

CYKLISTER



TEMA

CYKELVENLIG FÆRDSSELSLOV, NU! Cyklistforbundet ønsker Færdselsloven skrevet om

ORGANISERET TYVERI:
Budfirma fik
stjålet

145
ELCYKLER
på et år

SIDE 20

SKAT SPENDER
BEN FOR
ARBEJDS CYKLER

SIDE 16

ANDALUSIEN:
PÅ CYKEL I DE
HØJE BJERGE

SIDE 30



TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

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



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



FRILUFTSLAND

LEDER

Sådan!

→ **Sådan!** Det var min umiddelbare kommentar på Twitter, da transportminister Trine Bramsen på det store cykeltopmøde i København lovede, at hun vil arbejde for en lov om, at biler skal holde mindst 1,5 meters afstand til cyklister. Det var en vaskeægte nyhed og en god en af slagsen. I Cyklistforbundet har vi som formål at få flere til at cykle mere, og de 1,5 meter vil alt andet lige betyde, at det bliver tryggere og mere sikkert for cyklister at køre på landevejene. Så en stor sejr for Cyklistforbundet og noget, vi har arbejdet for i lang tid, og som allerede er lov i talrige andre lande.

Vi ved, at utryghed får mange til at fravælge cyklen, så derfor er det en vigtig ændring af færdselsloven, der forhåbentlig er på vej med Trine Bramsens forslag. Vi vil i det hele taget gerne have set den lov efter i sømmene. Efter min og Cyklistforbundets mening er den i alt for høj grad skrevet med bilbrillerne på; den er bilfokuseret og har som grundformål at sikre god fremkommelighed for biler. Færdselsloven er fra 1976, og bærer da også præg af at være skrevet i et andet årtusinde, selv om der selvfølgelig er ændret lidt på den i flere omgange siden. Samfundet ønsker en grøn omstilling af transporten, og det bør afspejles i færdselsloven. Vi når kun klimamålene i tide, hvis cyklen kommer til at spille en meget større rolle, end den gør. Det betyder, at der skal tages mindre hensyn til bilerne i færdselsloven, og derfor skal den revideres. Den skal være mere cykelvenlig. Både for cyklisternes skyld og for klimaets.

EU-kommissær Frans Timmermans har meldt ud, at *Cycling is the best way to decarbonize transport in a way that can be accessible to all*. Anderledes sløjt står det til her i Danmark, hvor f.eks. Klimarådets analyse *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion* overhovedet ikke medtager cykling som værktøj. Her klandrer jeg ikke fagnørderne bag analysen – de tager blot bestik af udviklingen og den indtil nu manglende politiske vilje til at ændre udviklingen. Tag ikke fejl – også i relation til klimaet batter cykling: En forskergruppe ledet fra Oxford har ud fra data om mobilitetsadfærd fundet frem til, at en person sparer et halvt ton CO₂ på årsbasis ved 200 dage om året at erstatte en tur i bil med en tur på cykel.

Så kære politikere: Frem med slettelakken og kuglepenen så vi kan få rensset ud i paragrafferne i Færdselsloven og skrevet nogle nye, der er mere cykelvenlige. De 1,5 meters afstand er et rigtig godt første skridt, der kun kræver politisk vilje. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet

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



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



Ansv. redaktør
Jane Kofod
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Trine Stig Mikkelsen
Sidsel Friis Marxen
Emil Maj Christensen

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

Hovedbestyrelse
Se kontakinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse
Oplag 13.000 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt

Design & Produktion
OTWA/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21

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

Forsidefoto: Mikal Schlosser

INDHOLD

3 LEDER Sådan!

4 MEDLEMSRABATTER

TEMA

5 Cykelvenlig færdselslov - NU

8 Afstandskrav er stor sejr for Cyklistforbundet

10 1,5 meter – por favor

12 Er cykelstier en trafikal skraldespand?

14 NOTER Nyt fra ind- og udland

16 Skat spænder ben for cykler på jobbet

18 Sundhedsplejersker opgiver at cykle

22 Læserbreve og debat

24 I Skanderborg går børnecykling opad

27 Vi elsker, at man kan leve af at cykle!

30 CYKELREJSER:
Stejle stigninger i Andalusien

34 NYT FRA CYKLISTFORBUNDET

35 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

36 BAGSIDEN: Det mener Cyklistforbundet!

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER



CYKELVENNLIG FÆRDSELSLOV – NU



DEN ER FRA 1976. DEN HANDLER OM, HVORDAN VI FÆRDES MELLE
HINANDEN PÅ GADE, VEJE, CYKELSTIER OG FORTOVE. INDHOLDT AF
DEN KAN FÅ FOLK HELT OP I DET RØDE FELT. VI TALER OM FÆRDELS-
LOVEN, SOM EFTER CYKLISTFORBUNDETS MENING TRÆNGER TIL ET
GRUNDIGT EFTERSYN. DEN ER UTIDSSVARENDE OG ALT FOR BILVENNLIG.
LÆS VORES TEMA OM EN CYKELVENNLIG REVISION AF FÆRDELSLOVEN.



CYKLIST- FORBUNDET ØNSKER CYKELVENLIG FÆRDSLOV

TIDEN ER LØBET FRA DEN NUVÆRENDE FÆRDSLOV. DEN ER BILFOKUSERET, CYKELSTIERNE ER BLEVET TIL EN TRAFIKAL SKRALDESPAND OG DEN ER IKKE KLIMAVENLIG.

”**DET** er Cyklistforbundets opfattelse, at den aktuelle færdselslov begrænser cyklisters fremkommelighed og sikkerhed. Vi ønsker en cykelvenlig revision af loven,” siger Jens Peter Hansen, der er landsformand i Cyklistforbundet. Cyklistforbundet mener, at loven i alt for høj grad er en ’billov’ skrevet med det sigte, at biler nemt og ubesværet skal kunne komme frem; den er bilfokuseret.

”I Cyklistforbundet oplever vi, at den offentlige debat, politiske opmærksomhed og offentlige investeringer har et uhenigtsmæssigt stort fokus på bilers fremkommelighed, mens kollektiv trafik og gode forhold for fodgængere og cyklister nedprioriteres. Det afspejles i Færdselsloven,” siger Jens Peter Hansen.

En gruppe af de politisk valgte i Cyklistforbundet arbejder med et forslag



til en revision af loven. Det arbejde er ikke færdigt endnu, men går blandt andet ud på at se på de enkelte paragraffer. Det er i høj grad blevet aktualiseret af, at transportminister Trine Bramsen nu vil ændre loven, så biler skal holde mindst 1,5 meters afstand til cykler. (Læs artikel side 12)

"De nuværende paragraffer er i høj grad skrevet med bilbriller på. Vi ser på dem med cykelbriller og med de briller, at loven skal bidrage til et mere klimavenligt samfund," siger Jens Peter Hansen.

Et andet eksempel er forbuddet mod at cyklister svinger til højre ved rødt lys.

"Hvorfor ikke lade cyklister have lov til at svinge til højre ved rødt lys, selvfølgelig under hensyntagen til gående. Det er den hyppigste færdselsforseelse blandt cyklister, og jeg tror, det skyldes, at mange cyklister oplever, det er en tåbelig regel. Fx om aftenen, når der næsten ingen trafik er," siger Jens Peter Hansen.

Cykelstier som trafikal skraldespand

Loven tager heller ikke hensyn til, at der nu er mange forskellige køretøjer på cykelstierne især i store byer. Imellem almindelige cykler kører der speed pedelecs med 45 km/t, store el-ladcykler og almindelige elcykler med måske 28 km/t, knallerter med 30 km/t samt elektriske løbehjul, segways, segboards og måske en teenager på elektriske rulleskøjter. Er cykelstierne blevet en slags trafikal skraldespand?

"Man må spørge, om de alle sammen hører til på cykelstien, og om cykelstierne så ikke skal være bredere. Måske bør de små knallerter og speed pedelecs slet ikke køre på cykelstien, men være på vejen sammen med bilerne. Og så skal bilernes hastighed i byerne sættes ned til 40 eller 30 km/t flere steder," siger Jens Peter Hansen.

En mere cykelvenlig færdselslov kommer ikke kun cyklisterne til gode.

"Det er ikke kun for cyklisternes skyld, men også fordi vi ønsker et mere klimavenligt og grønt samfund. Det indebærer, at vi skal ændre loven, så den i højere grad tilgodeser cyklister, gående og offentlig transport," siger Jens Peter Hansen.

Ændringer får folk op i det røde felt

Men at få ændret færdselsloven kommer ikke til at ske uden sværds slag. I hvert fald ikke hvis man skal bruge debatten på sociale medier som indikator.

Da transportminister Trine Bramsen gik i medierne med sit forslag om, at biler skal holde 1,5 meters afstand til cyklister, gik debatsporene på de sociale medier op i 6. gear. Fx på Facebook på hovedstadsområdets regionale tv-station Lorrys side. Her var folk generelt oppe i det røde felt.

"Er det en aprilsnar?" skrev en, mens en anden skrev: "Cykler ud af byen, de kører som åndssvage og fylder generelt for meget på vejene." En 3. appellerede til Trine Bramsen: "Jeg syntes faktisk det var bedre

at Trine bremsen fik sørget for at cyklister respekterer biler og lastbiler noget mere. De kører sgu på de cykler som var de uddedelige. Men jeg ved godt hvem der vinder det slag. 50t Vs cykel."

Cirka 3.400 kommentarer kastede artiklen om Trine Bramsens forslag af sig. Langt de fleste sure. Flere af dem ret ubehagelige. "Hvem skal håndhæve dette, transportministeren må da ha tabt sutten, eller være blevet tabt på gulvet som spæd."

Det samme skete i lidt mindre grad på Jyllands-Postens Facebook og andre steder, hvor forslaget blev omtalt.

"Vi oplever det hver gang, der er tale om at indskrænke bilers rettigheder, eller når der generelt tales om adfærd i trafikken. Det får simpelthen nogle folk helt op i det røde felt, og det fyger med beskyldninger om, hvem der har skylden for problemerne. Også på vores egne sociale medie-kanaler," siger vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod, og fortsætter:

"Nogle vil gerne fremstille det, som blev alle problemer på vejen løst, hvis alle cyklister bare kørte efter reglerne. Men det er noget sludder. Trafikken har ændret sig markant de sidste tyve år, og vi skal selvfølgelig sikre, at loven er tidssvarende og giver mening i forhold til den virkelighed, som vi som trafikanter bevæger os i." 🚲



AFSTANDSKRAV ER STOR SEJR FOR CYKLISTFORBUNDET

**TRANSPORTMINISTEREN FORESLÅR, AT DER
INDFØRES KRAV OM, AT BILER SKAL HOLDE
1,5 METERS AFSTAND TIL CYKLER VED
OVERHALING.**



DET var en regulær nyhed, da transportminister Trine Bramsen den 30. juni på det store Cykeltopmøde i København sagde, at hun ville arbejde for, at der blev indført 1,5 meters afstand mellem bil og cykel i Danmark.

Sådan! skrev Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen, på det sociale medie Twitter. Både for Cyklistforbundet og landsformanden er det nemlig en stor sejr, at det nu ser ud til, at 1,5 meter-kravet bliver indført i Færdselsloven.

”Det er noget, som Cyklistforbundet har advokeret for i mange år, så det er en stor sejr for os. Det er rigtig godt at få sat fokus på afstanden. Utrygheden ved tætte forbikørsler gør, at en del dropper cyklen til fordel for bilen, hvis de har behov for at færdes på trafikerede 80 km/t-veje uden cykelinfrastruktur,” siger Jens Peter Hansen.

Han gennemførte i 2018 for Trygfonden en undersøgelse af afstanden mellem biler og cyklister. Hold Afstand Til Cyklisten-

projektet. Den viste, at en ud af tre bilister kørte tættere end 1,5 meter på cyklisten.

