været faldende, har højresvingulykker ikke desto mindre været årsag til hele 15-20% af alle dødsulykker med cyklister gennem de seneste 10 år, oplyser Færdselsstyrelsen.

År	Dræbt	Alvorligt tilskadede	Lettere tilskadede
2018*	3	5	
2017	5	9	1
2016	7	7	1
2015	1	2	2
2014	1	8	2
2013	7	13	0
2012	3	7	1
2011	3	9	4
2010	5	9	2
2009	1	11	2
2008	11	12	5

* Tal for 2018 er foreløbige. U hensigtsmæssig adfærd hos cyklisten har kun været medvirkende i et fåtal af ulykkerne.
KILDE: VEJDIREKTORATET.



A

SOCIALDEMOKRATIET

Rasmus Prehn:

Langt flere børn skal cykle til skole. Kommuner, skoler og forældre har et kæmpe ansvar. Socialdemokratiet vil gerne være med til at sikre midler til kampagner, undervisning og igen flere sikre cykelveje/cykelstier.

B

RADIKALE VENSTRE

Andreas Steenberg:

Jeg tror faktisk, der er mange forældre, som gerne ser, at deres børn cykler i skole. Fra politisk side er det derfor afgørende, at vi formår at skabe sikre cykelstier, så forældrene også er trygge ved at sende deres børn i skole på cyklen.

C

KONSERVATIVE

Brigitte Klintskov Jerkel:

Det er op til forældre selv at vurdere, om det giver bedst mening, at deres børn cykler eller ikke cykler til skole. På den anden side skal vi som sagt sikre, at cyklen ikke bliver fravalgt, fordi forældrene frygter for deres børns sikkerhed på vejene.

SF

SF

Karsten Hønge:

Gode og sikre muligheder for cykelparkering, skarp kontrol af bilister tæt på skoler og konstante oplysningskampagner.



Hvor høj en prioritet har bæredygtig og aktiv transport på en skala fra 1-10?

10

10

10 – dog under hensyntagen til erhvervslivet

10



Hvor stor og langvarig skal en evt. ny, statslig cykelpulje være?

Mindst 100 mio. kr. om året

Mindst som cykelpuljen fra 2009 (som var på 1 mia. kr. over fem år)

Ved ikke

100 mio. kr. om året på fast basis

Politisk flertal for en ny cykelpulje

Cyklistforbundet har over sommeren gennemført en rundspørge hos alle Folketingets transportordførere. Otte af ni partier har svaret – og der tegner sig bl.a. et solidt politisk flertal for en ny, national cykelpulje.

→ Opbakning i Folketinget er bred, når det gælder om at forbedre forholdene for de danske cyklister. Det viser en rundspørge til partiernes transportordførere, som Cyklistforbundet har gennemført i løbet af sommeren.

Otte partier ud af ni har svaret på de i alt seks spørgsmål, der bl.a. sætter fokus på, at færre og færre danskere vælger cyklen – også børn på vej til skole – og det faktum, at vi i 2020 står uden en statslig cykelpulje til medfinansiering af nye cykelprojekter landet over.

Men der kunne godt være håb forude, hvis man skal dømme efter de altovervejende positive svar, som transportordførerne har leveret.

Bred støtte til aktiv transport

En stærk cykelkultur trives ikke uden et godt samspil med andre transportformer – ikke mindst kollektiv trafik. Derfor valgte Cyklistforbundet at spørge transportordførerne, hvordan de vægter samspillet mellem for-






skellige former for bæredygtig og aktiv transport.

Det blev prioriteret meget højt med et '10-tal' for de fleste partiers vedkommende. Konservative tillod sig dog at afveje hensynet til den bæredygtige og aktive transport i forhold til gode rammer for erhvervslivet. Venstre lagde navnlig vægt på de private transportformer – og Dansk Folkeparti valgte som de eneste at vægte den aktive og bæredygtige transport med et 5-tal.

Dansk Folkeparti kom til gengæld – set med cykelbriller – godt igen på spørgsmålet om en ny, statslig cykelpulje.

Flertal for 100 mio. kr. om året

Opbakningen til en ny, statslig cykelpulje var gennemgående stor. Kun Konservatives ganske nye transportordfører Birgitte Klintskov Jerkel udbad sig betænkningstid, før hun meldte endegyldigt ud på spørgsmålet, mens

