

CYKLISTER

Kan en blinkende giraf få børn til at cykle?

SIDE 14-15

TEMA

SMART CITIES

Cyklen spiller en nøglerolle i fremtidens byer, som skal bygges med mennesker og livskvalitet for øje – ikke til smart teknik for teknikkens skyld. **SIDE 9-15**



ENDELIG HJEMME

GODT UDSTYR - BEDRE OPLEVELSER



Talon/Tempest

Allround klassiker til alt fra MTB, løb og cykelpendling til vandreture. Fås til mænd og kvinder og i 4 størrelser. Priser fra

899,-



Syncro 10
Perfekt til MTB
og fart over feltet!
#35577

749,-



Radial 26
Den ultimative pendlerrysgæk!
#35577

1.399,-



KØBENHAVN K
Frederiksborggade 50-52

KØBENHAVN S
Field's, stueetagen

LYNGBY
Lyngby Hovedgade 49B

ROSKILDE
Karen Olsdatters Stræde 4

ODENSE
Vestergade 37

KOLDING
Jernbanegade 1E

AARHUS
Østergade 30

AALBORG
Bispensgade 34

KUNDESERVICE 33 14 51 50

FJÄLLRÅVEN BRAND STORE København Se åbningstider og webshop på friluftsland.dk



FRILUFTSLAND

GODT UDSTYR - BEDRE OPLEVELSER

**- OG FORTÆL OS,
HVAD DU MENER!**

Hvad er temperaturen på cykelforhold i din kommune?

→ Mange kender Cyklistforbundet for vores landsdækkende kampanjer – Alle Børn Cykler i september, Vi Cykler Til Arbejde og Vi kan Cykle! i maj. Her er vi optaget af at inspirere børn og voksne til at cykle mere.

Men vi arbejder i lige så høj grad på de indre linjer – på at overbevise lands- og kommunalpolitikere om fornuften i at investere i gode cykelstier, i at bakke op om at børn lærer at cykle i en tidlig alder (en tidlig cyklist er en varig cyklist), i at sikre, at cyklen er et oplagt og trygt valg i så mange situationer som muligt.

Derfor er vi glade for, at vi har søgt og fået penge fra den Nationale Cykelpulje til at udvikle en model for kommunale cykelregnskaber. Lad os lige tage den igen: En model for kommunale cykelregnskaber! Lyder det tørt og ”kommunalt”? Lyder det som en nyhed, der ikke trækker store overskrifter? Ja, det gør det nok for de fleste.


Men det gør ikke noget. Vi har ikke søgt de penge for at trække overskrifter. Vi har gjort det, fordi vi ved, at et godt cykelregnskab er et stærkt arbejdsredskab for lokale politikere, deres forvaltning og for engagerede borgere, der ønsker at fremme cykling og ønsker at følge resultaterne på området.

Hvor mange cykler regelmæssigt? I hvilke situationer cykler de – og i hvilke situationer cykler de ikke? Oplever kommunens borgere, at det er trygt at sende børn af sted på cykel til skole og fritidsaktiviteter? At der er nok og god cykelparkering ved offentlig transport, så det er nemt at kombinere cyklen med bus og tog?

Hvor meget luftforurening sparer man ved at få flere op på cyklen på de mange korte ture, som vi danskere tager i bil? Hvor meget sundhed får vi ved, at flere cykler? Hvor meget sparer kommunen ved at investere i cykelvenlig infrastruktur?

Et godt cykelregnskab tager temperaturen på cykelforhold og cykelkultur. Det giver vigtig viden og gør det muligt at vurdere, om man gør det godt nok i kommunen, eller om man skal skrue på indsatsen for at få flere op på cyklen i dagligdagen.

Det er nemt at finde en politiker, der er enig i, at cykling er godt. Det er godt. Men det er ikke lige så nemt at finde en kommune, der udarbejder et cykelregnskab. Det vil vi ændre.

Derfor siger vi stort hurra for en lidt tør og kedelig nyhed. Vi vil med vores model for kommunale cykelregnskaber inspirere flere politikere og kommunale forvaltninger til at arbejde med cykelregnskaber. Det er nemlig et godt første skridt til at høste de uomtvistelige fordele, der er ved, at flere cykler mere. 




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
Design & Produktion
OTW A/S

Annoncer
Cyklistforbundet,
tlf. 33 32 31 21
Udgives fire gange
årligt

Oplag 13.500 stk.
ISSN 0109-2790
Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
1362 Kbh. K
Tlf. 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse
Se kontaktnfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Eftertryk
Tilladt med
kildeangivelse.
I reklameøjemed
kun efter aftale
med redaktionen.
Forsiden
Foto: Sune Schønning



Apps, intelligente trafiklys, førerløse biler blinkende eksotiske dyr og ... cykler. Det hele smelter sammen i den 'smarte by'.
Eller gør det?

Læs hele temaet fra side 11 / **TEMA**

Hvor smart er 'smart cities'?

TEMA / side 11-17

GUIDE

ELLADCYKLER

/ side 22-25



Cyklisterforbundets nye grundfortælling:
På cykel mod verdens vigtigste mål / side 8-9



Tour de France – snak med ved bordet.

Den gule trøje i de høje bjerge: Tour de France for nybegyndere / side 20-21

– I grundfortællingen fortæller vi, hvad vi arbejder for, og hvad vores eksistensberettigelse er. Vi præsenterer cykelsagen og os selv i en større sammenhæng.

JANE KOFOD
kommunikations- og kampagnechef

Grej, gear og medlemsfordele
/ side 30-33

**KØB I
CYKLISTER-
BUTIKKEN
1905.DK**

- facebook.com/cyklisterforbundet
- twitter.com/cyklisterforbundet
- instagram.com/cyklisterforbundet
- youtube.com/cyklisterforbundet
- cyklisterforbundet.dk

**DEBAT
TJEK-LISTE
GUIDE**

- 3 LEDER
- 6-7 Nyt fra ind- og udland
- 8-9 Cyklisterforbundets nye Grundfortælling
- 11 **TEMA:** Intro
- 12-13 **TEMA:** Cyklen er big business
- 14-15 **TEMA:** Førerløse biler vil skabe trængsel
- 16-17 **TEMA:** Hvem vil se giraffen blinke?
- 18-19 Giv din brugte cykel et lykkeligt efterliv
- 20-21 Tour de France for begyndere
- 22-25 **GUIDE:** Elladcykler
- 26-29 **REJSE:** Kattegattleden
- 30-31 Smart grej fra Cyklister-butikken 1905
- 32-33 Medlemsfordele
- 34 Nyt fra Cyklisterforbundet
- 35 På gensyn



Foto: Jørn H. Høivang

Udfordringer og sjov for store og små på de sejeste MTB-tracks



Foto: Jørn H. Høivang



TRYSIL

trysil.com



FOTO: ANDREAS OTTO

SYDDANMARK

Østersøruten skal være en turistmagnet

17 syddanske kommuner vil løfte Østersøruten (National cykelroute 8) op i absolut verdensklasse. I samarbejde med Vejdirektoratet har de allerede skiltet hele den 820 km lange rute, der snor sig som et ottetal mellem Padborg og Møn. Med infrastrukturen på plads går lokale og regionale turistorganisationer nu for

alvor i gang med at udvikle oplevelser og pakkerejser, der kan trække cykelturister til.

– Den kystnære rute passerer gamle købstæder og nationale seværdigheder. Jeg er sikker på, at den kan være med til at løfte turismen i det sydlige Danmark, siger transportminister Ole Birk Olesen (LA).

Transportministeriets cykel-pulje har bidraget til udviklingen af Østersøruten, og Ole Birk Olesen klippede selv den røde snor over og cyklede med, da ruten blev genindviet i maj. Ved åbningen deltog også Cyklistforbundets direktør, en række fynske borgmestre og over 100 lokale cyklister.