”Hvis man én gang har oplevet at blive



Hvis man én gang har oplevet at blive tæt overhalet af en stor lastbil på hovedvejen, ved man, at det ikke er en rar oplevelse.

tæt overhalet af en stor lastbil på hovedvejen, ved man, at det ikke er en rar oplevelse. Nogle bliver ligefrem skubbet i grøften af det, og der sker også dødsulykker. Jeg

kan sagtens forstå, hvis fx børnefamilier undlader at cykle på sådan en vej,” siger Jens Peter Hansen.

For transportminister Trine Bramsen handler det om at gøre reglen mere tydelig. Som færdselsloven er i dag, skal bilister holde ”tilstrækkelig afstand” til cyklister og andre trafikanter ved overhaling.

- Det her handler om at få klare regler, så både bilister og cyklister ved, hvordan de skal begå sig i trafikken, hvor stor afstand der skal være mellem dem, og hvad man kan forvente af de andre, siger Trine Bramsen.

I andre europæiske lande som Tyskland, Belgien og Spanien samt Tjekkiet, Slovakiet og Portugal er der allerede lovkrav om, at bilister skal holde mindst halvdelen meters afstand til cyklister, når de overhaler. I England anbefales det. I Tyskland er afstandskravet endda 2 meter på landeveje.



Landsformand i Cyklistforbundet, Jens Peter Hansen opmålte for nogle år siden afstanden mellem biler og cykler med måleudstyret som ses på billedet. Prøverne viste, at en ud af tre bilister kørte tættere end 1,5 meter på cyklisten.

- Vi er lige nu i gang med at kigge på de erfaringer, de har gjort sig i andre lande, siger transportminister Trine Bramsen.

- For mig er det ret tydeligt, at vi skal have lavet en særlig dansk model, fordi vi har så udpræget en cykelkultur, tilføjer transportministeren.

Også Jens Peter Hansen mener, at der er behov for klare regler.

"Den nuværende færdselslov siger, at bilister skal holde "passende afstand". Utilstrækkeligheden af denne formulering ses ved, at vi på den ene side har tusindvis af cyklister, der kan fortælle om alt for tætte forbikørsler og deraf følgende utryghed, og på den anden side er der mig bekendt aldrig blevet givet en bøde for at køre for tæt på," siger landsformanden.

Modstand mod forslaget

Da forslaget blev lanceret af Trine Bramsen, var der ikke kun klapsalver. Debatten gik lystigt på især sociale medier.

Modstandere af 1,5 meter-reglen hævder blandt andet, at den vil være umulig for politiet at håndhæve.


Men Jens Peter Hansen mener godt, den kan håndhæves.

"Håndhævelse er meget lig håndhævelse af hastighedsgrænser. I stedet for, at en politimand sidder i en fotovogn udstyret med radar, skal politimanden sidde på en cykel udstyret med afstandsmåler og video. Det udstyr, som jeg i 2017/18 benyttede i Hold Afstand Til Cyklisten-projektet, var netop udviklet til brug for politiet i USA, og det anvendes også i Australien," siger Jens Peter Hansen.

Hos bilisternes forening, FDM, er der ifølge en Ritzau-artikel forståelse for, at de bløde trafikanter kan føle sig utrygge, hvis biler og lastbiler kommer for tæt på. Men problemet skal ikke løses med et fastsat afstandskrav, mener Torben Lund Kudsk, der

er afdelingschef i foreningen. Han peger på, at det vil være for svært for bilister at vurdere i farten, om de f.eks. holder halvdelen meters afstand til cyklisterne. Og at de dermed let kan komme til at overskride færdselsloven uden at vide det. Kampagner og skilte, der minder bilisterne om at holde afstand, er derimod vejen frem, lyder det fra FDM.

Til det replicerer Jens Peter Hansen tørt:

"Bilisterne skal endelig bare give 2 meter, hvis de er i tvivl," 

Afgørende, at afstandsregel ikke bliver undskyldning for ikke at bygge nye cykelstier

Læs Cyklistforbundets høringsvar.
[Cyklistforbundet.dk/afstandskrav](https://www.cyklistforbundet.dk/afstandskrav)



1,5 meter POR FAVOR

MAGASINET CYKLISTER BAD SVENSKKE PETER OLOFSSON, BOSAT I SPANIEN, FORTÆLLE OM AT CYKLE I ET AF DE LANDE, HVOR BILER SKAL HOLDE 1,5 METERS AFSTAND TIL CYKLER.

DEN SPANSKE TRAFIKMYNDIGHED DGT'S TRE GYLDNE REGLER FOR SIKKER OVERHALING AF EN CYKLIST:

- › Når du nærmer dig en cyklist, sænk farten og hold sikker afstand.
- › Når der ikke er fare, og der er godt udsyn, signaler manøvre med blinklyset og kør videre med en afstand på mindst 1,5 meter fra cyklisten. Det er lige meget, om du er på en vejstrækning med fuldt optrukket midterlinje.
- › Med den nye færdselslov skal man, hvis man kører på en vej med to baner i hver retning, helt optage den tilstødende vejbane.
- › Når du har passeret cyklisten, skal du sikkert ind i din bane. Cyklisten er forpligtet til at cykle tæt på vej-kanten, når den er tilgængelig og tilstrækkelig, og er den ikke det, kan han benytte vejen.

Jeg bor i det sydlige Spanien og oplever, at Spanien har arbejdet hårdt for at forbedre respekten for cyklister. Gigantiske skilte, "hold halvanden meter afstand fra cyklister," advarer forbigående bilister.

"Det koster 200 euro, hvis man passerer med for lidt afstand," siger Jorge Perez, politibetjent, som jeg taler med i Almería i sydspanien. Ifølge spansk lov begår enhver, der overhaler en cykel med for lille afstand, en alvorlig forseelse og får, udover bøden også, siden marts i år, et klip i kørekortet. Hvis forseelsen gentages, fratages kørekortet.

Uanset køretøjstype skal du holde mindst halvanden meter til cyklisten. Det gælder både på landeveje og i byer. Og end-

da på fuldt optrukne linjer, fordi cyklisteres hastighed, ligesom fodgængeres, er meget lavere end andre typer køretøjer. Det er således tilladt, endda påkrævet, at passere fuldt optrukne linjer ved overhaling af cyklister for at holde mindst halvanden meters afstand. Det gælder også, når cyklister cykler i flok og f.eks. optager en hel vejbane.

Hvis bøden betales inden for en måned, halveres den altid. Jorge Perez fortæller, at det ikke er almindeligt, at der bliver uddelt bøder, da det er svært at skønne, hvilken afstand bilen havde til cyklen.

"Men hvis bilen har passeret helt tæt på, kan der idømmes en straf," siger han.

Ligesom politiet i Sverige og Danmark venter Guardia Civil med fotofælder på bi-



Gigantiske skilte "hold halvdelen meters afstand fra cyklister" advarer forbipasserende biler.



Det koster 200 Euro, hvis man passerer med for lidt afstand, siger Jorge Perez, politibetjent i Almáchar.

ler, der kører for stærkt, og udsteder bøder. Men de venter ikke på samme måde på situationer, hvor biler overhaler cykler for tæt på.

Loven om 1,5 meters afstand til cyklister kom i 2014 og trådte i kraft i 2015. Mange bilister respekterer loven, men for yderligere at understrege vigtigheden af forsigtighed ved overhaling af cyklister blev der i 2021 tilføjet et krav om også at reducere hastigheden med 20 km/t, uanset den maksimale hastighed på den pågældende vejstrækning. Det gælder også i byer med 30 km/t. Der må cyklister kun passeres med en hastighed på 10 km/t. Siden marts i år skal biler helt skifte vejbane, når de overhaler cyklister på veje med mindst to vejbaner i hver retning.

Kravet om at passere med mindst 1,5 meter gælder også for cyklister, der overhaler andre køretøjer eller cyklister.

Bilister kan være bag mig i meget lang tid i Spanien og vente på frit udsyn, før de overhaler flere meter væk. Af hensyn til egen sikkerhed er der ikke mange bilister, der har lyst til at overhale en cyklist i bjergene med små marginer: At køre i en grøft kan have fatale konsekvenser for både bilisten og cyklisten. Men der er også skøre mennesker her.

I Malaga er der særlige baner, hvor cyklister har fortrinsret. Biler kan køre der også, men det er signaleret, at cyklisterne bestemmer. Hvis en bilist forårsager en ulykke ved at ramme en cyklist i cykelbanen, er der fortsat kun normale bøder.

Jorge Perez tror på obligatoriske lygter for cyklister som en kærkommen afgørende ændring.

"Små motorcykler skal hele tiden have lyset tændt. Cykler er endnu mindre, så hvorfor ikke også kræve lygter for cyklister?"

Han ser også meget positivt på cyklister, der kører i par i grupper og lukker en hel bane.

"Så reagerer bilisterne resolut. En enlig cyklist lever derimod meget mere sårbart. Cyklister har ret til at cykle i grupper efter spansk lov, påpeger Jorge Perez. Hvis der af en eller anden grund er lang kø med biler bagved, må cyklisterne vige ved at cykle i enkeltrække. 🚲



ER CYKELSTIER BLEVET EN TRAFIKAL SKRALDESPAND?

KNALLERTER OG SPEED PEDALECS HØRER IKKE HJEMME PÅ CYKELSTIEN, MENER BENJAMIN FRIIS FRA VALBY, DER PLUDSELIG LÅ PÅ STIEN MED FLÆKKET HJELM.

”JEG kører ad Vigerslev Alle på vej til et møde, og for en gangs skyld har jeg ikke travlt, så jeg kører ret stille og roligt. Pludselig, ud af ingenting, ligger jeg på cykelstien sammen med en knallert, der har forsøgt at overhale mig. Vi kom begge ret slemt til skade, men heldigvis kunne jeg gå fra stedet med et lille brud på albuen og en flækket cykelhjelm. Føreren af knallerten blev hentet i ambulance.”

Benjamin Friis fra Valby fortæller om den dag i juli, hvor han på egen krop mærkede, at trængsel på cykelstien ikke bare er irriterende, men også kan være decideret farligt.

”Måske kørte knallerten for hurtigt, men den primære grund til, at det gik galt, var, at der ikke var plads til at lave en sikker overhaling på cykelstien. Jeg tror, at hun er kørt ind i mit cykelstyr, da hun forsøgte at foretage en overhaling,” siger Benjamin Friis.

Han kunne humpe hjem derfra med en ødelagt cykel. Det kunne den kvindelige knallertkører ikke.

”Jeg havde fået et lille brud på albuen, en mild hjernerystelse og nogle hudafskrabninger. Jeg kører heldigvis altid med hjelm. Pigen på knallerten kom ret slemt til skade. Ambulanceredderne klippede hendes

støvler af, og hun fik en halskrave på, inden de kørte hende væk,” fortæller Benjamin Friis. Han oplevede midt i ulykken, at andre trafikanter trådte til med hjælp.

”Jeg var meget chokeret, men det var en god oplevelse på den måde, at folk var gode til at være omkring os og holde øje med både hende og mig.”

Benjamin Friis aflyste alle aftaler og tog hjem og holdt resten af dagen fri. Han har ikke siden været i kontakt med knallertføreren.

”Det var jo ikke hendes skyld som sådan, det var et uheld, fordi der ikke var plads nok, og måske har jeg hostet og slinget lidt, lige da hun overhaler,” siger Benjamin Friis, der kørte cirka 23 km/t på ulykkestidspunktet.

”Jeg har et ur, der måler hastigheden, så hun har nok kørt omkring de 30 km/t.”

Vil have bredere cykelstier

Han lægger skylden på cykelstiens manglende bredde.

”Der er mange steder i København, hvor der simpelthen ikke er plads nok. Og det er ikke, fordi jeg mener, der skal være plads til, at to store ladcykler overhaler hinanden, men der bør være så meget plads, at to

gammeldags bedstemorcykler med bredt styr kan overhale sikkert. Og vi cyklister har selvfølgelig også et ansvar for at orientere os og give tegn, og det skal vi blive bedre til,” siger Benjamin Friis. Men han mener også, at der skal ryddes op i, hvem der må køre på cykelstierne.