 LIBERAL ALLIANCE	 DANSK FOLKEPARTI	 VENSTRE	 ENHEDSLISTEN	 ALTERNATIVET
<p>Liberal Alliance har trods gentagne opfordringer ikke svaret på rundspørgen.</p>	<p>Kim Christiansen: Mange af de midler, der er givet til cyklisme, har været til sikker skolevej. Det skal fortsættes. Men der skal også en holdningsændring til hos forældrene.</p>	<p>Kristian Pihl Lorentzen: Jeg ser meget gerne, at flere børn cykler til og fra skole. For det er godt for det enkelte barn at få rørt sig. Og cykling er en sund vane, der grundlægges i barndommen. Derfor vil jeg gerne se på, om vi kan arbejde henimod at finde penge til at investere i flere cykelstier, så flere børn får friheden til at cykle til og fra skole.</p>	<p>Henning Hyllested: Trygheden er ikke et uvæsentligt parameter, når forældre skal vælge, om deres barn skal tage cyklen eller køres i skole. Derfor mener Enhedslisten, at trygheden skal øges i trafikken – og det gøres ikke kun med velmenende kampagner målrettet bilisterne.</p>	<p>Roger Matthisen: Det handler om mere oplysning til forældrene, mere trafikbevidsthed for vores børn og forbedring af cykelstierne.</p>
Har ikke svaret	5	10 – til alle transportformer	10	10
Har ikke svaret	200 mio. kr. årligt i 10 år	Ja til en pulje, men intet konkret beløb	200 mio. kr. årligt i 10 år	100 mio. kr. årligt på fast basis

Venstre bakkede op om en pulje – dog uden at sætte et beløb på.

Dansk Folkeparti og Enhedslisten afgav umiddelbart de højeste bud, og spillede ud med samme beløb og tidsramme: 200 mio. kr. årligt i 10 år. De øvrige partier – Alternativet, SF, Socialdemokratiet og Radikale Venstre – siger alle god for en pulje på mindst 100 mio. kr. årligt.

Opregnet til mandater betyder det, at der tegner sig et klart flertal på 156 mandater (fraregnet de oversøiske mandater) for en ny, statslig cykelpulje. Et flertal på 122 mandater kan bakke op om en pulje på mindst 100 mio. kr. om året i årrække på mindst fem år. 🚲

—
Læs politikernes fulde svar på cyklistforbundet.
dk/rundspørge2018
—



KLAUS BONDAM: Nu skal vi holde politikerne fast

Cykling er heldigvis noget, som næsten alle danskere

kan forholde sig til på kryds og tværs af skel som alder, køn og ideologi. Det, synes jeg, skinner igennem i transportordførernes svar på rundspørgen her. Hele vejen fra højre til venstre side i folketings salen hersker der en grundlæggende enighed om, at vi skal værne om vores cykelkultur og sørge for at give den godt videre til næste generation.

Jeg hæfter mig fx med stor glæde ved, at der er så bred en opbakning til at give børn i Danmark gode og sikre cykelforhold. Der tegner sig i det hele taget et bredt forankret ønske om, at både børn og voksne skal have en reel mulighed for at vælge cyklen til med alle de fordele, det giver i form mere sundhed, mindre trængsel og bedre miljø.

Glædelig opbakning til cykelpulje

Gode cykelforhold kræver naturligvis også investeringer, og på det område er der desværre en vis tilbøjelighed til, at vi – og ikke mindst

politikerne – tager cykelkulturen for givet. Cyklerne kommer ofte ind som en sidste lille detalje, når der forhandles om de store milliardebudgetter på transportområdet. Netop derfor er det ekstremt glædeligt at se, at der i rundspørgen her tegner sig et så solidt politisk flertal for en ny statslig cykelpulje.

Det vil vi i Cyklistforbundet gøre alt for at holde politikerne fast på i de kommende måneder og år. Vi vil selvfølgelig også arbejde hårdt for, at puljen bliver så stor og langvarig som mulig – og at midlerne kan komme ud at gøre gavn i hele landet. Erfaringerne viser nemlig, at vi som samfund får rigtig meget for pengene, når stat og kommuner arbejder sammen om cyklerne. Både når det handler om at anlægge mere asfalt, men også når det gælder om at påvirke adfærd og opsamle ny nødvendig viden.

Når det er sagt, så skal vi også huske på, at en af Cyklistforbundets vigtige opgaver er, at lytte til transportordførernes cykelindspark i de respektive partitoppe hele vejen rundt. For det er her, de overordnede beslutninger tages.

UNGDOMMENS FOLKEMØDE:

Danske unge vil have bedre cykelstier og mere cykelparkering

I alt besøgte omkring 500 unge Cyklistforbundets telt. De kunne blandt andet prøve kræfter med at laste en ladcykel og teste, hvor meget ladcykler kan i forhold til varettransport i byerne, og dele deres bedste cykelminder. Foto: Søren Svendsen

Del dit bedste
cykelminde
Sæt en seddel



—

Det var rigtig sjovt. Man lærte virkelig meget. For eksempel, at det går ud over vores liv og vores klode, hvis vi bare tager bilen hver gang, vi skal nogle steder. Vi kan selv gøre noget.

ANANDA

FRA HERLEV GYMNASIUM, SOM DELTOG I CYKLISTFORBUNDETS WORKSHOP.

bedste
inde
på hjulet



Hvad gør det ved vores samfund, vores byer og os selv, når vi vælger cyklen? Kan vi få flere unge til at træffe bæredygtige transportvalg? Er ladcyklen fremtidens varetransport?

De spørgsmål blev sat til debat i Cyklistforbundets telt på Ungdommens Folkemøde den 6.-8. september i København. Her inviterede Cyklistforbundets unge frivillige de mange tusinde besøgende fra folkeskolens ældste klasser og ungdomsuddannelserne ind til diskussion og quiz om cykling, sundhed, klima og en bæredygtig fremtid.