SJÆLLAND

Ny cykelrute i Sjællands istidslandskab

Nordea-fonden har netop uddelt 21 mio. kr. til Istidsruten. Det gør det muligt at etablere den 250 km lange cykelrute, der skal gå gennem Sjællands unikke istidslandskab fra Odsherred i nord til Sorø i syd.

Istidsruten bliver en tur gennem den helt tidlige danmarkshistorie, hvor de store ismasser dannede det smukke landskab, der har haft afgørende betydning for vores senere bosætning og udvikling. På ruten kan store og små cyklister nyde friluftslivet og prøve kræfter med både morænebakker, smeltvandssletter, tunneldale og andre af de landskabsformationer, som istiden har efterladt sig.

– Det særlige ved det her område er, at man på en uges cykelferie kan nå at opleve alle de for-



FOTO: HOLBÆK KOMMUNE

skellige istidsformationer, som vi har i Danmark. Man kan altså se og mærke naturhistorien på egen krop, og det giver ikke bare nogle unikke oplevelser, men også en forståelse for, hvordan vores nuværende landskab er dannet, forklarer projektleder Anders Lauritsen fra Holbæk Kommune.

Istidsruten forventes at være klar i foråret 2020.

VIBORG

Hjælperyttere cykler med skoleklasser



FOTO: INGER LARSEN ØRBÆK

Det er et mål i folkeskolereformen, at eleverne skal ud at lære noget i naturen, på museerne og hos virksomhederne i skolens lokalområde. På cykel kommer eleverne længere end til fods – men hvad gør man, hvis man er for få lærere til at cykle med en hel skoleklasse? I Viborg ringer man til den lokale afdeling af Cyklistforbundet. Så sender de en frivillig cyklist eller to.

– Da kommunen spurgte, om vi ville bidrage til den åbne skole, tilbød vi at cykle med på klasseture. Skolerne er mælløse over, at de kan få vores ressourcer forærende på den måde. Men vi hygger os meget, når vi er ude med eleverne, siger afdelingens formand Inger Larsen Ørbæk, der opfordrer andre til at prøve ideen af.



FOTO: MARIE HALD

DANMARK

Nu kan du lease ladcyklen

Eldrevne ladcykler vinder frem hos børnefamilierne. Men hvis man kun skal bruge cyklen et par år, mens ungerne er små – hvorfor så ikke leje cyklen i stedet for at eje den? Det spørgsmål har flere danske producenter og forhandlere puslet med de seneste år, bl.a. med inspiration fra Holland. Det kommercielle gennembrud for leasede cykler lader dog vente på sig. Men måske kommer det nu, hvor Christiania Bikes har meldt sig på markedet med et abonnement, som de selv kalder ”en ny og bekymringsfri måde at have ladcykel på”? Det koster et opstartsgebyr plus 660 kr. om måneden at leje en el-ladcykel. **Se mere på liisabike.dk**



VERDEN

Verdens første internationale cykeldag

Den 3. juni blev den første officielle Verdens Cykeldag fejret. FN's 193 medlemslande har nemlig udnævnt den 3. juni til World Bicycle Day, og cyklister kloden rundt indtog gaderne. Med mærkedagen sætter FN fokus på cyklen som et enkelt, billigt, grønt og pålideligt transportmiddel, som verdens lande kan bruge til skabe en bæredygtig udvikling.

– World Bicycle Day er en kæmpe anerkendelse af cyklens potentiale, og det har stor betydning, at FN opfordrer sine medlemmer til strategisk at fremme cyklismen både internationalt og i de enkelte lande, siger Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam.



PARIS

Stærk pariser er ny præsident for Europas cyklister

Paris' viceborgmester Christophe Najdovski er valgt som ny præsident i det europæiske cyklistforbund, ECF. Najdovski, der har ansvar for transport og byplanlægning i Frankrigs hovedstad, fik for tre år siden ECF's lederskabspris, fordi han i bilbyen Paris har skabt en ambition om at blive verdens bedste cykelby. Nu skal Christophe Najdovski sideløbende med sin lokale borgmestergerning gøre en forskel for alle Europas cyklister. I ECF bliver en af hans vigtigste opgaver at gøre Cyklistforbundets vision for 2030 til EU's vision for 2030. På præsidentposten afløser Najdovski tyske Mannfred Neun, der ved sin afgang modtog stående ovationer for sit mangeårige arbejde for cykelsagen.

KILDE: ECF.COM



FOTO: CHRISTOPHE NAJDOSKI (WIKIMEDIA)



VERDEN

Find delecyclen med Apple Maps

Google Maps har længe været den korteste vej til et overblik over delecycler i nærheden. Men nu kan du også finde delecyclestationer i London, Barcelona, New York og ca. 175 andre byer verden over ved at søge på "bike share" i Apple Maps. Er du iPhonebruger, betyder det, at du fremover kan bruge det kort, telefonen er født med. Vil du vide, om der er ledige cykler i staterne, skal du dog stadig hente det lokale delecykelsystems app. Apple planlægger at tilføje flere byer – måske også nogle danske?

KILDE: TECHCRUNCH.COM



FOTO: SHUTTERSTOCK

SVERIGE

Svenskerne får rabat på elcykler

Den svenske regering vil have flere til at tage cyklen – så nu dækker staten en fjerdedel af prisen, når svenskerne køber elcykler. Det kontante tilskud gives via en fond på 275 mio. kr., der skal fremme elcykler og elknallerter. Tilskuddet er en sejr for det svenske cyklistforbund, Cykel-främjandet, som længe har promoveret ideen. Svenskerne har skævet til en lignende ordning, som har kørt med succes i Oslo. Danske politikere havde ideen oppe at vende på Den nationale cykelkonference i maj. Her var der dog mere stemning for at fremme cyklismen ad andre veje.

KILDE: ECF.COM

Cyklistforbundet arbejder for at skabe en bedre verden

At kunne cykle giver den enkelte frihed, glæde og oplevelser, og når mange cykler, skaber vi sammen en sundere og mere bæredygtig verden. Sådan lyder det i Cyklistforbundets nye grundfortælling, som skal gøre cykelsagen interessant – også for andre end cyklister. Vi har talt med Cyklistforbundets kommunikations- og kampagnechef om baggrunden for fortællingen.

1

Hvad er er grundfortælling?

– Der er kort tekst, hvor vi fortæller, hvad vi arbejder for, og hvad vores eksistensberettigelse er. Hvor vi præsenterer cykelsagen og os selv i en større sammenhæng.

2

Så hvad arbejder vi for?

– Vi arbejder for at cyklen bliver brugt som løftestang til at skabe en sundere og mere bæredygtig verden, hvor cyklen er en reel transportmulighed i hverdagen.

3

Skal Cyklistforbundet da ikke længere arbejde for bedre forhold for cyklister?

– Jo, selvfølgelig. Vi er fortsat cyklisternes talerør, og vi arbejder fortsat for flere og bedre cykelstier, for større trafikikkerhed for cyklister og for at børn lærer at cykle.

– Men vi skal også fortælle, at cykling ikke bare gør en forskel for det enkelte menneske. Cykling gør også en stor og positiv forskel for vores samfund som sådan. Vi skal højt, tydeligt og igen og igen tale cyklismen ind som en vigtig del af svaret på de store udfordringer, som vi som samfund kæmper med: Sundhed, klima og stigende trængsel på vejene.

CYKLISTFORBUNDETS NYE GRUNDFORTÆLLING

På cykel mod verdens vigtigste mål

Cykling har gennem generationer gjort en stærk forskel for vores liv og hverdag, vores sundhed, vores miljø og vores byer. Den stærke danske cykelkultur og dens betydning for det gode hverdagsliv er et resultat af vores personlige valg og gode, politiske prioriteringer.

Den udvikling skal fastholdes og forstærkes. For det er mere nødvendigt end nogensinde før, at flere vælger cyklen: Alt for mange danskere dør for tidligt på grund af inaktiv livsstil. Vores veje i og omkring byerne er ved at sande til i køer og trængsel. Vores verden er truet af massive, globale klimaudfordringer.