”Jeg kører på en Omnium med ’rugbrøds-motor’ – altså uden el – og ligger nok normalt omkring de 28 km/t. Jeg bliver overhalet af elcykler, der kører meget hurtigere, speed pedelecs, der må køre 45 km/t. En knallert 45 må ikke køre på cykelstien, og jeg sammenligner de her turbo-elcykler med deres benzindrevne parallel. Jeg mener ikke, de 45 km/t hører hjemme på cykelstierne,” siger Benjamin Friis. Han mener, at det også handler om bilers tophastighed.

”Hvis man satte bilernes hastighed ned til fx 30-40 km/t ville der være plads til både el- og benzindrevne køretøjer på vejene,” siger Benjamin Friis.

Efter ulykken er han blevet mere forsigtig på cykelstien.

”Jeg orienterer mig mere, når jeg kører på en smal cykelsti, og jeg overvejer en ekstra gang, når jeg skal lave en overhaling, om jeg skal vente, til der er bedre plads,” siger Benjamin Friis. 🚲

UDVID CYKELSTIERNE

Erik Hjulmand, formand for lokalafdelingen af Cyklistforbundet i København:

→ Måske har vi talt problemer med at cykle i København for meget op? Jo, der er trængsel, men i betragtning af, hvor mange tusinde kilometer, der cycles hver eneste dag, så er antallet af alvorlige uheld med cyklister involveret forsvindende lille.

Men forholdene for cyklister i København kan sagtens blive meget bedre, og det er en

skamløst lille del af gadernes arealer, (7 %), der bliver cyklisterne til del, og det er helt åbenlyst, at mange cykelstier bør udvides betragteligt.

Cyklistforbundet i København er også af den mening, at færdselsloven bør ændres, så visse motordrevne køretøjer forbydes på cykelstier i bymæssig bebyggelse. Det store spørgsmål er, hvilke, der skal sendes ud på kørebanerne og hvilke der ikke skal? Det bør i hvert fald være køretøjer, der er indrettet til hastigheder på 30 km/t og derover. Disse køretøjer bidrager i høj grad til at skabe utrygge situationer på cykelstierne i København.

I de kommende år udruller Københavns Kommune en politisk beslutning om at sænke hastigheden på mange af byens gader med 10 km/t, og det betyder bl.a., at på en lang række veje, hvor der i dag må køres 40 km/t, bliver det fremover kun tilladt at køre max. 30 km/t, og på den baggrund burde der ikke være noget sikkerhedsmæssigt problem i at sende alle knallerter – uanset hvilken hastighed de er indrettet til at køre med – ud på vejbanen de steder, hvor der er cykelsti.



Jeg mener ikke,
de 45 km/t hører
hjemme på
cykelstierne.

BENJAMIN FRIIS



SMUK CYKELBRO PÅ VEJ



FOTO: VISUALISERING AF CYKELBROEN VED MØLLEDÆMNINGEN. GRAFIK: LAND+ LANDSMAKSARKITEKTER

Cyklistforbundet i Svendborg og andre lokale kræfter kæmpede for en cykelsti ved Hvidkilde Gods i mange år – og vandt til sidst slaget. Politikerne fandt pengene, og Vejdirektoratet er nu ved at projektere cykelstien, som bliver en af de flotteste at køre på i Danmark.

Formålet med projektet er at skabe en god og mere sikker cykelforbindelse mellem Ollerup og Svendborg, hvor mange unge i dag pendler for

at komme til ungdomsuddannelserne. Cykelstien bliver etableret som en dobbeltrettet cykelsti, som bliver ført ud på en 200 meter lang stibro langs med Mølledæmningen i Hvidkilde Sø. Forbindelsen vil give cyklisterne en smuk cykeltur gennem landskabet. Cykelstien skal efter planen åbne i 2024. Du kan følge projektet på en særlig side på Vejdirektoratets hjemmeside.

Lån el-ladcykel i flere butikker

Freetrailer udvider, så det nu flere og flere steder er muligt at låne/leje en el-ladcykel i stedet for en almindelig bil-trailer.

Siden juli måned sidste år har virksomheden som pilotprojekt stillet 30 gratis el-ladcykler til rådighed for IKEA-kunder i Aarhus og København samt ved Bilka i Horsens. Med 1.500 udlejninger har projektet været en stor succes, og det får nu Freetrailer til at rulle konceptet videre ud i Danmark.

Du kan blandt andet låne en el-ladcykel hos mange Silvan-butikker, Meny, Bilka og Ikea. De elektriske ladcykler måler 218 centimeter i længden og 93 centimeter i bredden. Ladet til opbevaring er 93 centimeter i længden og 71 centimeter i bredden. Cyklen kan samlet set lastes med 250 kilo, og på fuldt batteri har den en rækkevidde på 60-70 kilometer.



FOTO: FREETRAILER



FOTO: POLITIET

Borgerråd i København diskuterer cykling

Hvad skal der til, før det bliver mere trygt og sikkert for dig at cykle? Kan vi som politi gøre mere for at øge din sikkerhed på den tohjulede? Kører dine medtrafikanter altid ordentligt? Og overholder du altid selv færdselsreglerne? Sådan spørger politiet i de fire kommuner, som Københavns Politi dækker: København, Frederiksberg, Dragør og Tårnby. Her kan borgere deltage i politiets såkaldte 'borgerråd' online på www.mitkbhpoliti.dk.

Politiet har også afholdt et fysisk møde i borgerrådet, hvor Cyklistforbundets Københavns Afdeling deltog. Her var bl.a. vejvrede et af emnerne.



FOTO: RANDERS KOMMUNE

Mere cykling i Randers

Et cykelregnskab, som Randers Kommune udgiver hvert 3. år, viser stor fremgang for cykling i kommunen. Cykelregnskabet viser, at det både er på kortere og længere ture, at borgerne er motiverede til at bevæge sig mere aktivt. Tidligere valgte 62 procent at gå eller cykle til arbejde, når de havde under fem kilometer til uddannelse og job. Det tal er nu steget til hele 78 procent. På ture mellem 5-10 kilometer er andelen steget fra 34 procent til 56 procent. Cykelregnskabet viser også, at borgerne har givet den gas på de helt lange ture på 10-20 kilometer. Her har tallene udviklet sig fra fem procent til 24 procent.



FOTO: GOOGLE



PARIS LUKKER 168 SKOLEVEJE FOR BILER

Paris lukker nu 168 gader i storbyen for biler. De er udnævnt til skoleveje, og i år vil biler blive forvist fra gaderne. Elever og forældre kan få adgang til dem til fods eller på cykel. Gaderne lukkes med bomme, der kan åbnes ved varelevering eller udrykning. Målet er at højne trygheden ved skolerne og at mindske forureningen.

KILDE: WWW.PARIS.FR

FOTO: SHUTTERSTOCK

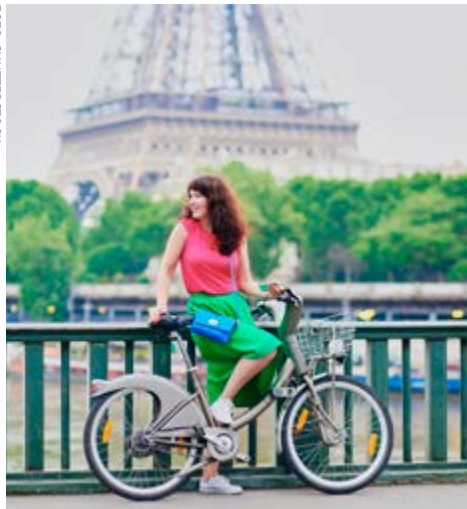


LONDON INDFØRER FLERE SKOLEGADER

Også London har som Paris med stor succes indført såkaldte 'skolegader', hvor der ikke må køre biler på de tidspunkter, hvor børn typisk bliver afleveret til skole eller hentet.

Det er en måde at gøre det sikrere, renere og lettere for børn at komme i skole til fods, på cykel eller på scooter. Den første skolegade blev lanceret i Camden i 2017, og i 2019 var der mindre end 90 skolegader i London fordelt på 20 bydele. At gå og cykle har oplevet en enorm stigning i de seneste år, hvor over 400 skolegader er blevet indført i hovedstaden siden starten af pandemien – 372 finansieret med støtte fra borgmesteren og TfL og resten finansieret af bydele – en rate på mere end tre om ugen. Der er nu 511 skolegader i London i alt – på næsten en fjerdedel af grundskolerne – og flere bliver installeret næsten hver måned.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Franskmænd får skrotpenge til elcykel

Frankrig har øget tilskuddene til folk, der ønsker at købe en e-cykel, og har også hævet beløbet betydeligt for dem, der ønsker at købe en efter at have solgt deres bil. Når en franskmænd sælger sin bil, kan han eller hun modtage op til 4.000 euro eller næsten 30.000 kroner til hjælp med at købe en elcykel. En lignende skrotningsordning har været drevet i Litauen i de sidste par år og har vist sig enormt populær. Da det første gang blev rejst i Frankrig sidste år, sagde Olivier Schneider fra det franske cyklistforbund (FUB): "For første gang erkendes det, at løsningen ikke er at gøre biler grønnere, men at reducere deres antal."

KILDE: EBIKETIPS.

FOTO: KØBENHAVNS KOMMUNE



EU HAR TAGET CYKLEN TIL SIG

To af topfolkene i EU har nu lovet, at EU ser cykling som en helt nødvendig del af den grønne omstilling. Medlem for de Grønne og formand for TRAN-udvalget (Transport) i Europa-Parlamentet, Karima Delli, erklærede i en tale, at 'cykling ikke længere vil blive betragtet som en hobby, men en transportform i sig selv.'

Og på cykeltopmødet i København i forbindelse med Tour de France sagde Europa-

Kommissionens vicepræsident, Frans Timmermans, at 'byer og regioner, der prioriterer cykling, gang og offentlig transport, vil blive prioriteret, når de indsender forslag om at modtage infrastrukturinvesteringer. Han tilføjede, at når det kommer til at opnå klimaneutrale byer, 'er det simpelthen umuligt uden at cykle.'

KILDE: ECF

SAMMENKLAPPELIG POLITYCYKEL I SURREY

Surrey færdselspoliti i England har tilføjet en sammenklappelig elcykel til deres flåde. Surrey Live rapporterer, at snesevis af bilister er blevet fanget af politifolk på cykel, inklusive føreren af en Range Rover, der blev set køre "upassende" gennem Guildfords bymidte og efterfølgende fejlede en narkotikatest. Han blev stoppet, og politiet kørte hans bil væk – med politiets Bromptoncykel i bagagerummet.

Politiet i Surrey er ikke kun ferm på en cykel, men også med ord: 'Vi kan ikke være overalt, men vi kan være hvor som helst,' udtalte politiet for at forklare deres undercover brug af elektrisk Brompton.

KILDE: SURREYLIVE



FOTO: SURREYLIVE



Skat spænder ben for cykler på jobbet

Både offentlige og private arbejdsgivere har opgaver, som med fordel kan klares på cykel fremfor i bil. Men skatteregler får arbejdsgivere og medarbejdere til at vælge cyklen fra.

Fordelene ved at lade medarbejdere køre ud til opgaver på el-cykel fremfor i bil står i kø: Det fører til mindre CO₂-udledning, det reducerer trængslen på vejene, det øger medarbejdernes sundhed, og de vil kunne nå at løse flere opgaver. Alligevel spænder Skat ben for, at el-cyklen bliver brugt som et effektivt arbejdsredskab.

Aarhus Kommune har i to år haft planer om at købe el-cykler til kørende medarbejdere. Tanken er, at de skal kunne tage cyklen med hjem til fyraften, så de kan cykle direkte ud på opgave næste dag. Men som reglerne er i dag, vil medarbejderne blive

beskattet af cyklen, fordi Skat anser en sådan ordning for arbejdsgiverbetalt pendling.