35 unge fra en 10. klasse og fire gymnasieklasser deltog også i en særlig workshop med overskriften 'Kan vi cykle os til en bedre verden?'

De unges svar lød: Ja, vi kan godt cykle os til en bedre verden. Men det kommer ikke af sig selv. Det kræver bedre cykelstier, bedre koordinering af lyskryds, bedre cykelparkering ved skoler og bilfri dage.

NEW ZEALAND-BILLUND:

16 måneder på cykel

De fleste kan godt klare sig med fjorten dages cykelferie. Men ikke Marianne og Heidi Nielsen. De tog 16 måneder ud af kalenderen for at cykle hele vejen fra New Zealand hjem til Billund – og du behøver ikke være supercyklist for at gøre dem kunsten efter.



→ Det hele startede med bogen 8000+. Den handler om en svensker, der cyklede fra Sverige til Nepal for at bestige Mount Everest.

– Vi læste bogen i 2009, og den såede et frø. Det endte med, at vi besluttede os til at planlægge en længere cykeltur. Den var fire måneder lang og gik fra Danmark igennem Europa til Tyrkiet, hvorefter vi fløj til Mumbai i Indien og cyklede til Katmandu i Nepal, fortæller Marianne Nielsen.

Det blev langt fra den sidste lange tur for parret Marianne og Heidi Nielsen. Flere kom til, og i marts i år vendte de to kvinder hjem fra en 16 måneder lang cykeltur gennem intet mindre end 20 lande – fra New Zealand i syd og hele vejen hjem til Billund i nord.

Solgte bil og hus

Så lang en tur kunne kun lade sig gøre, fordi

parret var villige til at tage springet og satse stort.

– Vi havde lyst til at tage ud på en tur, hvor vi ikke hele tiden havde følelsen af, at vi skulle hjem igen om lidt. Så vi bestemte os simpelthen for at melde os ud af det danske samfund i halvandet år, fortæller Heidi Nielsen.

Udmeldelsen af Danmark indebærer, at de to kvinder måtte sælge både hus og bil – og de var endda parate til at opsiges deres job. Det

Offline, når du cykler Online, når du forbereder

Marianne og Heidi Nielsen kan bedst lide at navigere efter papirkort, når de er på langfart. Det kan bare ikke lade sig gøre i alle lande, så indimellem skal smart-telefonen også i brug. Men lad være med at tjekke mobilen alt for meget, anbefaler Marianne Nielsen:

– Vi plejer bare at planlægge, hvilke byer vi skal køre imod. For hvis du bruger mobilen alt for meget og fx tjekker stigninger for næste etape hele tiden, så mister du meget nemmere modet, end hvis du bare kaster dig ud i det.

Marianne og Heidis 3 TIPS:

Når det er sagt, har parret tre tips til, hvordan du kan bruge nettet, når du forbereder en cykelrejse og undervejs på turen:

- 1 Appen Maps.me** – ruter og andre tips fra cyklist til cyklist verden over.
- 2 Facebook-gruppen Rejsecyklister** – et forum, hvor langturscyklistere kan give og få gode råd.
- 3 Hjemmesiden warmshowers.org** – find gratis overnatning hos cykelinteresserede mennesker verden over.

før turen gik videre til Sydøstasien, Centralasien og til sidst hjem gennem Europa. Første del af turen føltes lidt som en almindelig cykelferie, fordi den var inddelt i kortere etaper på nogle få uger – og parret indimellem fløj videre til næste destination.

– Det var først, da vi landede i Singapur og bare havde én meget lang cykeltur foran os, at det rigtig slog os, hvad det var, vi havde gang i, siger Marianne.

Verden står faktisk ikke i brand

Når Heidi og Marianne skal fortælle om deres mange oplevelser undervejs, er der et væld af små og store enkeltpisoder, som træder frem. Ikke mindst mange vidunderlige naturoplevelser og møder med venlige mennesker overalt.

– I Uzbekistan, som er en ørkenlignende oliestat, mødte vi nogle af de venligste mennesker på hele turen. Vi havnede bl.a. til et kæmpe bryllup, hvor vi blev sat til bords og beværtet med suppe, salater, søde kager og vodka, fortæller Marianne Nielsen.

Frihed er også et ord, der kommer igen og igen, mens de fortæller.

– Vi kom helt ned i tempo, og der var ikke noget, som vi skulle nå. Vi så naturen omkring os, hørte fuglenes lyde og mærkede alle duftene, fortæller Heidi Nielsen.

– Derhjemme hører man jo så meget dårligt i nyhederne og tror nærmest, at hele verden står i brand. Men sådan er den jo slet ikke, når man er derude. Og det er også en vigtig følelse at have med hjem, supplerer Marianne Nielsen.

Alle kan gøre det samme

Parret ved godt, at deres tur i de fleste øjne vil virke meget ekstrem. Men sådan oplever de det ikke selv, selvom den selvfølgelig var usædvanligt lang. De fleste vil sagtens kunne gøre dem kunsten efter, mener de to kvinder, eller evt. bare vælge en kortere etape ud.