Derfor arbejder vi i Cyklistforbundet ihærdigt for de politiske prioriteringer, som giver alle muligheden for at vælge et aktivt og sundt hverdagsliv, og som forløser de enorme samfundsmæssige potentialer, der ligger i en stærk cykelkultur.

Vi arbejder for, at alle kan opleve friheden ved at cykle. Vi arbejder for, at alle børn bliver tidlige cyklister. Vi arbejder for, at alle kan cykle sikkert og trygt. Uanset alder. Uanset om man bor på landet eller i byen. Uanset om man er hverdagscyklist, motionscyklist, mountainbiker eller cykelturist.

Cyklistforbundet er en demokratisk organisation, hvor alle kan engagere sig. Vi samarbejder som Danmarks ledende cyklistorganisation med alle, der vil en aktiv livsstil og effektiv transport. Vi er tilstede over hele Danmark og indgår i både lokale, nationale og internationale alliancer.

Kun i fællesskab kan vi gøre cyklen til det trygge og oplagte valg i hverdagen. Kun sammen kan vi skabe en sundere og mere bæredygtig verden.

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse april 2018. Forarbejdet bestod bl.a. af en ekstern undersøgelse, hvor politikere, repræsentanter for fonde etc. blev interviewet om deres oplevelse af Cyklistforbundet. Teksten blev desuden behandlet på et seminar for Cyklistforbundets lokalafdelinger og repræsentanter.



Vi skal bruge vores grundfortælling til at gøre os interessante for andre. Vi vil gerne arbejde sammen med dem, der vil det samme som os. Sammen er vi bare stærkere. Det gælder for andre, og det gælder selvfølgelig også for os.

JETTE GOTSCHÉ, LANDSFORMAND I CYKLISTFORBUNDET

4

Har vi da ikke gjort det hidtil?

– For os i Cyklistforbundet er det ikke raketvidenskab, at cyklen skaber en sundere og mere bæredygtig verden. Men det er ikke nok, at vi ved det. Vi skal sørge for, at andre også bliver opmærksomme på det, så de vælger at arbejde for de store samfundsmæssige gevinster, som der ligger i cyklisme.

– I dag er de rå fakta jo, at stadig færre cykler uden for de store byer. At færre børn cykler til skole. At kun byer, hvor der er gjort en massiv politisk indsats, har en høj andel af cyklister. At inaktivitet ifølge Sundhedsstyrelsen er den næststørste dødsårsag efter rygning. At danske børn ifølge WHO har europæisk bundrekord i fysisk aktivitet.

– Derfor skal vi kunne præsentere cykling som et middel til en aktiv livsstil og bedre folkesundhed fremfor et mål i sig selv.

5

Hvorfor skal vi det?

– Fordi det gør cykelsagen interessant for langt flere end 'bare' os cyklister. Det gør, at vi kan skabe alliancer med andre store aktører som sundhedsorganisationer og klimanetværk.

6

Folkesundhed, klima og trængsel på vejene – det er store dagsordener langt væk fra hverdagens liv. Kan man ikke være med i Cyklistforbundet, hvis man bare godt kan lide at cykle?

– Jo, og det uanset om man er hverdagscyklist, mountainbiker eller landevejsrytter. At cykle giver frihed, glæde og gode oplevelser. At cykle giver et dejligt liv. Som Emilie på seks år har sagt det i en cykelfilm: 'Jeg elsker at cykle. Jeg aner ikke hvorfor'. Det skal vi i høj grad også fortælle.



VERDENSMÅL
for bæredygtig udvikling

Cyklen og FN's verdensmål

Cyklen kan være med til at indfri FN's verdensmål og skabe en bæredygtig fremtid – læs Cyklisters interview med Mogens Lykketoft, tidligere udenrigsminister og formand for FN's generalforsamling, på: bit.ly/FNverdensmaal



DANHOSTEL FLENSBORG FJORD



Priser fra

299,-

-for enkeltværelse

SØNDERJYLLAND PÅ CYKEL -en unik oplevelse...

I Sønderjylland finder du nogle af Danmarks smukkeste og mest kontrastfyldte landskaber. Israndslinjen fra den sidste istid skærer landskabet i to, og på hver side af linjen er landskaberne markant forskellige. I øst finder du tunneldalene, morænebakkerne og dødislandskaberne, hvor landskabet i vest næsten bliver fladt og skråner langsomt ned mod Vesterhavet.

Danhostel Flensborg Fjord er et godt udgangspunkt for cykelture i området – hvad enten om du medbringer din egen cykel eller vælger at leje en på stedet.



Hvor smart er 'smart cities'?



Jeg fortæller altid mine arkitekturstuderende, at de skal passe på, når de hører ordet 'smart' – fordi det kan være en eller anden, som ønsker at sælge så mange millioner som muligt af en ny fidus. Men vedkommende sælger dig ikke nødvendigvis en bedre livskvalitet.

Ordene tilhører den anerkendte danske arkitekt Jan Gehl, der for nylig blev interviewet af byplanlægningsmediet CityLab, som bl.a. ville vide, hvad han mener om begrebet smart cities. Alligevel vover vi pelsen i CYKLISTER og ser nærmere på smart cities, og på hvordan cyklen i kombination med ny teknologi kan være med til at gøre vores byer grønnere, mere fremkommelige, sundere og sjovere – altså netop højne livskvaliteten. God fornøjelse.

Politikerne og teknologivirksomhederne har fået øje på cyklerne



Ved hjælp af SiBike-teknologien vil cyklister fremover automatisk kunne anmode om et grønt signal ved hjælp af en smartphone-app. Her ses systemet i brug på en strækning i Marburg, Tyskland. Foto: Siemens.

Cyklen er ikke bare et effektivt og sundt transportmiddel for den enkelte. Cyklisme er også big business, hvor virksomheder, EU og politikere kaster store summer ind i udviklingen af teknologi, som kan være med til at booste cyklens potentiale for at løse trængsels-, sundheds- og klimaproblemer.

Når København i september er vært for den store internationale konference om intelligente trafikssystemer (ITS World Congress), vil cyklen spille en helt ny og mere fremtrædende rolle i Bella Centret på Amager.

Flere tusinde embedsmænd, politikere, erhvervsfolk og NGO'er fra hele verden strømmer til København for at tale om intelligent trafik – herunder cyklismens rolle i fremtidens bæredygtige byer. Forventningerne er, at der kommer flere end 4.000 delegerede, omkring 10.000 besøgende og 400 udstillere. På kongressen vil der være hovedfokus på at komme med konkrete løsninger på byernes

udfordringer, når det gælder klima, luftkvalitet, urbanisering, trængsel og trafikssikkerhed.

– Storbyerne verden over er i stigende omfang interesseret i cykling. Ikke mindst fordi de kan se, at cyklismen kan løse så mange udfordringer på en gang, både når det gælder forurening, mindre udslip af CO₂, mindre trængsel og forbedret folkesundhed, fortæller Marie Kåstrup, leder af Københavns Kommunes cykelprogram.

Intelligente grønne bølger

Et godt eksempel på hvad en smart city teknologi kan være, og hvordan den kan effekti-

visere trafikken, er det grønne bølge-system, SiBike, som den store tyske teknologivirksomhed Siemens arbejder på.

Igennem det seneste par år har Siemens udviklet og testet det intelligente system, der laver 'grønne bølger' for cyklister i den tyske by Marburg. En app, som cyklisterne downloader, taler sammen med trafiklysene, og skaber på den måde en grøn bølge af trafiklys. Og interessen for smart city-løsninger som dette er stort, fortæller Leo Birkner, Produkt Manager i Siemens:

– Cykling er meget vigtigt, hvis vi skal håndtere den stigende trafik i byerne. Derfor taler vi lige nu med en stribe byer, som er interesserede i SiBike-systemet. Specielt i Tyskland og Østrig er der stor interesse for systemet. Det samme gælder for byer på USA's vestkyst, siger Leo Birkner.