Beskatningen afhænger af, hvad det vil koste at leje en tilsvarende el-cykel. En ladcykel vil således være dyrere i skat end en almindelig el-cykel. Ifølge beregninger fra Moving People og Gate 21 vil beløbet ligge fra 300 til 700 kroner om måneden.

Det ærgrer man sig over i Aarhus. Kommunen har som mål at blive CO₂-neutral i 2030 og vil derfor gerne derfor købe et arsenal af el-cykler til medarbejderne. Til gengæld kan den reducere antallet af biler i hjemmeplejen med op til 50 procent.

”Vi ser gerne, at der bliver sendt et tydeligt signal om, at det er bedre for klimaet og sundere for helbredet at tage cyklen mellem bopælen og forskellige tjenestesteder. Men skattelovgivningen er kompleks og fordrer, at der laves en konkret vurdering for den enkelte medarbejder. Det er ikke særlig gunstigt i forhold til at vælge bilen fra og cyklen til,” siger Joan Ottesgaard Petersen, chef for Personale og Organisation i Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune skal søge for den enkelte medarbejder, hvorefter Skat vil bedømme, om det giver mening, at medarbejderen får en el-cykel med hjem. Det vil selvsagt føre til en betydelig mængde administration hos både kommune og Skat.

En anden mulighed er, at medarbejderne henter cyklen på deres arbejdsplads. Det kan betyde, at de alligevel bliver nødt til at tage bilen på arbejde og dermed belaster både klima og vejnet. Et grotesk eksempel er hjemmehjælperen, som bor i sit distrikt. Først kører hun ind efter en el-cykel i bil.

Derefter bruger hun arbejdstid på at cykle tilbage, hvor hun kunne cykle direkte ud til den første borger på sin rute, hvis hun havde cyklen derhjemme. Hun ville altså kunne nå at besøge et par borgere mere hver dag, da hun heller ikke skulle bruge arbejdstid på at aflevere cyklen.

”At skulle køre fra eget hjem til arbejdspladsen for at hente en cykel for måske at køre lige forbi sit eget hjem og ud til første borgerbesøg for at undgå beskatning giver en del ineffektiv tid, både for medarbejderen og for Aarhus Kommune, hvilke i sidste ende ikke kommer borgerne til gode,” lyder Joan Ottesgaard Petersens sammenfatning af konsekvenserne.

Over 2.000 ansatte kan cykle

Den østjyske storkommune har 5.700 hjemmehjælpere, sundhedsplejersker, socialrådgivere, ergo- og fysioterapeuter og medarbejdere fra teknisk service, som flere gange om ugen løser opgaver hos borgere, institutioner og virksomheder.

Mange af dem kører højst 20 kilometer om dagen, og kommunen vurderer på baggrund af en undersøgelse, at mellem 20 og 40 procent vil erstatte bilen med en el-cykel, hvis den står ved eller meget tæt på hjemmet. I reelle tal vil et sted mellem 1.150 og 2.300 medarbejdere primært cykle, hvis lovgivningen ændres.

”Hvis vi kan stille el-cykler til rådighed, som ikke bliver beskattet, vil medarbejderne være mere tilbøjelige til at vælge cyklen. Det kan få nogle familier til at vælge bil nummer to fra,” forudser Joan Ottesgaard Petersen.

Medarbejdere undgår at blive beskattet, hvis de selv køber en el-cykel, men selv om de kan få 57 øre pr. kilometer i kørselsgodtgørelse af kommunen, er det ikke en model, der for alvor vil flytte medarbejdere fra bil til cykel, vurderer chefen for Personale og Organisation.

”En el-cykel er en relativt stor investering for den enkelte, og for at kunne transportere udstyr på længere ture skal der en rimelig god kvalitet til. Omstillingen fra bil til el-cykel er i forvejen en udfordring for mange. Det kræver tilvænning og masser af goodwill, så som arbejdsplads skal vi gøre, hvad vi kan for at reducere barriererne,” siger hun.

Samtidig skal medarbejderen køre rigtig mange kilometer for, at godtgørelsen på 57 øre kan stå mål med udgiften på mindst 10-15.000 kroner til en el-cykel.

”Vi vil låne cykler ud til medarbejdere på forsøgsbasis, så de kan blive fortrolige med el-cyklen og måske ende med at købe én selv. Men vi er udfordret af de nuværende

skatteregler – både i forhold til dokumentation og beskatning,” siger Joan Ottesgaard Petersen.

Også et problem andre steder

Aarhus Kommune er ikke ene om at se et potentiale i at løse opgaver fra cyklen. Cykelvæksthuset, som rådgiver virksomheder om cykelfremme, har undersøgt transportvaner i Ærø Kommune. Her har halvdelen af medarbejderne et transportbehov, som i dag overvejende gennemføres i bil.

”Hele 50 procent af dem ønsker at bruge cyklen til ture i arbejdstiden, hvis der stilles el-cykler til rådighed,” fortæller Trine Stig Mikkelsen, som er leder af Cyklistforbundets rådgivningscenter.

Skattelovgivningen er ikke kun et kommunalt problem. Skat accepterer, at håndværkere tager en arbejdsbil på gule plader med hjem, men lægger de værktøjskassen



Vi drømmer om, at man ikke ser på cyklen som et medarbejdergode på linje med en firmabil, men som et centralt redskab i arbejdet for at få sundere medarbejdere og i at nå vores fælles klimamål

TRINE STIG MIKKELSEN
LEDER AF CYKLISTFORBUNDETS
RÅDGIVNINGSCENTER.

over på en ladcykel og cykler hjem på den efter endt arbejdsdag, skal de beskattes.

”Vi hører fra virksomhederne, at skattereglerne er en enorm barriere for at flytte ture fra bil til cykel. Det er ekstremt ærgerligt at konstatere, at potentialet og viljen er der hos virksomheder og medarbejdere, men at skattelovgivningen spænder ben. Vi drømmer om, at man ikke ser på cyklen som et medarbejdergode på linje med en firmabil, men som et centralt redskab i arbejdet for at få sundere medarbejdere og i at nå vores fælles klimamål,” siger Trine Stig Mikkelsen.

Vil rejse sagen politisk

Aarhus Kommune arbejder sammen med Kommunernes Landsforening og Cyklistforbundet om at få Folketinget til at se problemet. Kommunen taler også med

andre kommuner for at blive klogere på, om de kan gøre noget i fællesskab for at påvirke beskatningsreglerne.

”Vi undersøger også, om vi inden for de nuværende regler kan tilbyde nogle få medarbejdere at tage cyklen med hjem i et pilotprojekt, så de kan begynde arbejdsdagen med at køre direkte ud til borgerbesøg. Men vores store ønske er, at vi kan erstatte pilotprojektet med en varig ordning,” siger Joan Ottesgaard Petersen fra personale og organisation i Aarhus Kommune. 🚲

FAKTA OM ARBEJDSKØRSEL I AARHUS

Ansattes arbejdskørsel i egen bil udgør knap

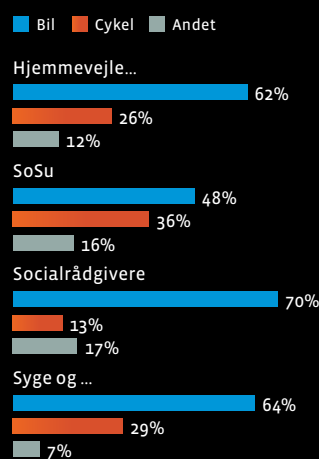
25 %

af al udledning fra transport i kommunens CO₂ regnskab

21-26 %

af kommunens kørende personale er motiveret til at skifte fra bil til el-cykel, hvis den må bruges fra hjemmeadressen

Transportmiddel for kørende personale (%)



Sundhedsplejersker opgiver at cykle

Pernille Dahl Schmidt og Helle Skorstengaard kan snildt cykle ud på deres opgaver, hvis de får stillet en el-cykel til rådighed. Men de to sundhedsplejersker finder det urimeligt, at de skal beskattes af et arbejdsredskab.

Som sundhedsplejerske dækker Pernille Dahl Schmidt fire skoler, som ligger i en radius af seks til ti kilometer i det nordlige Aarhus. I dag kører hun ud til skolerne i sin bil, men hvis hun kan få stillet en el-cykel til rådighed af kommunen, tager hun hellere end gerne den. Det giver dog kun mening, hvis hun kan få den med hjem, så hun kan cykle direkte ud til skolerne og komme i gang med sin kerneopgave.

”Jeg bor fire kilometer fra vores kontor, men der er ikke helt fladt i Aarhus, så hvis jeg skal køre derind for at hente en el-cykel, vil jeg fortsat tage bilen på arbejde for at spare tid,” siger den 47-årige sundhedsplejerske.

Som reglerne er i dag, bliver medarbejdere beskattet, hvis de tager en el-cykel med hjem, som arbejdsgiveren stiller til rådighed. Det er ikke rimeligt, mener Pernille Dahl Schmidt. Hverken for hende personligt eller i et større perspektiv.

”Jeg vil få mere tid til at tale med børn og unge på skolerne, hvis jeg ikke skal bruge arbejdstid på at hente og aflevere cyklen. Samtidig hjælper jeg kommunen med at nedsætte udledningen af CO₂. Det vil jeg vildt gerne bidrage til, og det er et mål, kommunen er blevet pålagt af regeringen, og derfor er det mærkeligt, at skattereglerne ikke er justeret.”

Klimaambitioner kræver fleksibilitet

Heller ikke kollegaen Helle Skorstengaard vil beskattes af en el-cykel, som hun skal bruge til at passe sit arbejde.

”Det er afgørende, at jeg kan få cyklen med hjem, for det vil være besværligt, hvis jeg først skal hente den et sted. Jeg er med

på, at jeg ikke må bruge kommunens el-cykel i weekenden og når jeg skal hen at handle, men det skal være let, bekvemt og fleksibelt at få adgang til den,” siger den 49-årige sundhedsplejerske.

Helle Skorstengaard tager både ud til småbørnsfamilier, dækker en skole i nord-



Det er afgørende, at jeg kan få cyklen med hjem, for det vil være besværligt, hvis jeg først skal hente den et sted.

HELLE SKORSTENGAARD

byen og er konsulent for institutioner i sydbyen. I dag cykler hun på sin almindelige cykel cirka tre dage om ugen, men med en el-cykel vil hun kunne cykle alle dage.

”Jeg vil også kunne nå flere besøg, for jeg kan se, at jeg bliver overhalet af mange el-cykler, når jeg cykler på min almindelige cykel. Jeg vil også komme hurtigere frem i trafikken end i bil. I dag skal jeg først finde en parkeringsplads og så gå et stykke, når jeg skal besøge en familie i lejlighed,” siger Helle Skorstengaard.

Politikerne har vilde ambitioner på vegne af klimaet, og det kræver fleksible løsninger, mener hun.

”Hvis jeg skal hente cyklen et sted, vil jeg stadig skulle køre på arbejde i bil, og så bliver CO₂-udslippet ikke nedsat.”

Cykelfamilie har anskaffet bil nummer to

Aarhus Kommune har i to år forsøgt at få et projekt med el-cykler til kørende medarbejdere sat i søen. Det har begge sundhedsplejersker meldt sig til, men fordi skattereglerne spænder ben, er det endnu ikke lykkedes at få gang i pedalerne. I ventetiden har Helle Skorstengaard og hendes mand anskaffet sig bil nummer to.

”Min mand fik nyt job for et halvt år siden, hvor han skal bruge vores bil, og fordi cykelprojektet har været så længe undervejs, har vi nu leaset en ekstra bil. Så må vi se, hvor meget vi kommer til at bruge den, og om vi kan klare os, hvis vi køber en el-cykel til mig. Jeg vil meget hellere cykle, både fordi det er godt for miljøet, og fordi det har en sundhedsmæssig gevinst, men lige nu er vi en cykelfamilie, som er endt med to biler, så det går den forkerte vej,” konstaterer Helle Skorstengaard.