– Du behøver ikke en masse dyrt udstyr eller specialviden om cykler, for at tage af sted. Til denne tur havde vi godt nok investeret i nogle dyrere cykler, men de første lange ture kørte vi på helt almindelige mountain bikes, fortæller Heidi Nielsen.

– Du behøver heller ikke være i helt fantastisk fysisk form. Hvis du bare lægger lidt blødt ud, kommer formen hen ad vejen, tilføjer Marianne Nielsen.

Nu er de så hjemme igen – og prøver at tage den indre ro fra turen med ind i hverdagen.

– Når du har klaret sådan en tur og set, hvordan en masse andre mennesker lever rundt omkring i verden, så er der ikke ret meget, der kan stresser dig, slutter Marianne Nielsen. 🚲

sidste blev heldigvis ikke nødvendigt, for de fik begge bevilliget orlov. Og så var vejen ellers banet for det helt store eventyr.

– Det gav os en fantastisk følelse af frihed. For mig var det bl.a. en lettelse, at vi pludselig ikke havde nogen gæld i hverken hus eller bil, erindrer Marianne Nielsen – og Heidi nikker.

Tog til den anden ende af Jorden

Selve turen skulle gerne være så lang som

muligt, så de valgte at begynde den på den anden side af Jorden.

– Mange langturscyklistere cykler hjemmefra og ud i verden, men vi havde lyst til at gøre det modsatte. Så vi fløj til New Zealand – stort set så langt væk fra Danmark, som vi kunne komme – og så skulle vi ellers bare cykle hjem derfra, forklarer Heidi Nielsen.

Turens først etape gik gennem New Zealand og en del af Australien – bl.a. Tasmanien,



Turens fire etaper

4

Hvis du ikke kan rive 16 måneder ud af kalenderen, men gerne vil se bare lidt af alt det, som Marianne og Heidi Nielsen oplevede på deres tur, så kan du overveje bare at tage en enkelt etape.

2. ETAPE: Sydøstasien

Det er – ifølge Marianne og Heidi Nielsen – både nemt og billigt at cykle i lande som Malaysia og Thailand. Det er nemlig ikke nødvendigt at tage telt og kogegrej med, for der er god og billig mad og overnatning overalt. Det kan faktisk dårligt svare sig at campere.

– Det kan også være rart at komme ind og sove i et værelse med aircondition, når du har været ude i varmen hele dagen, fortæller Heidi Nielsen.

Hvis du ikke vil cykle hele tiden, kan du også sagtens lade cyklen stå ind imellem og tage en dejlig dag ved stranden eller sejle ud til en smuk ø, anbefaler parret.



Sandstensformationerne Painted Cliffs på Maria Island i Tasmanien.

Husk, at der er venstrekørsel på New Zealand.



Heidi Nielsen køler fødderne i Blue Pools, Tasmanien.



I Kina bæres ting stadig på den gamle måde.

Det er hårdt arbejde at dyrke ris i Vietnam.

Heidi og Marianne har gjort holdt ved en typisk butik i Laos.



1. ETAPE: New Zealand- Australien (inkl. Tasmanien)

De første måneder cyklede Marianne og Heidi Nielsen i New Zealand og i Australien – bl.a. den del, som hedder Tasmanien, hvor kronprinsesse Mary stammer fra.

Det er relativt dyrt at flyve dertil, og leveomkostningerne er også betydeligt højere end i fx Asien, men til gengæld er naturen vidunderlig, og cykelmulighederne er gode. Men især i New Zealand er der mange stigninger, så hvis du skal cykle dig i form på vejen, er det et hårdt sted at starte, advare de to kvinder.

Overraskende nok var trafikken i denne del af verden den mest udfordrende på hele turen, fordi der blev kørt stærkt på vejene, og bilisterne ikke virkede så vant til cyklister.

Heidi og Marianne Niensens blog:

Du kan læse meget mere om parrets rejser og se billeder og videoer på deres hjemmeside danishworldventures.dk



3.

Landene, som Heide og Marianne cyklede igennem: New Zealand, Australian, Singapore, Malaysia, Thailand, Laos, Vietnam, Kina, Kazakstan, Kirgisistan, Tadjikistan, Uzbekistan, Kazakstan (Igen), Azerbaijan, Georgien, Bulgarien, Serbien, Ungarn, Østrig, Tyskland og til sidst Danmark.



1.

Sådan kan den lokale slagter se ud i Georgien

I Kirgisistan bor nogle mennesker stadig i yurt.



Pamir Highway, Tadjikistan. En klassisk rute for langturscyklister.