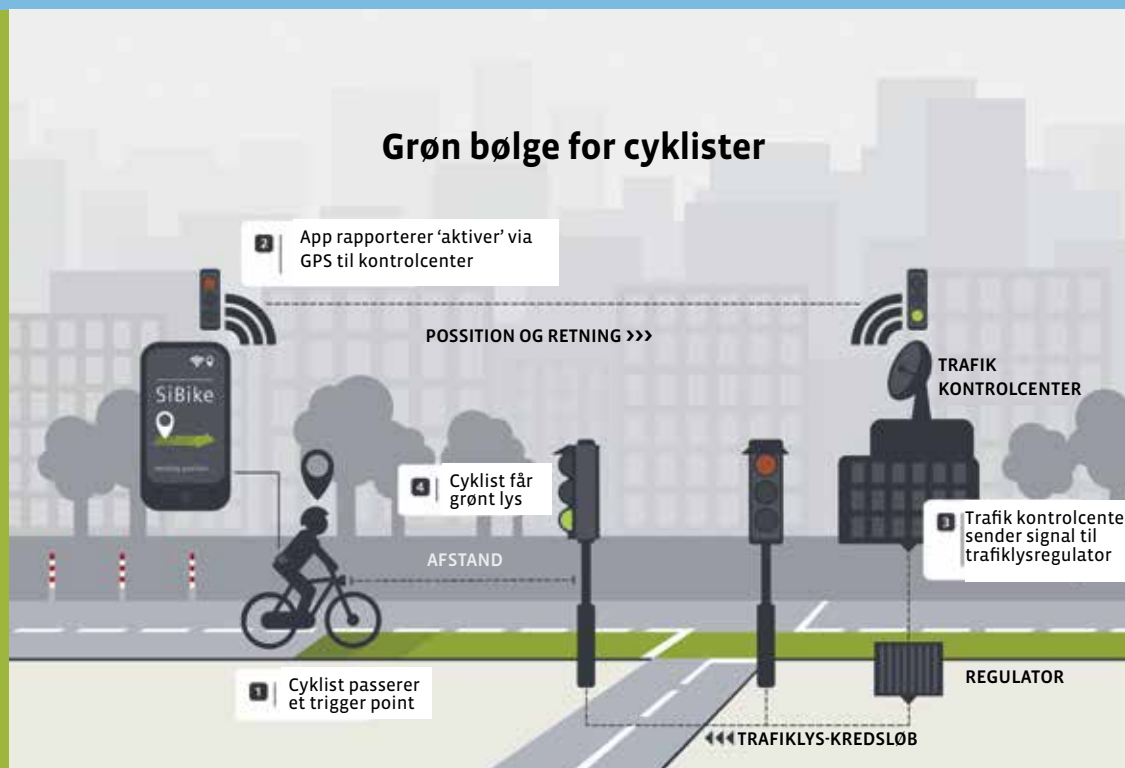
Ifølge Siemens er omkring 20 byer i Europa og USA interesserede i det intelligente trafikssystem for cykler.

Og der er tid og penge at hente, hvis vi



Vi glæder os meget til at lære noget mere om trafikmodeller, samfundsøkonomi, cykelparkering og adfærdspåvirkning. Vi er gode til cykelstier i København. Det skal man ikke kimse ad, men der er andre storbyer, som vi kan lære af, når det gælder andre løsninger for cyklismen.

MARIE KÅSTRUP, LEDER AF KØBENHAVNS KOMMUNES CYKELPROGRAM.



Sådan fungerer SiBike green wave

- Cyklisten installerer SiBike-appen på sin smartphone
- Systemet bestemmer cyklistens placering, hastighed og retning via telefonens GPS
- Når cyklisten passerer virtuelle trigger points, bliver der sendt besked til trafikkontrolcentret
- Trafikkontrolcentret sender derefter en kommando til trafiklysregulatoren
- Når cyklisten nærmer sig et kryds, skifter lyset automatisk til grønt eller forlænger den grønne bølge

lykkes med at komme trængslen på vejene til livs.

Beregninger fra Dansk Infrastruktur viser, at Danmark kan spare, hvad der svarer til 13.000 fuldtidsjobs om året, hvis vi blot skærer 5 minutter af transporttiden til og fra arbejde – eller hvad der svarer til en stigning i bruttonationalproduktet på over 6 mia. kr.

Biler vs. cykler

Cyklerner vil ikke fylde det hele i Bella Centret til ITS-konferencen, bl.a. fordi de rigtigt store penge stadig ligger i bilindustrien. Alligevel er teknologivirksomheder, politikere og byplanlæggere i stigende grad begyndt at interessere sig for cyklernes rolle i fremtidens bæredygtige og smarte storbyer.

Julie Alexander, direktør for Cities Development Division i Siemens og medforfatter til bogen 'Smart Cities in the digital Age' forudsiger, at cyklerne kommer til at spille en langt større rolle i fremtidens storbyer. Når Kina i dag bygger nye storbyer op fra bunden, er cy-

kelstierne tænkt ind fra begyndelsen som en vigtig del af infrastrukturen. Det gør det nemmere at medtænke intelligente systemer fra starten. Det er sværere i de store gamle europæiske storbyer, men det kan lade sig gøre.

– Også i storbyer som London vil vi se flere cykelstier, men problemet er, at der i mange gamle europæiske byer ikke er cykelstier nok og mange steder er pladsen begrænset. Men når cykelstierne er på plads, er det oplagt, at vi bruger teknologien til fx at lave grønne bølger for cyklisterne, fortalte Julie Alexander på den store konference om smart cities i Barcelona sidste år.

EU melder sig på banen med millioner

Også i EU har man lugtet potentialet. De første millioner er bevilget til EU-projektet 'Handshake', hvor København sammen med Amsterdam og München er udpeget til at være de førende cykelbyer i Europa. Herfra skal man give erfaringerne videre til 10 andre europæiske byer. Målet er at finde de bedste

løsninger, der kan fremme cyklismen i Europas større byer. Projektets samlede bevilling er 36 millioner kr. og løber over 3 år.

– Vi glæder os meget til at lære noget mere om trafikmodeller, samfundsøkonomi, cykelparkering og adfærdspåvirkning. Vi er gode til cykelstier i København. Det skal man ikke kimse ad, men der er andre storbyer, som vi kan lære af, når det gælder andre løsninger for cyklismen, fortæller Marie Kåstrup.

– Både når det gælder opførelsen af nye cykelparkeringsanlæg, nye kampagner for trafikikkerhed og brugen af el- og ladcykler samt intelligente transportsystemer (ITS) kan vi trække på andre byers viden og erfaringer.

I Amsterdam hobede cyklerne sig tidligere op mange steder i den hollandske storby, men det har de fået bugt med. Og længere mod syd i München har man omfattende erfaringer, når det gælder planlægning af mobilitet og adfærdspåvirkning, altså initiativer, der kan motivere flere til at bruge cyklen som primær transportløsning. 🚲



Fremtidens førerløse biler vil skabe mere trængsel i storbyerne

Den førerløse elektriske bil vil løse klodens trængsels- og klimaproblemer. Eller hvad? For selvom det er en fortælling, der ofte bliver fremført i teknologifascinerede nyheder og medier, kan virkeligheden blive en ganske anden. Faktisk det modsatte, er der meget, der tyder på.

Vi har allerede fået fortalt historien mange gange af Google, Tesla og af de andre store amerikanske teknologiselskaber. I fremtiden vil førerløse elektriske biler køre rundt i byerne og manøvrere som fisk i vandet.

- Vores næste skridt vil være at lade folk bruge vores køretøjer til hverdagsting som at køre ærinder, pendle til arbejde eller komme sikkert hjem fra en bytur, har direktøren for Waymo, som er Googles projekt for selvkørende biler, tidligere skrevet på sin blog.