At cykelprojektet stadig kun er på tegnebrættet, har fået Pernille Dahl Schmidt til at overveje, om hun selv skal købe en el-cykel. Men det er ikke helt billigt, så hun vil sætte sig grundigt ind i, hvilken cykel hun skal købe.

”Jeg har lidt for travlt på jobbet og med at få hverdagen til at hænge sammen, så jeg har ikke fundet den rette motivation til at kaste mig ud i det. Hvis kommunens projekt bliver til noget, kan det være, at jeg bliver så glad for at køre på el-cykel, at det ligger lige for, at jeg selv køber en,” siger Pernille Dahl Schmidt. 🚲



Bander tvinger bude til at udlevere dyre elcykler



Madudbringningsvirksomheden Just Eat Takeaway har fået stjålet over 145 dyre elcykler på et år. Budene tvinges til at aflevere cyklerne af bander på Østerbro og Frederiksberg.

”Det er en flot cykel, du har. Den giver du lige til os.” Sådan kan det lyde, når en af Just Eat Takeaways bude i København tvinges til at udlevere den dyre elcykel, de bringer mad ud på, til en bande af unge forbrydere.

”Det er unge folk fra 14 år op til 20 år, der kommer i grupper af 4-5 unge og henvender sig til vores bude og siger: ’Det er en flot cykel. Må vi godt se lidt på den?’ Og så ved budene godt, hvad klokken er slået. Og vi har instrueret vores bude i, at de ikke

skal gå i konfrontation, de skal bare aflevere cyklen, og så stikker banden af med den.”

Sådan lyder det fra Philip Karnøe, der er HR-partner i Just Eat Takeaway. På det seneste er overfaldene eskaleret i brutalitet.

”Der var nogen, der kom hen og satte en hånd i lommen og sagde, at de havde en kniv og sagde ’Giv mig din cykel.’ Og så sent som i denne weekend har det resultat i overfald, hvor de er blevet skubbet og slået,” siger Philip Karnøe.

Omfanget af tyverierne er ifølge HR-partneren meget stort.

”Det omfang, vi får stjålet cykler i, er ekstremt højt, og vi er meget frustrerede over situationen. Vi arbejder hele tiden med nye tiltag, som skal gøre forholdene bedre for vores bude, særligt omkring deres sikkerhed, når de er på arbejde. Vi står dog over for en udfordring, som kræver mere end, hvad vi som virksomhed kan håndtere alene, og derfor er vi også gået i dialog med bl.a. politiet, siger Philip Karnøe.

”De her cykler koster op mod 40.000 kr. Det er mere end min bil. Så beløbet, det drejer sig om, er ekstremt højt. Vi har fået stjålet for minimum 4,8 millioner kroner, og vores selvrisiko er steget 750 %, og vores forsikringspræmie er steget 830 %,” siger HR-partneren.

Det er især på Østerbro i København og på Frederiksberg, at banderne slår til. Når

TYVERIERNE HINDRER OMSTILLING FRA BIL TIL CYKEL

I Cyklistforbundet er vicedirektør, Jane Kofod, ærgerlig over, at tyverierne risikerer at sætte hindringer i vejen for, at levering med bil kan skiftes ud med levering med cykel.

”Udover at det på alle måder er en utryk situation for budene, kan vi være bekymret for, hvis tyverier kommer til at hindre, at varer bringes ud på cykel. Det er utrolig vigtigt, at der bliver sat en stopper for dem, for virksomheders brug af cykel i stedet for bil er en vigtig del af grøn omstilling,” siger hun og fortsætter:

”Det er politiet, der kan gøre noget ved tyverierne, og det er opløftende, hvis de vil behandle det som organiseret kriminalitet og ikke banale cykeltyverier, hvad

det jo ikke tyder på at være. Det sætter en stor streg under, at cykeltyverier skal tages mere alvorligt. Vi taler om arbejdsredskaber til 40.000 kroner,” siger Jane Kofod.

Elcyklerne, Just Eat benytter, leveres af selskabet Two Wheel Company. Direktør Michael Axelsen siger:

”Vi er rystede over den bølge af tyverier, Just Eat Takeaway har oplevet. Endnu mere over røverierne. Et af de centrale elementer af den grønne omstilling er overgangen til bredere benyttelse af cykler og elcykler. Derfor er indsatsen for at sikre cyklerne og ikke mindst cyklisterne helt afgørende.”

”Omfanget, og den måde, det er eskaleret på, samt hvor cyklerne ender, tyder på, at det er organiseret bandekriminalitet,” siger Philip Karnøe.

Just Eat Takeaway har sporet nogle af cyklerne til baggårde eller Christiania og til Blågårds Plads-området.

”Det tyder på, at de bliver brugt til – og det har vi også snakket med Politiet om – banderelateret narkokriminalitet, fordi de hurtigt kan komme væk på de her cykler. Enkelte bude er i samme sammenhæng og så blevet tilbudt 5000 kroner pr. Just Eat-cykel, de kan hjælpe med at skaffe. Det be-

de overhovedet fanger tyven, får han en bøde på 750 kr. Og det er så det,” siger Philip Karnøe.

Virksomheden sendte imidlertid en mail til både Københavns Politi og til Cyklistforbundet i sommer, og det har gjort, at de nu er i dialog med Københavns Politi om problemet.

CYKLISTER har desuden spurgt Københavns Politi, om de stadig betragter tyverierne som almindelige cykeltyverier:

”Det er en sag, som vi arbejder med, og noget kunne tyde på, at der er tale om organiseret cykeltyveri. Det er noget af det, vi undersøger som led i vores efterforskning,” siger vicepolitiinspektør Lars Feldt-Rasmussen til CYKLISTER.

Budene påvirkes også af de mange tyverier. ”De bliver selvfølgelig kaldt ind, når det er sket, for at høre hvordan det skete, og hvordan de har det med det. Vi spørger, om de skal have fri eller kan cykle videre. Måske er der nogle områder, de gerne vil undgå, for så må vi prøve at se på det. Det bliver håndteret meget forskelligt af budene, da vi har mange forskellige typer af bude, alt fra unge studerende til voksne folk, der har det som et fuldtidserhverv,” siger Philip Karnøe. Han er bekymret for udviklingen.

”Vores bekymring er, at det bliver ved med at eskalere, og så begynder det jo for alvor at være utrygt for bude at cykle, og nogle overvejer, om de skal skifte til bil.” 🚲

de ikke truer sig til cyklen, klipper de låsen over eller skærer den over med en vinkelsliber.

”Vi har alarmer på cyklen, så de hyler, når de bliver kørt væk. De har en almindelig lås på, og så har de en kædelås på også. Vi står bare og føler os lidt magtesløse her,” siger Philip Karnøe.

Budene oplever også at få en levering til en adresse/opgang, men når budet ankommer, er der ingen, der kender til nogen levering. Når budet kommer ned på gaden igen, er cyklen blevet stjålet. ”Dem oplever vi også nogle stykker af, hvor det er 'fake orders', der bliver oprettet.”

Bude tilbydes penge for medvirken

Philip Karnøe er overbevist om, at det ER bander, der på organiseret vis stjæler cyklerne.



Vi står bare og føler os lidt magtesløse her

PHILIP KARNØE.
HR PARTNER I JUST EAT TAKEAWAY

kræfter to ting: At det er organiseret, og at de går direkte efter vores cykler specifikt.”

Det er Just Eat Takeaways bude, der selv skal anmelde overfald, mens Just Eat Takeaway kan anmelde tyveriet af cyklerne.

”Politiet håndterede det som udgangspunkt som et cykeltyveri. Når vi talte med dem, sagde de, det var et cykeltyveri. Hvis

Mit liv med en trehjulet



Min fine, trehjulede cykel i skolegården på Højene Skole, hvor min far var pedel. Bemærk gerne den manglende pedal og ringklokke. Til gengæld var cyklen pyntet med de flotte, kulørte kapsler fra mælkeflaskerne.

Medlem Kirsten Vrangbak fra Frederikshavn skriver til CYKLISTER om sit liv med en voksen-trehjulet cykel. Hun mangler i den grad mere rappe modeller. (Forkortet af red.)

→ Cyklen har altid været en stor del af mit liv. Mine forældre boede i 1950'erne langt ude på landet, havde ikke bil, og når naboer skulle besøges, blev cyklen hevet frem. Min søster Inge-Marie sad på en sadel på stangen på min fars cykel, og jeg sad på en sammenklappelig cykelstol bag på mors cykel. Dengang gik man ikke så meget op i cykelsikkerhed, og jeg vidste bare, at jeg skulle holde godt fast og ikke sætte fødderne i baghjulet. Ofte var vi trætte og lige ved at falde i søvn, men vi overlevede.

Siden flyttede vi ind til "byen", og når klassekammerater skulle besøges, foregik det altid på de gamle, arvede cykler fra kusiner eller andre. Først til min konfirmation

fik jeg en ny cykel, og den var jeg ret stolt af. På et tidspunkt i mit voksenliv anskaffede jeg mig en el-cykel – en Batavus.

Dengang, for ca. 20 år siden, var det den bedste cykel på markedet, og jeg cyklede til og fra arbejdet i Byrådssekretariatet i Skanderborg Kommune til vores bopæl i Ry. Ca. 15 km hver vej. Jeg nød den smukke vej forbi Mossø, og cyklen tog de stejle bakker med bravur. Motoren brændte dog på et tidspunkt sammen, og jeg fik den udskiftet med en Herkules-motor, en motor der var designet til bjergene i Østrig og andre lande. Så gik der et par år, og vi flyttede nordpå til Frederikshavn, da vi blev pensioneret.

Da Batavusen havde cyklet nogle gange op ad den stejle bakke til Cloos-tårnet i Frederikshavn, hvor vi bor i nærheden, var der ingen vej udenom. Jeg måtte have en ny cykel.

Som altid, når jeg har valgt cykel, er jeg gået efter kvalitet, for det betaler sig

bedst i længden. Købte en Koga el-cykel i 2016, og i skrivende stund har den tilbagelagt 7674 km.

Heroppe blæser det meget ind imellem. Måske skulle jeg have lyttet til min "indre stemme" og taget bilen den dag, det stormede. Har et lille bijob i en stofforretning "Living by Vanja", og jeg skulle på arbejde den lørdag formiddag. Da jeg drejede ind på cykelstien, kom der et megakraftigt vindstød, der blæste mig ind på et græsareal, og jeg lavede et stunt over cykelstyret, vred hele kroppen og brækkede min højre arm tre steder ved skulderen.

Det var den 14.5.2022, og jeg vil ikke trætte med en lang sygehistorie. Nu har jeg fået konstateret knogleskørhed ved "højenergi-faldet", som de kalder det. Mit bækken er forskubbet (en dygtig kiropraktor arbejder møjsommeligt på det), og min ryg er faldet sammen.

Og nu vil jeg ikke mere cykle på min Koga – vil simpelthen ikke risikere sådan et stunt en gang mere.

Nu kommer jeg til kernen i mit skriv: Jeg vil investere i en voksen tre-hjulet elcykel. Er så småt begyndt at undersøge markedet, men hold da helt op hvor er cyklerne kedelige. Det er som om, udviklingen er gået i stå på det område. Har fundet en enkelt, rød cykel, der til nød kan gå, men føler, at udvalget burde være bedre.

Tænk sig, hvis cykelfabrikantene designede nogle smarte cykler i skrigende farver og i et anderledes design. Måske ville flere bruge dem?

Mange har fordomme imod de trehjulede på grund af signalværdien. Mine børn kan slet ikke se mig på sådan en, men sikkerheden er altså vigtigst. I min jagt på cykel savner jeg også nyttig viden om cyklerne, ja – altså dem der er på markedet – hvad skal man være opmærksom på? Test mv.

Desuden synes jeg også, at kommunerne skulle give tilskud til cyklerne. Der er de langt mere fremme i Norge og Sverige, har jeg læst. Både af helbredsmæssige og miljømæssige årsager.