3. ETAPE: Centralasien

Centralasien byder på en hel stribe af spændende og i Danmark ret ukendte cykellande. Det er billigt at rejse her – og hvis der ikke er organiseret overnatning, kan du altid få lov at campere undervejs. Den meget venlige befolkning siger sjældent nej og kan sagtens finde på at invitere dig ind. En del af denne strækning har Marianne og Heidi Nielsen faktisk kørt før. Den er kendt af langturscyklister under navnet Pamir Highway. Ruten går gennem Pamir-bjergene på grænsen mellem Tadsjikistan, Kirgisistan, Afghanistan og Kina. Det er ikke en rute for nybegyndere – men det er her, at du har chancen for at blive spontaninviteret til et lokalt bryllup.



Bulgarien er næsten hjemme, når du har været jorden rundt.

17 punkteringer blev det til på turen. Her i Serbien.



Sidste land på turen er Tyskland. Nu er Billund nær.

4 tal om turen:

Længde i tid:
16
måneder

Længe i km:
20.127

Antal lande:
20

Pris: ca.
250.000 kr. /500 kr.
om dagen – inkl. udstyr, flybilletter, mad etc.

4. ETAPE: Europa

Europa virker nok noget mere tilgængeligt end fx Asien på de fleste danske cyklister – og ifølge Marianne og Heidi Nielsen er der også lige så mange gode cykeloplevelser at hente i vores nabolande, som på de mere eksotiske destinationer. De fremhæver bl.a. Tyskland og Østrig, som både byder på smuk natur, mange gode cykelruter og overnatningssteder med gode forhold for cyklister. Turen hjem langs Donau var fx en stor oplevelse med masser af seværdigheder – også selv om den på denne tur foregik i vintermånederne. Når de to kvinder ikke lige er på langfart, cykler de i øvrigt lige så gerne kortere ture hjemme i Danmark.

Vi har samlet en række produkter fra Cyklistbutikken 1905, der alle har dansk ophav – på nær et fra vores svenske broderland. Og Sverige var jo dansk engang.



☉ **Hold varmen med uld**

ULD Copenhagen er bæredygtigt dansk design produceret i Italien. Kollektionen er faktisk fremstillet eksklusivt til Cyklistbutikken 1905. Det er vores kvalitetsbevidste og detaljeorienterede butikschef Andreas Otto, som har fået ideen til kollektionen og udviklet designet fra bunden i samarbejde med fabrikken i Italien. Kollektionen består af halsedisse, undertrøje med lange og korte ærmer, lange underbukser og boxershorts. Alt sammen i 100 pct. ekstra fin merinould.

NORMALPRIS: FRA 349,- PR. DEL
MEDLEMSPRIS: FRA 325,- PR. DEL



☉ **En dansk cykellygte med IQ**

Du mister den – vi finder den. Det er mottoet bag FINDRS, som laver DeLight-lygten. Det er en intelligent cykellygte, som samarbejder med din smartphone via en brugervenlig app til både Android og iOS. Så kan du se på mobilen, hvor du har stillet din cykel – og ved lygtetændingstid tænder lygten automatisk. Endelig har baglygten også bremselys. Læs interviewet med Kim Jakobsen – manden bag lygterne – på side 8.

NORMALPRIS: 279,- PR. STK.
MEDLEMSPRIS: 249,- PR. STK.

MADE IN DENMARK



☉ **Hæng cyklen på noget smukt**

Lasse Sundgaard er navnet på manden, der har opfundet og designet det smukke cykelophæng GREN. Det elegante knage er lavet af formspændt træ med en smuk finér af enten valnød eller egetræ. Herligheden er produceret af Lasses Sundgaards designfirma Made by Bent.

NORMALPRIS: 1.650,-
MEDLEMSPRIS: 1.485,-



☉ **Evigt lys på din cykel**

Gider du ikke bøvle med batterier til dine cykellygter? Så tjek videreudviklingen af Reelights efterhånden 15 år gamle opfindelse: magnetcykellygterne. De bliver drevet af en mikrodynamo – helt uden friktion – og med modellen CITY Supreme back up er lygterne flyttet fra navet op til fælgen. Det giver bedre synlighed – og da lygten får energien direkte fra aluminiumsfælgen, behøver du ikke længere have magneter siddende i egerne. Det er næsten magi!

NORMALPRIS: 399,- (FOR OG BAG)
MEDLEMSPRIS: 359,- (FOR OG BAG)



☉ **Et cykelur med samvittighed**

LARSEN & ERIKSEN er en københavnsk designduo med fundament i et livslangt venskab og en ubetinget kærlighed til mennesker og cykler. Med inspiration fra dansk 50'er design og den københavnske cykelkultur har de skabt et univers af ure – og for hvert solgt ur, donerer virksomheden en cykelslange til cyklister Senegal. Det initiativ fortalte vi om i forårsnummeret af CYKLISTER.

PRIS: 1.000,-

☉ **Share the Road**

Road rage – eller vejvrede – er et trist fænomen, som vi desværre alt for ofte hører om i Cyklistforbundet. Vreden kan ramme alle: cyklister, bilister og fodgængere – og den skaber både frygt og dårlig stemning. I sidste ende handler det jo om, at vi alle skal have lov til at være her. Så tag en dyb indånding, vis hensyn og del vejen. Det er budskabet bag Share the road-trøjen, som vi selv har designet. Behøver vi at sige, at lækkerheden er i top? Fås både som jersey og vest.