Og med selvkørende biler vil forureningen på gader og veje styrtdykke, sikkerheden øges, og det vil være slut med at sidde i kilometerlange køer i osende biler. Men visionen, som bliver markedsført af bilindustrien og teknologiselskaberne holder ikke, hvad angår mobilitet og trængsel. For pladsen er stadig lige trang.

- Manglen på plads er og bliver det helt store problem, når vi taler mobilitet i byerne - uanset om bilerne er smarte, selvkørende og elektriske, er pladsen på gader og veje begrænset. Fremkomsten af elektriske førerløse biler kan derfor få biltrafikken til at vokse til nye højder, og gøre byerne endnu mere ufremkommelige.

Sådan lyder det fra Jens Martin Skibsted, stifter af selskabet bag den danske Biomegacykel og medlem World Economic Forums tænketank for byer.

Trængslen stiger

Københavns Kommunes miljø- og teknikborgmester Ninna Hedeager Olsen (Ø) ser heller ikke selvkørende biler, som løsningen på udfordringerne.

- De første undersøgelser fra Vejdirektoratet peger på, at trængslen i København vil sti-



NØRREPORT STATION
AREAL TIL PARKERING: 1 bil = 10 cykler



På Nørreport Station i København er der blevet plads til hele 2.500 cykler efter Danmarks største trafikknudepunkt blev

ge, hvis man introducerer selvkørende biler. Det skyldes blandt andet, at mennesker uden kørekort fremover vil få muligheden for at køre bil, siger Ninna Hedeager Olsen.

I bedste af alle verdener, håber hun dog, at flere delebiler og selvkørende biler måske kan spare byen for nogle parkeringspladser

og på den måde frigive plads til fx mere cykelinfrastruktur.

- Så kan vi i stedet bruge vores byrum på noget mere intelligent - til eksempelvis cykelparkering, bænke, grønne pletter og byhaver. Det er dog stadig bedre for trængslen og folkesundheden, at alle der kan transportere



Google, Garmin og flere andre teknologiselskaber har forestillinger om, hvordan man kommer fra A til B i sin selvkørende bil. Men disse teknologigiganter tænker ikke på, hvad der er mest effektivt og rationelt for byen. De tænker på, hvad der er mest effektivt for dig som individ.

STEEN NØRBY NIELSEN, DIVISIONSDIREKTØR I SIEMENS MOBILITY



FOTO: CHRISTINA NORDAM ANDERSEN

ombygget i 2015. Hvis det havde været biler, havde der maks. været plads til omkring 250, da man regner med, at en parkeret bil fylder det samme som 10 cykler.

sig på cyklen, vælger den transportform, understreger hun, og pointerer at cyklen spiller en hovedrolle i arbejdet med at skabe en mere bæredygtig hovedstad.

– Når københavnernes cykler, bidrager de ikke til støj- og luftforureningen, og de udløser ikke CO₂. Samtidig er cyklen en me-

get pladsbesparende transportform. Derfor skal vi have endnu flere til at cykle, når byen de kommende år vokser med 100.000 indbyggere, fastslår Teknik- og Miljøborgmesteren.

”Det kan ikke lade sig gøre”

Også Steen Nørby Nielsen, divisionsdirektør i Siemens Mobility har svært ved at se, at selvkørende biler bliver det, som mindsker trængslen i byerne.

– Hvis man forestiller sig, at de mange mennesker der i dag strømmer ud og ind af København i stedet skal transporteres med førerløse selvkørende biler, siger det sig selv, at det går galt – det kan ikke lade sig gøre, siger Steen Nørby Nielsen

For selvom København er en lille storby i global sammenhæng, er der et enormt transportbehov fra hele oplandet, pointerer han. S-togsnettet transporter store mængder passagerer hver dag. Nørreport station er et af de store knudepunkter i Storkøbenhavn, hvor man også har forbindelse til Metroen. Der kommer et par hundrede tusinder tog- og metropassagerer igennem Nørreport hver dag.

– Derfor ser vi i Siemens sådan på det, at der altid vil være behov for højkapacitets transportsystemer, især tog, som kan bringe folk ind til centrum. Derfra skal de over i andre transportformer som metro, elbusser og cykler og måske også i førerløse eldrevne biler.

– Men også fordi vi skal leve op til kravene om mindre forurening fra trafikken, er der ikke kun én løsning på vores transportbehov. Førerløse biler løser måske nogle af opgaverne i fremtiden. Men der er også lavet flere analyser som viser, at selvkørende biler vil udløse endnu mere trafik og endnu mere trængsel, fordi

Hvornår kommer den selvkørende bil?

Google (Waymo) forventer at deres første selvkørende biler vil komme på markedet i 2020 – men tidligere meldte selskabet ud, at det allerede skulle ske i 2017.



FOTO: SHUTTERSTOCK

det bliver så let og billigt at dele den slags biler, siger Steen Nørby Nielsen.

Myndigheder og politikere har et ansvar

En af bekymringerne ved selvkørende biler er også, hvordan man styrer trafikken i byerne.

– Google, Garmin og flere andre teknologiselskaber har forestillinger om, hvordan man kommer fra A til B i sin selvkørende bil. Men disse teknologigiganter tænker ikke på, hvad der er mest effektivt og rationelt for byen. De tænker på, hvad der er mest effektivt for dig som individ. Derfor mener jeg, at de offentlige myndigheder og politikere må sørge for, at der er et samspil i byernes infrastruktur, siger Steen Nørby Nielsen.

Jens Martin Skibsted, der har været formand for Designrådet og i dag er medlem af World Economic Forums tænketank for byer, mener også, at det handler om at tage politisk stilling, til hvad man vil bruge den sparsomme plads i byerne til.

– I sidste ende handler det om plads. Selv om du får førerløse elektriske biler, bliver der næppe færre biler. 🚲

Hvem vil se giraffen

blinkke?

Hvad kan få flere børn til at cykle til skole? I Egedal har de spurgt børnene selv, og resultatet er verdens første SuperZOOkelsti – en interaktiv cykelsti med intelligent belysning, som giver sjove oplevelser og belønner børn, der kører med hjelm. Men hvor stor en forskel kan ni lysende dyr gøre?

Hvis du har cyklet på Midsjælland, ved du, at der er en hel del køer, men ikke overvældende mange giraffer. Ikke desto mindre er de kommet for at se giraffen – de 200 børn og voksne, der sidder og skramler med deres cykelhelme mod skamlerne i Lærkeskolens aula.

– De har ulve i Jylland – men vi har giraf, tiger og en kæmpe sommerfugl, siger Bo Vesth, formand for

Teknik- og Miljøudvalget i Egedal Kommune, da han går på scenen i aulaen og byder velkommen til åbningen af det, kommunen har valgt at kalde ”verdens første SuperZOOkelsti”.

– Med smart teknologi har vi opfundet en ny måde at motivere børn til at få sunde og sikre vaner. Vi har skabt en oplevelsessti, hvor vi belønner børn, der bruger cykelhjelme – og vi tror på, at det virker meget bedre end løftede pegefingre, siger han.

Børnene cykler langs hovedvejen

For et par år siden stemte 1.000 borgere i Egedal om, hvad kommunen skulle fokusere på i sin sundhedspolitik. Det blev til syv temaer, som sundhedspolitikken i dag er bygget op om – og allerførst på listen står der: ”Aktiv transport og den sikre skolevej”.

– Vi prioriterer skolevejene højt. Kommunen er ved at gå sine skoler igennem én for én og lave trafikikkerhedsanalyser, og i øjeblikket er der fokus på Lærkeskolen i Stenløse. Vi ser bl.a. på, hvordan vi får børnene fra nabobyen Veksø til at



De lysende skulpturer er jo sjove, men der er også en klar bagtanke med dem: Vi vil gerne have sunde børn og en sund by, hvor flest muligt tager cyklen til skole og arbejde, og skulpturerne giver noget ekstra til vores Supercykelsti – de gør den til et særligt sted.