Håber, at "nogen" kan komme med input til min søgen. På forhånd tak.

Jeg satser på at være på cykel igen til foråret 2023, og at jeg til den tid har fundet en cykel, som jeg synes er både smart og funktionel. Jeg er 70 år og håber på mange år endnu på cykel.

Alt for få lavgulvsvogne

Birgit Ziedoy
Sakskøbing

→ Tak for bladet og de mange interessante artikler.

Jeg er også en af dem, der glæder sig over, at det nu bliver enklere med cykelpladsbilletten til DSB, for det har da godt nok været træls med den måde, det hidtil har fungeret på. Men jeg kan bare ikke få armene helt op over hovedet af lutter begejstring, fordi det halter gevaldigt med lavgulvsvogne hos DSB. Hos Lokaltog og Movia er der så vidt jeg ved altid lavgulvsvogne.

F.eks. indsætter DSB først i løbet af 2026 lavgulvsvogne på strækningen Nykøbing F - København, og på strækningen fra København over Storebælt er der, så vidt jeg kan se, også kun lavgulvsvogne fra Kbh. kl. 01:00 mod Aarhus på hverdage og vist fredag aften og afgang Aarhus kl. 04:00 på hverdage og en afgang fredag aften. Det samme problem gælder andre DSB-strækninger.

Jeg har svært ved at forstå, at disse lavgulvsvogne ikke kan sættes ind på flere

strækninger, når de nu findes. De står tilsyneladende ubenyttede hen udenfor de få kørsler.

Det er generelt blevet lettere at få sin cykel med, MEN det kræver, at man selv kan bakse den op/ned ad de 3-4 trin, og helt umuligt bliver det da med en el-cykel. Ned kan man altid komme, om ikke andet så snuble ned med cyklen og få grimme knubs.

Når jeg skal fra Sakskøbing til København, cykler jeg til Faxe Ladeplads og stiger på lokaltog, som har lav indstigning. Det har Lollandsbanen også, så jeg kan nemt køre på tværs af Lolland.

DSB halter efter min forståelse langt bagefter.

Informationschef i DSB Tony Bispekov siger til CYKLISTER:

"Vi har allerede investeret i, at der kommer flere og flere lavgulvsvogne. De nye tog, som bliver sat i drift fra 2025, er fx lavgulvstog, men Banedanmark skal udføre en del arbejde med at hæve højden på peroner rundt omkring i landet, inden der er niveaufri adgang for bl.a. cyklister."



Hvad synes du om CYKLISTER?

LÆSERUNDERSØGELSE

Der er heldigvis mange læsere, der skriver til os med ros til magasinet CYKLISTER, men vi vil gerne gøre det endnu bedre. Derfor gennemfører vi nu en læserundersøgelse blandt læserne af bladet. Vi vil gerne blive klogere på, hvad du synes om bladet. Har bladet fx det rigtige indhold? Er der for meget af en type stof og for lidt af en anden?

Du kan deltage ved at klikke dig ind her:
www.cyklistforbundet.dk/læserundersøgelse

VIND PRÆMIER:

Vi trækker lod blandt deltagerne om 3 gode cykelpræmier: De tre vindere kan vælge enten en cykelcomputer, en fodpumpe med manometer eller et Brooks Multiværktøj



I Skanderborg går børnecykling opad

Mens færre og færre børn cykler i Danmark, skaber Skanderborg Kommune fremgang. Strategien går på to ben: Skolevejene gøres løbende mere sikre, og eleverne præsenteres hvert år for cykelkampagner fra blandt andet Cyklistforbundet.



Stadig flere børn i Skanderborg Kommune enten cykler, går, løber på løbehjul eller rulleskøjter eller tager bussen, når de skal til og fra skole.

I alt er 71 procent af eleverne fra 1. til 6. klasse selvtransporterende. I 2017 lå det på 68 procent. Der er altså sket en stigning på tre procentpoint i løbet af fem år.

Cykling er den mest udbredte transportform, og her er der sket en tilsvarende fremgang: Fra 37 til nu 40 procent.

Det betyder, at færre elever bliver kørt i skole af deres forældre. Det er helt modsat landstrenden, hvor færre og færre børn cykler.

”På bundlinjen handler det om at have så få biler ved skolerne som muligt, så det bliver trygt for eleverne at transportere sig selv. Mange steder i landet går det den anden vej: Jo flere biler desto færre får lov til at cykle i skole,” siger trafik- og tilgængelighedsrevisor Jette Schmidt fra Skanderborg Kommune.

Hun er sikker på, at hun kunne have dokumenteret endnu større fremgang, hvis eleverne var blevet spurgt om deres transportvaner i 2012. Det skete ikke. Det havde ellers været oplagt, for netop det år begyndte den østjyske kommune at arbejde målrettet med at få flere til selv at komme i skole.

”Kommunen indledte med at analysere skolevejene på samtlige skoler, og frem til 2018 fik vi tre millioner kroner årligt til at bygge om for. Da 2018 oprandt, fik vi igen penge, så vi kan fortsætte med at gøre skolevejene mere sikre,” fortæller Jette Schmidt.

I samarbejde med skolerne har kommunen anlagt tunneler, fodgængerfelter, krydsningsheller, signalanlæg, skolepatruljeanlæg, fartdæmpere, stumper af cykelstier til at binde cykelstier sammen med og enkelte 2 minus 1-veje, hvor der er plads til cyklist i begge sider af vejen, mens bilerne kører med lav hastighed på midten. Kommunen har også bygget kys og kør-zoner, hvor bilerne er flyttet væk fra hovedindgangen, så de ikke generer de elever, som selv kommer i skole.

I de første seks år sikrede Skanderborg Kommune udelukkende skoleveje ved de 19 folkeskoler, men med bevillingen i 2018 blev det besluttet også at tage de private skoler med.

”Deres elever er jo også kommunens børn, og de skal også kunne færdes selv,” siger Jette Schmidt.

Lokale vindere kåres i kampagner

Arbejdet med at skabe sikrere skoleveje suppleres af trafikindsatsen De Ualmindelige, som består af årlige cykelkampagner, hvor nogle omfatter alle skoler, mens andre går på skift.

Skoleårets første kampagne er rettet mod de elever, som begynder i børnehaveklasse.

”I år pakkede vi 1.057 rygsække med trafikbogen fra Rådet for Sikker Trafik, farver, klistermærker og information til forældrene om, at det er vigtigt, at de træner med deres børn i trafikken,” fortæller Jette Schmidt.

Når eleverne har løst opgaverne i ’Min trafikbog’, kan de danne et ord med et bogstav fra hver opgave.

Børnehaveklasselederne sender løsningerne på rebussen til kommunen, og der er kage til vinderklassen.

”Vi kårer også en lokal vinder i Cyklistforbundets skolekampagne Alle Børn Cykler i september. Her er præmien en formiddag med Michael Bremer fra Dansk Skolecykling. Han bor i kommunen og kommer ud og laver cykeløvelser med eleverne. Vi har også haft ham ude i børnehaver, som tilmelder sig Vi kan cykle! – Cyklistforbundets kampagne for børnehaver. Her støtter vi også med en stor plakat, som står uden for indgangen og reklamerer med, at børnene i institutionen gerne vil cykle.”

Hvert år i november tager Skanderborg Kommune ud på fem skoler og deler reflekser ud og laver konkurrencer for 4. klasserne for at fremhæve, at pangfarver er en god måde at gøre sig synlig på, også om dagen. Der er en grøn cykelhjelme til alle elever i vinderklassen og en gul til læreren. Så kan de let se hinanden, når de er ude at cykle.

Alle elever får tjekket cyklen

Skoleårets sidste kampagne hedder Tour de Ualmindelige og foregår i april. Her går enten Michael Bremer fra Dansk Skolecykling eller en cykelsmed alle cykler igennem på fem skoler og taler med eleverne fra 0. til 9. klasse om, hvad der skal være på en cykel. Eleverne får en oversigt med hjem om, hvad der skal bringes i orden på deres cykel, og de børn, som ikke er cyklet i skole, får en tjekliste, så de kan gå cyklen igennem med deres forældre.

”Igen snakker vi med eleverne om, at det er vigtigt at blive set, så næste gang de



På bundlinjen handler det om at have så få biler ved skolerne som muligt



skal have ny jakke, vil det være godt, at den er gul eller lyserød i stedet for grå. Vi giver også et æg en lille cykelhjelm på og viser, hvordan den beskytter, når vi taber ægget fra øjenhøjde,” fortæller Jette Schmidt.

Noget tyder på, at det har en effekt. 97 procent af eleverne i indskoling og på mellemtrinnet bruger cykelhjelm. Det er et godt stykke over landsgennemsnittet. Ifølge cykelhjelmrapporten fra Rådet for Sikker Trafik bruger knap 91 procent af de 6 til 12-årige cykelhjelm på landsplan.


En ting er eleverne. Forældrene skal også føle sig trygge ved at lade deres børn cykle i skole.

”Vi går snart i gang med at bygge 250 meter cykelsti ved Stilling Skole. Det informerer vi forældrene om på Aula, og når vi ind-

vier cykelstien, gør vi igen opmærksom på, nu kan børnene færdes mere trygt på cykel. Vi har også målrettet information via Facebook, og vi sender pressemeddelelser ud om vores kampanjer, så vi får forældrene med,” understreger Jette Schmidt.

Landskoler halter bagefter

Trods de flotte resultater sidder næsten hver tredje elev stadig på bagsædet af forældrenes bil, når de skal i skole. Især landskolerne trækker i den forkerte retning.

”På en af vores landskoler bliver 72 procent af eleverne kørt i skole, så vi skal måske se på, hvordan bustider og ringetider passer sammen,” siger Jette Schmidt og pointerer, at hvis 30 elever tager bussen, gør deres forældre ikke skolevejen usikker med deres biler. 

Skanderborg Kommune har spurgt 3.363 elever fra 1. til 6. klasser fordelt på 19 skoler, hvordan de kommer i skole:

71 %

transporterer sig selv. Det er en lille stigning fra en tilsvarende undersøgelse i 2017. Dengang lød tallet på 68 procent.

På

7 af 19

skoler bruger samtlige elever cykelhjelm

Jo højere klassetrin desto færre bliver kørt til skole:

46 %

i 1. klasse bliver kørt til skole

19 %

i 6. klasse bliver kørt til skole

KILDE: TRANSPORTVANEUNDERSØGELSE SKANDERBORG KOMMUNE, MAJ 2022



Få mere
 inspiration til
 levering med
 ladcykel her:
[www.cykelvaekst-
 huset.dk/](http://www.cykelvaekst-

 huset.dk/)

Vi elsker, at man kan leve af at cykle!

Flere og flere virksomheder ser cyklens muligheder. By-Expressen var en af pionererne og kører nu på 10. år. Virksomheden er grundlagt på lige dele cykelglæde, visioner om en bilfri by og ønsket om at kunne betale en ordentlig løn.

Det er ikke svært at finde By-Expressens hovedkvarter i Nansensgade i det indre København. Tohjulede ladcykler fylder godt op i gadebilledet, og rødklædte cykelbude myldrer ind og ud ad døren til det kontor, der har været firmaets base siden starten for 10 år siden. Her summer af aktivitet. Lyden af travle fodtrin i klik-sko blander sig med ringende telefoner, og en rutineret "styrmand" sørger for at få dagens kabale til at gå op; hvilke bude skal køre hvilke ture og hvornår.

Det er her, CYKLISTER møder to af By-Expressens centrale personer: Jimmi "Jumbo" Bargisen, der var med til at starte firmaet i 2012, og Johannes "Jojo" >

Killisperger, der kom ind i firmaet kort tid efter, og som i dag også er økonomi- og finansansvarlig.

“Man kan nok godt fornemme, at vi er ved at vokse ud af lokalerne, selvom vi har udvidet med to ekstra rum allerede. Men vi er jo nødt til at bo centralt, så vi hurtigt kan komme ud til vores kunder i hele byen, og på den måde bor vi helt perfekt,” forklarer Johannes.