NORMALPRIS, JERSEY: 999,-

MEDLEMSPRIS: 899,-

NORMALPRIS, VEST: 949,-

MEDLEMSPRIS: 899,-



☉ **Røverhistorier om cykelsport for alle**

'Piraten, Kannibalen og de andre landevejsrøvere' er skrevet til drenge og piger i skolealderen, men alle pedalgade sjæle vil nyde fortællingerne om en af de mest vanvittige og medrivende sportsgrene, der findes – nemlig cykelløb. Reklamedirektør og cykelentusiast Jakob Staalby har forfattet bogen med udgangspunkt i cykelsportens største historiske dramaer.

PRIS: 179,-



☉ **Guide til global cykelurbanisme**

I bogen Copenhagenize viser dansk-canadieren Mikael Colville-Andersen verden, hvordan man skaber en by, hvor cyklerne er i centrum. Han tager ofte udgangspunkt i danske løsninger, men kommer også både forbi Sao Paulo og Tokyo. Colville-Andersen trækker på sin store erfaring som urban designer, hvor han har hjulpet byer kloden rundt med at få flere op på cyklen i hverdagen. Bogen er på engelsk.

NORMALPRIS: 245,-

MEDLEMSPRIS: 224,-

☉ **Sikker med svensk superhjelme**

POC er et kvalitetsmærke fra landet hinsidan. Hjelmen er udformet med inspiration fra menneskets kranie- og knogleopbygning, er ekstrem holdbar og samtidig en af de letteste hjelme på markedet. Hvis du falder, absorberer den såkaldte EPS-skum hele stødet på én gang uden rekyl og beskytter derfor mod ekstra slag og hjernerystelse.

NORMALPRIS: 1599,-

MEDLEMSPRIS: 1439,-



SPØRSMÅL?

BUTIK: 33 32 31 21, **VÆRKSTED:** 60 12 28 31

SKRIV TIL

1905@CYKLISTERFORBUNDET.DK

Se alle
dine fordele på
**cyklistforbundet.
dk/fordele**

Efterår med rabat



Billig delebil i seks byer

Få stor rabat på det månedlige abonnement hos delebilsordningen **LetsGo**. Minibiler, familiebler og kassevogne står klar, når du har brug for det – heraf mange elbiler. Vælg mellem flere abonnemeter.



**Ny
fordel!**

Lav mad i det fri

Ryk madlavningen ud under åben himmel med lækker gear og grej fra **OutdoorCooking.dk**. Stort udvalg af kvalitetsudstyr til alle ambitionsniveauer – fra bålgryder og kaffekedler til fuldtudstyrede udendørskøkkener.

OP TIL 56 % RABAT*

OPLYS KODEN LETSGOCYKLIST VED INDMELDelse

12 % RABAT*

BRUG RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET1819YZ I TRIN 3 I CHECKOUT



Åbent værksted

Trænger din cykel til en kærlig hånd? Så book et låneværksted i kælderen under Rømersgade 7 i København K. Vi stiller arbejdsstand og værktøj til rådighed for medlemmer.



Skovræs til særpris

Kør MTB i Hareskoven i Nordsjælland – på egen hånd eller med guide. Som medlem lejer du cykler med rabat hos MTB-Tours' to butikker i Hareskoven og Klampenborg.



Medvind til særpris

Smartmove.dk giver rabat på pålidelige elcykler i høj kvalitet, når du er medlem af Cyklistforbundet. Vælg mellem flere mærker og modeller.



Rabat hos Tænk

Bliv medlem af Forbrugerrådet Tænk til særpris – så får du magasinet Tænk 10 gange årligt og fuld adgang til alle testresultater online.

GRATIS

BOOK EN TID VED AT SENDE EN MAIL TIL 1905@CYKLISTFORBUNDET.DK

10 % RABAT*

BESTIL RABATVOUCHER VIA BUTIK@CYKLISTFORBUNDET.DK

10 % RABAT*

VIS MEDLEMSKORT VED KØB

10 % RABAT*

MELD DIG IND VIA CYKLISTFORBUNDET.DK/TAENK

DET MED SMÅT: *RABATTERNE GIVES KUN TIL MEDLEMMER AF CYKLISTFORBUNDET OG KAN IKKE KOMBINERES MED ANDRE RABATTER. HOS LETSGO ER DEN OBLIGATORISKE SELVRISIKOFORSIKRING ER IKKE OMFATTET AF RABATTEN. HOS OUTDOOR COOKING ER NOGLE BRANDS UNDTAGET - SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE. RABAT HOS HAPPYDAYS SVINGER FRA REJSE TIL REJSE, SE DINE TILBUD VED AT INDTASTE RABATKODEN ØVERST PÅ SIDEN ER DU ALLEREDE MEDLEM AF FORBRUGERRÅDET TÆNK, KAN DU KONTAKTE RÅDET OG SKIFTE TIL ET MEDLEMSKAB MED RABAT. VI SSE MÆRKER ER UNDTAGET HOS CAMPZ.DK - SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE.