KARSTEN SØNDERGAARD,
BORGMESTER I EGEDAL



Jeg cykler der selv hver dag, og jeg var med til at foreslå, at vi skulle have mere lys. Nu har vi både fået lygtepæle og lysende dyr, og jeg synes, det er flot, at kommunen lytter til os. Der var jo også nogle ret øh ... alternative ideer imellem!

THEIS, 8. KLASSE

cykle en sikker vej til skole, fortæller Sune Schöning, Smart City-koordinator i Egedal Kommune.

En del af børnene har nemlig for vane at cykle modsat køreretningen på den ensrettede cykelsti oppe langs hovedvejen, hvor trafikken er tæt, og farten er høj.

– Vi har jo ellers en fin Supercykelsti, der løber ude i terrænet mellem de to byer. Men vores analyse viste, at kun 30 ud af de 146 Veksø-børn, der går på Lærkeskolen, brugte den, siger Sune Schöning.

Ideen er ikke kun sjov

Kommunen valgte at invitere 70 elever fra Lærkeskolen til en workshop. Her bad de børnene om ideer til, hvordan man kunne få flere til bruge at stien, og mange børn pegede på, at stien var for mørk. Det fortæller Theis fra 8. klasse, som sammen med Egedals borgmester Karsten Søndergaard er kommet op på scenen.

– Jeg cykler der selv hver dag, og jeg var med til at foreslå, at vi skulle have mere lys. Nu har vi både fået lygtepæle og lysende dyr, og jeg synes, det er flot, at kommunen lytter til os. Der var jo også nogle ret øh ... alternative ideer imellem!

Karsten Søndergaard nikker, og de griner lidt af en ide om automatisk pizzalevering på cykelstien.

– De lysende skulpturer er jo sjove, men der er også en klar bagtanke med dem: Vi vil gerne have sunde børn og en sund by, hvor flest muligt tager cyklen til skole og arbejde, og skulpturerne giver noget ekstra til vores Supercykel-

Smart City Egedal

Egedal Kommune bruger data fra sensorer og målepunkter med det formål at skabe effektive og bæredygtige løsninger – fx i trafikken. Lærkeskolen i Stenløse ligger i et testområde, hvor målere registrerer borgernes bevægelsesmønstre ved at opfange mobile wi-fi- og Bluetooth-signaler. Data er anonyme, og kommunen bruger dem i arbejdet med at skabe sikre skoleveje og bedre parkering, skiltning, belysning og tryghed i bymidten

Læs strategien på bit.ly/smartcityegedal



SuperZOOKelsti og chips i hjelmen

SuperZOOKelstien løber mellem Vekso og Stenløse. Ni dyreskulpturer viser et kort lysshow, når man cykler forbi med en chip på hjelmen. Over 400 chips (strimler på billedet) er uddelt på skoler og biblioteker. Stien har også lygtepæle med sensorer, som blænder op, når de registrerer bevægelse. Målet er en tryk cykelsti, hvor børn og voksne har lyst til at cykle. Efter forbedringerne har kommunen indtil videre registreret en fordobling af hverdags trafikken på stien. Se mere på egedalkommune.dk



sti – de gør den til et særligt sted, forklarer borgmesteren.

”Giv os en iskiosk”

Efter talerne forvandles mødre, fædre, børn og bedsteforældre til én lang hjelmklædt cykelkaravane med kurs mod Stenløses nye savanne. En pige på en lilla cykel læner sig frem for at få fart på ned ad en bakke. Hun ser øvet ud. Det samme gør en større pige, som allerede nu plager sin mor om lov til at

køre turen to gange. Men der er også nogle børn, som kæmper med cyklerne.

– Det er bare fordi, det er svært at starte i andet gear op ad bakke, siger en lille fyr med solbriller og judodragt lidt skuffet, da han må stå af og trække.

Men så står den der pludselig – giraffen! Inde i grøftekanten strækker den hals ved siden af en lavbenet zebra, og børnene smider cyklerne fra sig for at se nærmere på dyrene. De kan godt lide dem, selvom det er så

lyst i dag, at man kun med meget god vilje kan se dem blinke til os.

Længere fremme inspicerer to fædre teknikken på en snegl, mens borgmesteren viser en lysende sommerfugl frem til et ældre ægtepar. Et par mødre råber fra cykelstien, at han godt kan få dem til at bruge cykelstien mere.

– Hvis I bare bygger en kaffebar og et ishus herude, så skal vi nok komme, griner de.

– Det kan være, vi skal afprøve det til sommer! lyder svaret. 🚲



ReCycle

Giv din brugte cykel et lykkeligt efterliv

Cykler ender ofte som skrot, selvom om de langt fra er udtjente. Ifølge Danmarks Statistik importerer vi i gennemsnit mere end 500.000 cykler om året. Mange af dem kommer helt fra Kina og Taiwan, og når de skrottes, sejles alt det tunge jern retur, hvor det smeltes om. Det er en streg i regningen for miljøet, når cyklen sagtens kan få et meget længere og lykkeligere liv.

En lang række både offentlige og private aktører gør en stor indsats for at sætte genbrug af cykler i system, og tendensen er uden tvivl i vækst. Er du træt af din gamle cykel, kan du derfor med god samvittighed sagtens skifte den ud. Dels kan din brugte cykel med stor sandsynlighed genbruges, og dels kan du også selv overveje at anskaffe dig en 'ny' brugt cykel, når du er træt af den gamle.



Baisikeli er en af de organisationer, som indsamler brugte cykler i Danmark og sender dem til Afrika, hvor cyklerne genererer arbejde, uddannelse samt bedre og billigere transport. Projektet er finansieret via Baisikelis to udlejningsbutikker i Danmark, hvor brugte cykler lejes ud eller sælges – her kan du også afleverer din egen brugte cykel, så den får et nyt liv i Afrika. Foto: Baisikeli

Hvordan? - sådan:

Du kan her se et udvalg af de mange muligheder:

1

Sælg din gamle cykel til en cykelhandler

Flere og flere cykelhandlere begynder at gøre det til en forretning at sætte gamle cykler i stand og sælge dem igen. Slidte dele udskiftes og hele kadaveret får en opdatering, så cyklen kan leve mange år endnu. På den måde tjener både du og cykelhandleren lidt penge, og din brugte cykel genbruges.

2

Sælg din cykel privat

Du kan selvfølgelig også vælge at sælge din brugte cykel i Den Blå Avis eller anden brugtbørs og måske få lidt mere for den. Er du på udkig efter en »ny« brugt cykel, kan du ofte også prutte dig til en rigtig god handel her. Til gengæld kan det være en god idé at tage et smut forbi din lokale cykelsmed og få tjekket den nyerhvervede cykel efter.

3

Giv din gamle cykel til en god sag

Mange organisationer tager gerne imod brugte cykler til velgørende formål. Det kan for eksempel være cykler til skolebørn i Sydafrika, cykler der skal skabe bæredygtighed i Mozambique eller cykler til socialt udsatte eller til flygtninge i asylcentre. Projekterne er mange, og det er bare at søge på internettet efter fx »brugt cykel til velgørenhed«, så dukker der masser af muligheder op.

4

Aflever din gamle cykel til genbrug

Hvis du afleverer din gamle cykel på genbrugsstationen, vil metallet blive genanvendt. Det sendes til skrot, omsmeltes og anvendes på den måde til nye produktioner. Om din cykel bliver til en cykel igen eller en vaskemaskine er dog uvist. Mange af de cykler, der afleveres på genbrugsstationen, bliver dog slet ikke skrottet, men sat i stand og solgt videre igen. På din kommunes website kan du oftest finde link til din nærmeste genbrugsstation.

5

Politiets auktioner

Mange cykler stjæles hvert år og finder ofte aldrig tilbage til deres ejere. Enten fordi de sendes ud af landet, eller fordi de ender som skrot. Hvis cyklen havner hos politiet, og den vurderes at have en værdi på mindst 500 kroner, sælger de den til gengæld videre på auktion. Skal du bruge en »ny« brugt cykel, er dette derfor et oplagt sted at gå på opdagelse. Måske du kan gøre et godt køb.