By-Expressen er organiseret som et kooperativ med 15 anparter. I øjeblikket er 50-60 cykelbude tilknyttet firmaet, og dagligt er op til 20 bude på arbejde i de københavnske gader. Og ALLE cykler: “Selv vores bogholder er begyndt at tage vagter,” griner Johannes.

“Det har langt overgået vores vildeste fantasi, at vi er blevet så store” siger Jimmi, der lige er kommet tilbage fra en tur til Hellerup. “Vi var tre bude, der startede op, og vi drømte egentlig bare om at lave et firma, hvor vi kunne blive ved med at arbejde som cykelbude, have det fedt, selv bestemme og give os selv en ordentlig løn. Vi syntes, at et firma med ti bude kunne være vildt!”

Johannes Killisperger:
Økonomi og finansansvarlig



Jimmi Bargisen:
Cykelbud i 20 år og grundlægger af By-Expressen

Ladcykler i krystalkuglen

Da Jimmi startede som cykelbud for 20 år siden, var det gode tider i branchen. Budene cyklede rundt med dokumenter, billeder og andre småting, der ofte hastede og ikke kunne vente på at blive sendt med posten, og der var mange penge at tjene.

Men med internettets udbredelse kunne det meste klares digitalt – og samtidig var cykelbudene begrænset af kun at kunne fragte, hvad der kunne være i en taske. “I begyndelsen kunne jeg måske have 50 ture til Islands Brygge bare med årsregnskaber. Men efterhånden skulle vi køre med større og tungere ting. Hvor man før cyklede rundt med 10 små breve, skulle man nu køre rundt med 12 flasker vin. Det var nemt at se, at cykelbudene var en uddøende race,” fortæller Jimmi.

Hvis branchen skulle overleve, skulle der ladcykler til. Flere logistik-firmaer havde allerede forsøgt sig med ladcykler, men det gav problemer med vognmændene og faldt aldrig helt på plads.

Ideen om cykelbude med speciale i større og tungere leveringer spirede frem flere steder i miljøet, og derfor slog Jimmi til, da to andre bude inviterede ham med til at starte By-Expressen. Firmaet slog dørene op 1. maj 2012 med de tre ejere og et løst netværk af bude. Formålet var dengang som nu: At kunne leve af at cykle, have en fed arbejdsplads og betale en god løn. “Selvom vi også er idealister, og ønsker en bilfri by, så er der dybest set ingen større plan med firmaet andet end at vi bare elsker at cykle! Vi elsker, at man kan leve af at cykle og betale sine regninger med det,” fortæller Johannes. “Men det er også et hårdt arbejde, og fra starten var det en målsætning at få lønnen op på overenskomstniveau. Det nåede vi i 2018, og det er vi utroligt stolte af.”

Drømmen om den sidste mil

Mange af de første kunder er stadig med, og det er ikke længere svært at overbevise nye kunder om ladcyklens mange fordele: “For 10 år siden handlede det kun om penge. Folk var mest interesserede i, om vi var billigere end bilen – og ret ligeglade med at få leveret grønt og bæredygtigt. Det har ændret sig i dag, hvor flere firmaer også tænker leveringen med i deres identitet. Fx kører vi for et firma, der dyrker svampe her i København. Det giver noget ekstra, at de både er dyrket lokalt og bliver leveret på cykel,” siger Jimmi.

I dag kører By-Expressen mest A til B-leveringer og som distributionsled. Johannes drømmer om også at komme ind på det private marked med de såkaldte “last mile”-leveringer, hvor pakker fragtes til knudepunkter i kanten af byen og cycles det sidste stykke hjem til kunderne. Men det kræver noget ordentlig infrastruktur, et centralt lager og kommunal velvilje, forklarer han: “Vi kan ikke løfte det alene. Jeg har holdt mange møder med store logistik-firmaer, som er vældig interesserede, men uden et lager kan vi desværre ikke tilbyde dem noget. Så det strander ligesom der,” siger Johannes lettere opgivende. 🚲



Budene kender byen ud og ind: Dette heatmap viser hvor By-Express-buddet Titus Baraukas har kørt i 2021.



Omnium-cyklen

I årene før By-Expressen begyndte Jimmi at udviklet en ladcykel til cykelbude. Den tohjulede Omnium kom på gaden i 2012 og er i løbet af de sidste 10 år blevet mange cykelbudes foretrukne transportmiddel.

Fakta om By-Expressen

—
Startede

1. maj
2012

—
50-60
ansatte

—
har dagligt

15-20
cykelbude ude i
Københavns gader

—
200.000
km cyklet pr. år

—
70.000
leveringer pr. år

—
25 ton
CO₂
sparet pr. år

Stejle stigninger og gemte badebyer uden højhuse i Andalusien



At cykle langs havet er dejligst, når det er varmt, men ikke så sikkert som i bjergene, hvor der er få biler. Masser af advarsskilte er et plus.



Svenske Peter Olofsson, der er bosat i landsbyen Almachar, guider dig til de bedste cykelruter på egnen. Det er smukt, men også stejlt visse steder.

Bjergene omkring Almachar når højder på mellem 200 og 2.000 meter. Men allerede inde i landsbyen begynder stigningen. Nogle gader er så stejle, at det knap er muligt at cykle op ad dem. Intervaltræning på cykel er en hård, men fornøjelig måde, at opdage byen på.

Jeg har cyklet i Andalusien siden 2009 og har cyklet omkring 40 ture til forskellige dele af provinsen. Jeg har bosat mig i den lille landsby Almachar, netop fordi der er så mange forskellige ruter, der starter fra rundkørslen nedenfor torvet. Ingen andre steder i Andalusien er vejret, cykling og naturen så indbydende. Det føles, som da jeg var i Tivoli som 10-årig. Hver gang.

Fra landsbyen kan du køre ture på både hundrede og to hundrede kilometer uden at skulle køre på veje med tæt trafik. I modsætning til kystbyerne tilbyder Almachar flot natur uden trafik. To biler på en time er ikke usædvanligt, hvis man for eksempel vælger stigningen op til landsbyen Comares 700 meter over havoverfladen.

På vejen dertil er der masser af muligheder for at få slukket tørsten på varme dage. Den smukke kirke i El Borge, som nås allerede efter tre kilometers stigning fra Almachar, ligger på en stille plaza uden trafik. Bestil gerne en cortado på restauranten, men gem den gode lokale vin til efter cykelturen.

Efter syv kilometer op ad bakke venter nu 8,15 kilometer herlige nedkørsler. Det er her, Tivoli-følelsen dukker op. Jeg møder

Edu García fra Torrox, som når toppen først under klubtræningen, som mere ligner dagens konkurrence. Inden kammeraterne nærmer sig, fortæller han mig under en pause i vejtræningen, at han har cyklet op på 18 minutter fra bunden af bjerget i Benamargosa. Han har cyklet 349 højdemeter med en stigning på 4,3 procent. Jeg kører i den modsatte retning ned ad bakken. Klip gerne svingene, men pas på løse sten, regn og falden frugt, der gør vejen glat.

20 procent stigning!

Efter cirka 20 kilometer begynder stigningen op til Comares, som ligger på toppen af et spidst bjerg, godt beskyttet mod angriberne i maurernes tid. Landsbyen kan ses fra alle retninger, og det er nemt at få vilde fantasier om, hvad der venter forude. De første to kilometer er stejle, omkring 20 procent, så tag det roligt. Her jagtede to store herreløse hunde mig engang. Mens de nappede mine lægge, savlede og gøede rasende, nåede jeg maxpuls, selvom jeg ikke havde planlagt at køre så hårdt til.

Comares er besværet værd. En time og femten minutters cykling fra Almachar i den kølige vintertid, hvor gennemsnitstemperaturen er 16 grader. Nu i juli, i 32 graders varme, kører jeg meget langsomt op. Hotel Molino de los Abuelos ser for indbydende ud til, at jeg kan fortsætte. Jeg beslutter mig for at blive en nat, nu hvor mit hus i Almachar er lejet ud.

Badeværelset er meget smagfuldt sammensat af rustikke andalusiske detaljer.

Intet er blevet overladt til tilfældighederne, undtagen air-conditioning, som den nye ejer hævder blev opgivet, fordi ingen gæster bad om det. Det gør jeg dog, da jeg ikke bryder mig om 33 grader i soveværelset. Hen på natten, efter at have lavet kørsels teg, falder temperaturen endelig.

Restauranten er charmerende. Sådan vælger jeg at se det, når tjeneren for tredje gang spørger mig, om jeg har bestilt. Med sine 48 kilo kropsvægt smyger han sig smidigt, hurtigt og meget forvirret rundt mellem bordene, der ikke tillader private samtaler, medmindre sproget gør det svært for nabogæsterne. Vi forenes i gensidig beundring af udsigten over muren, mod La Maroma, det højeste bjerg i Axarquía, 2069 meter og ofte sneklædt om vinteren.

Næste dag fortsætter jeg langs bjergryggen mod byerne Colmenar og Alfarnate på toppen af bjergene. Her spiser jeg fisk i appelsinsauce på Andalusiens ældste restaurant, Venta de Alfarnate. Prisen er latterligt lav for fremragende mad i omgivelser, der er mere end 300 år gamle.

Et par tjenere giver mig en snaps, før jeg mæt og tilfreds begiver mig ud i bjergene på en omvej for at se udsigten fra den dramatiske højderyg. Stigningen over til Zafarraya tager halvanden time. Derefter går det ned ad bakke i tyve kilometer.

På varme sommerdage bør du begynde at cykle tidligt og vælge stigningen først på dagen. Efter Comares kan du i stedet for at fortsætte opad mod Alfarnate dreje til venstre og køre ned ad bakke mod havet.

Almáchar's cykelklub har for det meste "sociale ryttere". Det betyder, at de ikke vil, eller kan, cykle hårdt. Men sjovt har de det.



Efter badebyen Benajárfé, som mangler højhuse og turistområder, drej til venstre igen. Bliv i Iznate og nyd udsigten over hele Axarquía-regionen. Her og i Comares, finder du de bedste panoramaudsigter.

Klatringen tilbage til Almáchar 240 meter over havoverfladen er, bortset fra den første bakke, ganske let. Denne tur er 90 kilometer i alt og tager fire-fem timer med pauser.

Byen klamrer sig til bjergsiden

Almáchar er en spansk hvidkalket landsby, der klamrer sig op ad en solbeskinnede bjergside. Udsigten fra toppen med de spektakulære bjergformationer omkring landsbyen er blandt de mest iøjnefaldende i hele

Axarquía-området. En fjern gøen fra en vagthund, summen af nogle fluer mod den evigt blå himmel, en langsomt tiltagende klapren af sko mod gadernes brosten – en ensom aftenvandrer uden tidspres dukker op i gyden og bryder stilheden.

Husene ligger meget tæt. Fra udsigtspunktet, eller fra den hypermoderne, børnesikre legeplads udstyret med en bar til at nyde rolige stunder, kan en klynge af huse ses tilsyneladende smidt tilfældigt fra himlen. Men når man kommer ind i landsbyen, dukker en genial byplan op, som blev udarbejdet i den mauriske periode for flere hundrede år siden. Gader og plazaer er blevet vævet ind i et terrasseopdelt labyrintlignende, men funktionelt

mønster. I centrum ligger kirken og rådhuset med biblioteket.

En af de ældste og smukkeste bygninger i landsbyen er San Mateo-kirken fra det 17. århundrede, bygget i gotisk renæssancestil. Den gamle kirke er et besøg værd. De snoede gader, oplyst om aftenen af antikke sorte stållygter, der med et gult skær inviterer dig til at vandre.

Ti restauranter og caféer i landsbyen serverer kød, fisk og vegetarisk mad til lave priser. En hovedret og et glas vin under 10 euro er standard. Den kolde tomat-suppe, gazpacho, lavet med hvidløg, daggammelt hvidt brød, olie, vand, eddike, tomater, salt, paprika og agurk er perfekt på en varm sommerdag.