Bliv klar til nye eventyr

Tank op på telte, trøjer, termokander og andet godt til friluftslivet. Hos **Campz.dk** får du rabat på det store udvalg af udstyr og beklædning i høj kvalitet.

15 % RABAT*

OPLYS KODEN CDKCYKLIST2018 I TRIN 3 I CHECKOUT



Kør-selv-ferie til medlemspris

Smæk cyklerne bag på bilen og sæt kurs mod Toscana, Harzen eller andre dejlige destinationer. Hos rejsespecialisten Happydays får du udvalgte kør-selv-ferier til særlig medlemspris. Se de aktuelle tilbud på happydays.nu

10 % RABAT*

BRUG RABATKODEN CYKLISTFORBUNDET PÅ HAPPYDAYS.NU*

MELD DIG IND

– sammen bliver vi hørt!

Som medlem af Cyklistforbundet er du med til at give cyklisterne en stærk stemme. Vores mål er, at det skal være nemt og sikkert for alle at cykle i hele Danmark – for børn, voksne og ældre, i byen og på landet.

Vælg det årsmedlemskab, der passer bedst til dig:



Almindeligt medlemskab**

– for dig (og ingen andre) PRIS: 350,-
Meld hele husstanden ind PRIS: 500,-
– uanset hvor mange I er:



Digitalt ungdomsmedlemskab*

– for dig, der er 18-35 år PRIS: 200,-
Meld hele husstanden ind* PRIS: 350,-
– uanset hvor mange I er:



Seniormedlemskab**

– for dig, der er pensionist PRIS: 200,-
Meld hele senior-husstanden ind PRIS: 350,-
– uanset hvor mange I er:



CYKLIST™ FORBUNDET

PEDALKRAFT – SIDEN 1905

*DU MODTAGER IKKE DET TRYKTE MAGASIN, MEN KAN LÆSE DET ONLINE

**BEMÆRK, AT VI PR. 1. JANUAR 2018 HAR JUSTERET PRISEN EN SMULE FOR DE ALMINDELIGE MEDLEMSSKABER OG SENIOR-KONTINGENTERNE. DET ER FEM ÅR SIDEN SIDSTE PRISREGULERING.

Nyt medlemskab*
Til dig der er 18-35 år
200,- pr. år

Ja tak, meld mig ind!

Bliv medlem på **cyklistforbundet.dk/medlem** – eller scan koden og meld dig ind via mobilen:



DET FÅR DU SOM MEDLEM:

- Magasinet **CYKLISTER** fire gange årligt
- Det **elektroniske nyhedsbrev** CYKLISTER hver måned
- **Rabat** på cykler, udstyr og oplevelser
- **Juridisk bistand**, hvis du kommer til skade på cykel
- **Indflydelse** på dine forhold som cyklist



Se alle fordele på cyklistforbundet.dk



Cyklende dialog på Folkemødet



FOTO: SØREN SVENDSEN

→ Hvordan kan vi bedst udnytte cyklen som sund og klimavenlig transportform? Cyklistforbundet inviterede på Folkemødet på Bornholm i juni politikere og repræsentanter fra organisationer inden for sundhed, erhverv og klima til Dialogcykeltur.

– Det lover godt for fremtiden, at så forskellige aktører sammen med Cyklistforbundet vil diskutere, hvordan de hver især kan

bakke op om et cykelvenligt samfund, sagde direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam.

Med cyklede bl.a. Hollands ambassadør Henk Swarttouw, MF og transportordf. Rasmus Prehn (A), rådmænd i Odense Kommune Jane Jegind (V), branchedirektør i DI Transport Michael Svane, direktør i Nordeafonden Henrik Lehmann Andersen og adm. direktør i IBM Danmark Henrik Bodskov. 🚲

Er din arbejdsplads cykelvenlig?

Der er sund fornuft og god økonomi i at gøre det attraktivt for medarbejdere at cykle til arbejde. Det er tanken bag "Cykelvenlig Arbejdsplads", der er Cyklistforbundets certificeringsordning for virksomheder. Med guld, sølv og bronze vurderer Cyklistforbundet ud fra en række europæiske kriterier arbejdspladsen set med medarbejdernes øjne: Hvor god er cykelparkeringen og bademulighederne? Er der cykelservice, værktøj og andre faciliteter, der tilskynder flere til at cykle? Blandt de allerede certificerede virksomheder er Rambøll og Dansk Industri, mens alle hospitalerne i Region H er på vej.