DEN GULE TROJE I DE HOJE BJERGE:

TOUR DE FRANCE FØR NYBEGYNDERE

AF PETER ANDERSEN (TEKST)

CYKLISTER er trukket i den **gule** førertrøje og serverer her fakta og anekdoter om "La Grande Boucle", så du kan snakke med, uanset om du er superfan af Touren – eller blot en af dem som ser uforstående med fra terrassen. For om du er aficionado eller ej, så er det en kendsgerning, at Tour de France (eller bare Touren) hører til en af de største og stolteste sportsbegivenheder i verden. Allez!

HVEM SKAL DU HOLDE ØJE MED I ÅR?



6,8kg

6,8 kg skal en Tour de France-cykel minimum veje ifølge reglerne.



Verdens største tilskuersport

Omkring **15mio.**

tilskuere vil stå klar langs ruten.

3,5mia.

vil følge med på tv-skærmene over hele verden.

FOTO: MARCO ULRICH



Den eneste dansker, der har vundet Touren, er **Bjarne Riis**, som i 1996 kunne indtage podiet i Paris iført den gule trøje. I 2007 fik han frataget æren, da han indrømmede at have taget doping. Senere blev han dog igen tildelt den samlede sejr, men med en note om, at han vandt ved brug af doping.



UCI (Union Cycliste Internationale) er hovedarrangør af Touren og har historisk koncentreret sig om cykelsporten. Men i de senere år er UCI gået ind i kampen for cyklisme og hverdagscyklisme i bred forstand med deres Cycling For All-initiativ.

FOTO: FILIP BOSSUYT, FLICKR
HOLD: MOVIESTAR

Mikel Landa



Spanieren er vokset op i det cykelglade og bjergrige Baskerland og blev nummer fire i sidste års Tour. I år har han desuden vundet Baskerlandet rundt, så benene er gode hos grimpeuren*.

FOTO: LUDOVIC PERON

Richie Porte



Australieren på 33 år udmærker sig ved både at være en dygtig bjerg- og all-round-rytter. Sidste år vandt han Normandiet rundt og i år er han bookmakerens favorit til at vinde Touren (hvis Chris Froome ikke er med).

FOTO: FILIP BOSSUYT, FLICKR

Nairo Quintana



Colombianeren er vokset op i bjergenes iltfattige luft, hvilken gør ham til den fødte bjergrytter. I 2013 opnåede han en 2. plads og i 2016 blev han nummer tre. Måske tager han førstepladsen i år.

FOTO: FILIP BOSSUYT, FLICKR

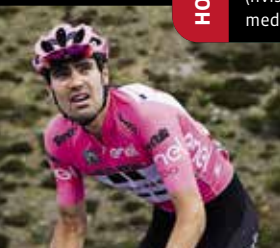
Chris Froome



Det er uklart om britten overhovedet får lov at stille op pga. en dopinganklage (for høj dosis astmamedicin), hvor dommen ikke er faldet endnu. Han vandt Touren i 2013, 2015, 2016 og 2017, så hvis han får lov at stille op, er han favorit til at trække i trøjen for femte gang.

FOTO: SUNWEB

Tom Dumoulin



Den hollandske allround-rytter vandt sidste år Giro d'Italia og er i år en af bookmakerens favoritter.

FOTO: LUDOVIC PERON

Jakob Fuglsang



HOLD: ASTANA

Hvis en dansker skal klare sig godt i år, må det være Fuglsang. Han viste gode takter sidste år og er tidligere blevet holdkaptajn vil hans team, Astana, gøre alt for at hjælpe ham til den gule trøje i år.

HOLD: MOVIESTAR

FOTO: DACOUCAU, WIKIMEDIA

TROJERNE OG DERES EGER:



Den gule førertrøje: kongernes konge.

Den gule trøje tilhører den rytter, der fører løbet samlet set. Dvs. den rytter der har den bedste overall time fordelt på hele løbet. Derfor går førerholdet op i at få slået hul ned til de øvrige *deltagere*, så forspringet til den gule trøje bliver så stort som muligt – og omvendt ikke at lade konkurrenter stikke af, så de mister vigtige sekunder.



Den grønne pointtrøje: sprinterkongen.

Sprintkongerne kan typisk kendes på, at de udgør feltets tungere drenge modsat de mere spinkle bjergryttere. De kæmper i hver etape om point, som deles ud ved målstregen og ved indlagte spurter undervejs. Den med sammenlagt flest point trækker i den grønne trøje. De seneste år har verdensmesteren Peter Sagan domineret pointtrøjen, som han i alt har vundet fem gange på seks år.



Den prikkede bjergtrøje: bjergkongen.

Hvis du spotter en rytter i feltet med den karakteristiske hvide trøje med røde polkaprikker, så har du fundet bjergkongen. Trøjen tildeles den rytter, der først når udvalgte bjergtoppe på etaperne. Normalt er feltets mere spinkle og lette ryttere, der dominerer bjergene. Der gives ofte point til de første 1-10 ryttere, der når toppen, alt efter bjergets sværhedsgrad (kategori 1-4, og "udenfor kategori"). Igen er det det samlede antal point fordelt på alle etaper, der tæller.



Den hvide trøje: Kronprinsen.

Alle ryttere under 26 år deltag automatisk i konkurrencen om den hvide ungdomstrøje. Den der klarer sig bedst på tid samlet set vinder trøjen – altså et væddeløb på tid for de nye unge talenter. Eller med andre ord: den gule trøje for ungdomsryttere.

Årets Tour de France

- Løbet køres i år fra den 7.-29. juli.
- Årets 3.329 km lange løb strækker sig over 21. etaper fordelt på 23 dage.
- Ofte køres noget af løbet i nabolandene, men i år køres alle kilometer i Frankrig på nær en 15 km sviptur over grænsen til Spanien på etape 16.
- I år deltager 176 ryttere fordelt på 22 hold med hver otte ryttere – én rytter mindre end tidligere.
- Årets rute er meget varieret med skrappe bakkeafslutninger, brosten, hårde, korte bjergetaper, holdløb og enkeltstart. Det kalder på en komplet og alsidig rytter.

Årets rute er sammensat af 8 flade etaper

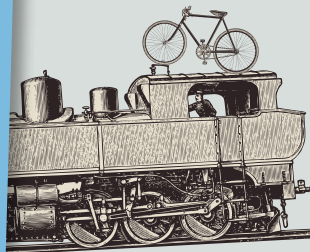
- 5 kuperede etaper
- 6 bjergetaper og 3 målstigninger (La Rosière, Alpe d'Huez, Saint-Lary-Soulan Col de Portet)
- 1 enkeltstart
- 1 holdløb
- 2 hviledage



Tour de France hører til en af de største og ældste sportsbegivenheder på linje med OL og VM i fodbold. Det første Tour de France-løb blev afholdt i 1903 – to år før Cyklistforbundet blev dannet i 1905, og 27 år før det første fodbold-VM blev afholdt.

Den yngste vinder af Tour de France var Henri Comet

– han var kun 19 år gammel, da han vandt i 1904. Han blev dog først tildelt førstepladsen fire måneder efter, da de første fire blev diskvalificeret – bl.a. under anklager for at have taget toget i stedet for cyklen på nogle af etaperne. Hvem sagde doping?



LEGENDERNES KLUB

De mest vindende ryttere: Fire ryttere har vundet Touren fem gange



Jacques Anquetil, (aka. Monsieur Chrono) Frankrig (1957 og 1961-1964)



Eddy Merckx (aka. Kanibalen), Belgien (1969-1972 og 1974)



Bernard Hinault (aka. Grævlingen) fra Frankrig (1978-1979, 1981-1982 og 1985)



Miguel Indurain (aka. Den brune muskel). Spanien (1991-1995) – var desuden den første som vandt fem på hinanden følgende løb.



Lance Armstrong (aka. Big Tex) havde rekorden for flest Tour de France-sejre (syv), men han blev frataget alle sejre i 2012 pga. dopingmisbrug.