Flamencoklubben på hovedtorvet serverer tapas, øl og vin til skamløst lave priser hver fredag. Her omkring hovedtorvet foregår alt vigtigt. Sæt dig ned på en bænk og studér det offentlige liv udendørs, som er livligt selv om vinteren. Fem ældre herrer med stokke sidder på rad og række og slår tiden ihjel. En traktor ankommer læsset med grise på et lad. En lastbil læsset fuld med meloner standser op. Bonden stiger ud, tager et glas anislikør på Bar Lopez og kører videre. Du undgår højhuse og små tog med turister. Der er ingen turistvenlige butikker. Alligevel føler man sig velkommen. Som besøgende skiller du dig ud, belønningen er lidt ekstra service.



I Andalusien cykler du hele året rundt, også i høj højde.

Tur til Torre del Mar

En anden nem tur på en varm sommerdag er den tyve kilometer lange, for det meste ned ad bakke, tur ned til havet i Torre del Mar. Drej gerne til højre 50 meter efter baren og undgå trafikken. Efter 9 kilometer når du kysten. Fortsæt til venstre mod øst. Efter Nerja begynder den smukkeste kyststrækning i hele Andalusien. Strandene ligger spredt mellem klipperne og det turkisblå hav giver lyst til én eller flere pauser i cyklingen på vej til La Herradura. Du drejer fra den sidste halve kilometer før tunnelen mod den gamle vej til højre og runder bjerget, uden om tunnelen.

Tunneler er ikke sjove, selvom du har lygter på cyklen.

La Herradura er en betagende badeby fra den tidlige turistæra i 50'erne. Her er heller ikke højhuse. Stranden består af små sten til dem, der ikke kan lide sand mellem tæerne. Efter La Herradura er naturen ikke så interessant, og det er cyklingen heller ikke.

Men allerede efter ca. ti kilometer i Almunecar kan du dreje til venstre mod landsbyen Otívar. Stigningen til toppen varer et par timer, selv for den veltrænede. Men cyklingen her er den mest spektakulære i hele Andalusien. Vejen går gennem korte tunneller, og det falder stejlt ned mod kløfterne.

Når man først er på toppen venter, i juli og august-månederne, helvede på jorden. Drejer du til venstre mod Alhama de Granada, er der stor risiko for, at du bliver tvunget til at cykle i 43 graders varme. I netop denne dal kan temperaturerne blive meget høje. Jeg kan huske, at de lokale mere eller mindre tvang mig ind i den AC-udstyrede bar og derefter holdt mig nede, så jeg ikke ville fortsætte, før min kropstemperatur var faldet tilstrækkeligt. Efter et par kilometer kommer du til Zafarraya og den mægtige nedkørsel. I alt 198 kilometer på én dag fra Almachar. Ideen om at blaffe med min nevø slog mig, da han i juli måned passerede mig på den sidste bakke i bil, men han forstod ikke min vinkende hånd, og jeg slap fra den uhyggelige rejse med min cykel i hans bagagerum.

I bjergene er luften ellers frisk og mulighederne uendelige. Forskellige ruter hver dag, og det er stadig muligt at tilbagelægge 1000 kilometer på en uge. For dem, der kan

lide at gå hårdt til den, skal du vælge vejen til venstre efter rundkørslen i Almachar, og en fem kilometer næsten uafbrudt stigning venter op til toppen, hvor du kan se Middelhavet glimte. Stigningen er på højderyggen, og træerne, der omgiver vejen, giver den nødvendige skygge og læ i juli og august, for her kan der blive rigtig blæsende. Her omkom en cyklist af anstrengelsen for fire år siden. Nedkørslen på 15 km ned til havet tager 20 minutter, når du har lært at klippe svingene rigtigt.

Megatur for den veltrænede

En megatur for den veltrænede er strækningen fra Almachar til Pico Veleta i Sierra Nevada, 3.398 meter over havets overflade. Desværre skal man gå de sidste 30 meter. Jeg mødte en cyklist, som valgte at bære cyklen op ad den stenede sti og lod sig fotografere af vennen med cyklen hævet til himlen og den højeste top, Pico Mulhacén 3.493 moh, som baggrund. 310 kilometer og omkring 7.000 højdemeter på én dag er en styrkeprøve, velegnet i juni, hvor den værste sne er væk, og det stadig er relativt køligt. Hvis du vil krydse over til Capileira, skal du vælge august, når isen er smeltet. Hvert år omkommer nogle få mennesker heroppe, oplyser vagter til mig, da jeg overvejer at føre cyklen over gletsjeren i juni. Derefter cykler du gennem syv meter høje snebanker op til plateauet, hvor du kan se Middelhavet bag bjergene. Om aftenen kan du afslutte med en velfortjent havsvømning i Torre Del Mar. Hvis du altså orker 18 km ekstra. Måleren stopper så ved 328 km. Jeg har stadig ikke været på denne tur, men jeg venter på en ledsager. Alene vil det være ekstremt hårdt, selv i juni, hvor temperaturen er menneskelig. 🚴



Den lange køretur op til restauranten Venta de Alfarnate er hård, men dét værd: Naturen er både smuk og spektakulær.

6 Forslag til ruter

- 1 Stigningen op til Comares**
21 km fra Almachar (Du kan vandre eller cykle helt til toppen og en selskabssyg tante vil helt sikkert forsøge at trække dig ind i huset for at tilbyde dig søde mandler) ender med en stigning på 18 procent.
- 2 Nabolandsbyen El Borge 3 km**
væk, har et smukt torv og en gammel kirke og flere velkendte restauranter.
- 3 Alhama de Granada**, med de varme kilder (dejligt på en hård vinterdag, hvis du er velsignet med en), kirken og kløften til højre for pladsen med alle restauranter, er en rimelig hård dagsetape på 100 km tur/retur.
- 4 Venta de Alfarnate**, på billedet nedenfor, er Andalusiens ældste restaurant med lækker traditionel spansk mad til en lav pris. Den ligger 50 km oppe i bjergene. Cykl gerne hertil, så smager madden endnu bedre. Hjemad går det mest ned ad bakke. De spidse tinder er også fremragende alpine destinationer til vandring.
- 5 Den rolige, charmerende og relativt turistfrie kystlandsby Maro**, med en dejlig strand, 50 km væk er en hel dag værd.
- 6 Cykel øst langs havet til byen Almuñécar**. Fortsæt op ad bjergene mod landsbyen Otívar. Når du når toppen, drej til venstre mod Alhama de Granada og Zafarraya. Tilbage i Almachar har du cyklet 210 kilometer og har haft spektakulære udsigter hele turen.



cykelvaeksthuset.dk

Receptionist Helle Værndal, Fødevarerstyrelsen, fotograferet af Naja Lennert

Cykelvæksthuset udlåner elcykler til virksomheder

Nu kan virksomheder, der får rådgivning af Cyklistforbundets Cykelvæksthus, tilbyde deres medarbejdere at teste en elcykel på den daglige tur til og fra arbejde eller til opgaver i løbet af arbejdsdagen. Elcyklerne kan de låne af Cykelvæksthuset.

Fødevarerstyrelsen er den første virksomhed, der får cyklerne på besøg i to måneder, og ved lanceringen kunne medarbejderne se

og prøve cyklerne, som de kan booke i en uge ad gangen.

Cykelvæksthuset håber, at elcykeludlånet kan vise medarbejdere og ledere, at elcyklen kan være et attraktivt alternativ til bilen på distancer, som en almindelig cykel ikke kan klare.

Læs mere om rådgivning til virksomheder på Cykelvæksthuset.dk



Børns cykelvaner afhænger af forældres uddannelse og løn

Ny undersøgelse fra Alle Børn Cykler Alliancen og Cyklistforbundet bekræfter tilbagegangen i børns cykling og viser, at forældrenes uddannelse, indkomst og adfærd har stor betydning for, hvor meget børn cykler. Vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod, kalder det forstemmende, at der også i forhold til cykling er ulighed i sundhed.

”Undersøgelsen bekræfter os i, at der er stort behov for en ekstra indsats for at få flere børn op på cyklen.”

cyklistforbundet.dk/aktuelt/lige-nu/borns-cykelvaner/

FOTO: JENSHASSE



Nyt inspirationskatalog til skoler

Alle Børn Cykler Alliancen og Cyklistforbundet har netop udgivet et nyt online inspirationskatalog til skoler, der gerne vil styrke børnenes cykling.

Her finder skolerne fem indgange til at arbejde med cykelfremme på skolen med anbefalinger til, hvad skolens ledelse, lærere og bestyrelse kan gøre, og hvordan de kan inddrage elever og forældre. De kan også blive inspireret af fire ’cykelskoler’, der fortæller hvordan de arbejder med cyklingen, blandt andet Udefriskolen ved Lemvig, hvor billedet er fra.

VCTA 2022 var sponsoreret af virksomheden Gubra, og hovedpræmien i 2022 blev doneret af Gazelle, nemlig elcykler til hele holdet.

alleboerncykleralliancen.dk/inspirationskatalog

Top & Flop

Top

At transportminister Trine Bramsen (S) fremlægger forslag om afstandskrav mellem biler og cykler

Flop

Hvis afstandskravet bliver en dårlig undskyldning for ikke at bygge nye cykelstier



Laust Juul Christensen på Cyklistforbundets Facebook

”Det at cykle skal bare være den nemmeste/mest oplagte mulighed for folk. Her kunne vi også med fordel vende blikket mod Holland. Og så ville det være fedt, hvis regeringen ville spare penge ved at bruge penge på cykelinfrastruktur og i form af tilskud eller fradrag ved køb af cykler (f.eks. elladcykler) i stedet for biler.”



VI CYKLER FOR KLIMAET

Sidsel fra Cyklistforbundet fortæller i video om Vi Cykler For Klimaet-dagen

- cyklistforbundet.dk
- [linkedin.com/company/cyklistforbundet](https://www.linkedin.com/company/cyklistforbundet)
- [instagram.com/cyklistforbundet](https://www.instagram.com/cyklistforbundet)
- [youtube.com/cyklistforbundet](https://www.youtube.com/cyklistforbundet)
- [facebook.com/cyklistforbundet](https://www.facebook.com/cyklistforbundet)
- twitter.com/cyklistforbund

Vi citerer Landsformand, Jens Peter Hansen i Politiken:

”Der er en klar sammenhæng. Når forældrene cykler, så gør børnene det også. Voksne skal tage ansvar for deres børn og deres egen sundhed og klimaet.”

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



@ evahansson12_Samsø
Sensommer på Samsø



@ hvidesanne_Nakskov
Morgencykeltur på havnen



@ lisbethlauridsen_Aalborg
Hvad jeg mener om vejret – der er plads til forbedring



Det mener Cyklistforbundet!

OM TRAFIKKULTUR

Cyklister skal ligesom øvrige trafikantgrupper vise hensyn og være opmærksomme i trafikken. En god trafikultur kræver, at alle – både bilister, knallertkørere, fodgængere og cyklister - overholder færdselsreglerne.

DET BØR DER SKE:

- Færdselsreglerne bør revideres, kommunikeres og håndhæves, så de i højere grad tilgodeser cyklisters flow – fx i forbindelse med højresving for rødt
- Kommunerne bør sikre, at infrastrukturen tilgodeser cyklister og fremmer forudsigelighed og den gode adfærd
- Der bør oftere og klarere skiltes for cyklister – ligeledes for at fremme forudsigelighed og god adfærd
- Der skal anlægges dobbeltrettede cykelstier, hvor det giver mening
- Betjente på cykler sender et godt signal til cyklister
- Cyklister skal overholde færdselsreglerne- fx i forbindelse med af- og påstigning ved busserne, hvor der ofte opstår konflikter
- Forældre og skoler bør tage ansvar for at lære børn færdselsreglerne fra en tidlig alder bl.a. gennem cyklistprøven
- Tal pænt i trafikken – også selvom du har ret