Er din arbejdsplads certificeret? Læs mere om mulighederne på cykelvenlig.dk



Vi cykler på Verdens Mentale Sundhedsdag

For fjerde år i træk markerer vi Verdens Mentale Sundhedsdag 10. oktober med 10 km lange cykelture i en lang række danske byer – lige fra Hjørring til Rønne. Alle er velkomne til at cykle med og sætte fokus på cyklingens gode effekter. Cyklistforbundet arrangerer turene i samarbejde med Dansk Arbejder Idrætsforbund, Sind og Psykiatrifonden og initiativet er støttet af Fonden Roskilde Festival og Simon Spies Fonden. Se hvilke byer, vi cykler i på 100formentalsundhed.dk

Få indflydelse – ta' til landsmødet

Cyklistforbundets landsmøde 2018 finder sted i Vejle 27.-28. oktober. Landsmødet er forbundets øverste myndighed, hvor delegerede blandt andet vælger ny hovedbestyrelse og udstikker kursen for det kommende års arbejde. Tilmelding er nødvendig – også for delegerede. Sidste frist for tilmelding er 12. oktober. Læs mere på cyklistforbundet.dk/landsmoede



FOTO: MARIE HALD

Årets Cykelskole 2018 er kåret

→ To hjul – masser af eventyr. Så simpelt er regnestykket i Cyklistforbundets Alle Børn Cykler-kampagne, der to uger i september fik 115.000 elever op på cyklen. Som afslutning på kampagnen har vi for andet år i træk kåret Årets Cykelskole. Sidste år gik prisen til Abildgårdsskolen i Vollsmose for deres store indsats for at få eleverne til at blive glade og sikre cyklister. Igen i år er vinderen en skole, der aktivt bakker op om børns cykling. Hvem der vandt kan du se på vores hjemmeside, da kåringen fandt sted efter CYKLISTERs deadline.

Årets stærke jury bestod af MF og transportordfører, Rasmus Prehn (A), by- og kulturrådmænd i Odense Kommune, Jane Jegind (V), bestyrelsesmedlem i DGI, Annette Vilhelmsen, bestyrelsesmedlem i Skole & Forældre samt medlem af forretningsudvalget i Rådet for Sikker Trafik, Janus Boye, transportdirektør i DI/Dansk Industri, Michael Svane og direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam. Se vinderskolen på cyklistforbundet.dk



FINN CYKLIST-
FORBUNDET PÅ DE
SOCIALE MEDIER OG
FØLG MED 24/7



Du kan også få dit cykelfoto i CYKLISTER.

Læg billedet på Instagram og tag det med:

#pedalkraft



@saararaara Sense of belonging



@sharingcph cykelparaden bike pride



@yellowhatphoto Bikepacking vegetables and rice and joining the flow of the Saturday city cyclists



@modvind Aero n' chilll



@genvejen Hvis vejene var bilfri



@krisandthebike Oh that greek feeling



I 12 års alderen er der nemlig mange af børnene, der begynder at droppe cykelhjelm. Her skal man virkelig stå fast som forælder. Det er også i den alder, at vi kan se antallet af hovedskader begynder at stige for de unge, for det er typisk i den alder, at de begynder at cykle mere, meget af tiden på egen hånd.

PERNILLE EHLERS,

SPECIALKONSULENT I RÅDET FOR SIKKER TRAFIK, TIL BERLINGSKE.

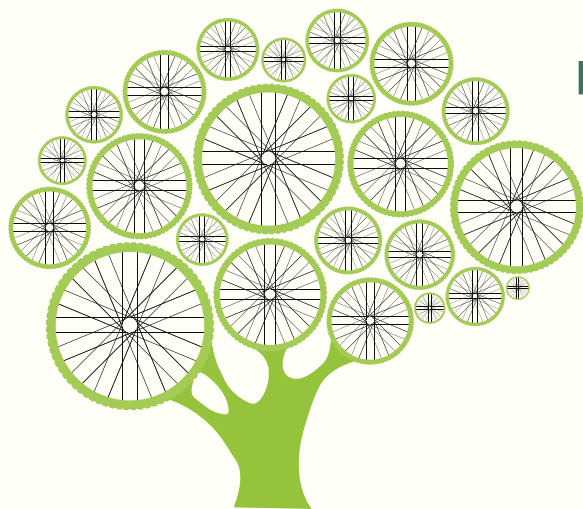
Guide: husk lys på cyklen

Alle cykler skal have lygter på, når sigtbarheden af den ene eller anden grund bliver dårlig. Få hjælp til at finde ud af, hvornår og hvor du skal have lys på cyklen og bliv klar til de korte efterårsdage. cyklistforbundet.dk/lys



Find os på nettet:

- facebook.com/cyklistforbundet
- twitter.com/cyklistforbund
- instagram.com/cyklistforbundet
- youtube.com/cyklistforbundet
- cyklistforbundet.dk
- linkedin.com/company/cyklistforbundet



100 KM FOR MENTAL SUNDHED

**CYKELTURE PÅ VERDENS MENTALE
SUNDHEDSDAG D. 10. OKTOBER 2018**

Vi cykler for mental sundhed i
24 byer landet over på
Verdens Mentale Sundhedsdag.
Alle er velkomne til at cykle med.

Se om vi cykler i din by på
cykeltur101010.dk



Det er Cyklistforbundet og Dansk Arbejder Idrætsforbund, som
sammen med SIND og Psykiatrifonden står bag projektet. Initiativet er
støttet af Fonden Roskilde Festival og Simon Spies Fonden.



**PSYKIATRI
FONDEN**
ET GODT LIV
TIL FLERE