A woman wearing a black helmet and a white long-sleeved shirt is riding a black bicycle. Attached to the back of the bicycle is a wooden cargo trailer. Inside the trailer, a young child wearing a pink helmet and a white shirt is sitting. A white dog is also sitting in the trailer. The scene is set outdoors on a grassy area with trees in the background. The text "BABBOE CURVE" and "www.baboe.com" is visible on the side of the trailer.

Nu står bilen stille i indkørslen

Ann-Sophie Bon købte i foråret en elladcykel. Det var svært at vælge den rette cykel, og den blev dyrere end beregnet – men nu har den kørt 400 km på otte uger, mens bilen står og samler støv i indkørslen.

– Du snakker ikke om andet end den elladcykel! Det er Ann-Sophie Bons gode veninde Laura, der siger det – og det er kun for sjov. Men lidt er der alligevel om det, for som næsten nyslået ejer af en elladcykel, så er det faktisk noget, der fylder. Ann-Sophie har haft cyklen i cirka to måneder, og den har vendt temmelig meget op og ned på familiens vaner.

Ann-Sophie bor i Odense sammen med sin mand Marco, deres lille datter Mercedes og hunden Civa. Og egentlig var hun og Marco



Priser og ekstraudstyr

Elladcykler kommer i mange modeller og prislejer – og priserne kan indimellem være svære at sammenligne. Det skyldes bl.a., at det er ret forskelligt, hvor meget ekstraudstyr, der er med i prisen.

Ekstraudstyr kan fx være ting som kaleche, babysæde, solsejl, regnslag, hyn-der, seler, bænke – og en skridsikker måtte til hunden. Så husk at tage udstyret med i betragtning, når du sammenligner cykler i samme prisleje.

Husk, du kan altid prøve at forhandle noget ekstraudstyr med i prisen – måske kan du få lidt ekstra med, så du undgår at overskride budgettet.

Ellers kan det være en god idé at teste behovet for ekstraudstyr, før du køber hele pakken. Måske har du reelt ikke brug for det.

For Ann-Sophie Bon har det været et større arbejde at finde den rigtige elladcykel. For skal man virkelig betale over 20.000 kr. for at få en elladcykel af den rette kvalitet? Efter et større researcharbejde og flere prøveture var der dog ingen tvivl for Ann-Sophie: kvalitet og pris følges ad.

Ann-Sophie og hendes mand i første omgang tænkte, at ladcyklen skulle koste.

– Det er jo ret mange penge for en cykel, tænkte jeg. Men så gik jeg i gang med at undersøge markedet og fandt ud af, at det kun var de allerbilligste modeller, der lå i det prisleje. Jeg kunne også se på anmeldelserne på bl.a. Trustpilot, at der var mange klager over de billigste modeller, fortæller Ann-Sophie, som nu gik i gang med et større researcharbejde.

Mange modeller at vælge imellem

Hun var vidt omkring i sin søgen efter den helt rigtige model. Hun tjekkede test og anmeldelser på nettet, talte med veninderne fra legegruppen, prøvekørte flere cykler hos forhandlerne – og ringede endda også til Cyklistforbundet for at få gode råd.

– Til slut valgte vi at købe en cykel af mærket Babboe, som kostede lidt over 20.000 kr. Det dobbelte af, hvad vi havde regnet med. Men vi ville hellere have en cykel af en ordentlig kvalitet, end en billig model, som rustet og går i stykker efter tre måneder – og som vi måske ikke kan få repareret, forklarer Ann-Sophie.


Og hun har ikke fortrudt sit valg en eneste gang.

– Før vi købte den, var jeg faktisk lidt i tvivl om, hvor meget vi ville få brugt den. Men den første dag kørte Marco og jeg rundt på den hele aften, fordi vi bare syntes, det var så fedt. Og nu bruger vi den hver dag, når Mercedes skal i institution. Så kan jeg også tage hunden med og lufte den nogle nye steder. Det er super fint, for den har nemlig ikke så lange ben, griner Ann-Sophie.

Tjek markedet før du køber

For hende var det en indviklet proces at købe elladcykel. Og det kan CYKLISTER godt sætte sig ind i, så som en service til alle, der står i samme situation, har vi lavet guiden på de næste sider med gode råd om køb af elladcykel.

Ann-Sophie har selv følgende at give videre:

– Det er en god idé at undersøge markedet først og prøvekøre cyklerne. Jeg er f.eks. blevet rigtig glad for at kassen på vores har runde hjørner, for det gør, at jeg sidder rigtig godt i den med min datter, når hele familien er ude at køre. Det betyder også noget for mig personligt, at vi har købt den i en fysisk butik, for så ved jeg, hvor vi skal tage hen, hvis den går i stykker, siger hun. 

slet ikke cyklisttypen. Men det er de blevet nu – alle sammen inklusive hunden.

– Nu står bilen helt støvet til af pollen i indkørslen, for vi har stort set ikke brugt den siden vi fik elladcyklen, fortæller Ann-Sophie, som har kørt 400 km på cyklen i løbet af de sidste otte uger.

Tvivlede på, om de fik den brugt

Men hvad får to ikke-cyklistere til at investere i en cykel til over 20.000 kroner?

– Jeg syntes simpelthen, at det så så hyggeligt ud. Og så var jeg ude at se på et almindeligt barnesæde til min cykel, men det kostede 1.500 kr., og det syntes jeg var dyrt for så lidt. Derfor tænkte jeg, at vi næsten lige så godt kunne gå hele vejen og købe en elladcykel, forklarer Ann-Sophie.

Hun og datteren havde gået i en legegruppe sammen, hvor et par af mødre allerede havde elladcykler. En af dem havde købt en model til cirka 10.000 kr. – og det var det, som

CYKLISTER guider

Der er mange forskellige elladcykler på markedet i forskellige prisklasser. Her er fire eksempler på cykler, som du ikke går helt galt i byen med.

5
RÅD

fra cykelmekanikeren

Hvis du ikke er cykelektspert, kan det være svært at vælge den rette elladcykel. Så her fortæller cyklistforbundets mekaniker Magnus Lindhart Jørgensen, hvordan du tjekker, at du får kvalitet for dine penge.

1

Selve cyklen

Den nemmeste måde at tjekke kvaliteten på, er at se på cyklens dele. Er gear og dæk af et kendt mærke – det kunne fx være Shimano-gear og Schwalbe-dæk. Hvis delene har kendte mærker er det et tegn på, at hele cyklen er i ok kvalitet. Er alle delene derimod 'no-name', så er der blevet sparet. Du kan også spørge til om skruer og eger er rustfrie. Er de ikke det, kan der også være andre problemer med kvaliteten.

2

Bremserne

En elladcykel er ret tung, så her er gode bremser ekstra vigtige. Gå efter en cykel, som enten har skivebremser, rullebremser eller tromlebremser. Skivebremser er rigtig gode, men kræver lidt vedligeholdelse – lidt lige som udvendige gear. Så hvis du ved med dig selv, at du næppe får dem smurt, så gå efter rulle- eller tromlebremser. Og husk at teste bremserne, før du køber – for der findes også skivebremser af ringe kvalitet.

3

Motor og batteri

Her bliver det kompliceret at sætte sig ind i, for der er rigtig mange typer og modeller. Men igen – tjek om motoren har et navn, fra et af de mere etablerede mærker. Det kunne fx være Bosch, Bafang eller Panasonic, så ved du i hvert fald, at du kan få lavet service på den, og at det er til at skaffe reservedele. På en god cykel vil batteriet typisk være et Lithium Ion. Du kan evt. overveje at tilkøbe et bedre eller større batteri, hvis du kan. Det kan være en god investering på sigt.

4

To eller tre hjul

Du kan få elladcykler med både to og tre hjul. To hjul giver en bedre køreoplevelse ved højere fart og længere afstande, mens tre hjul giver mere stabilitet ved lav hastighed, og når du skal træde cyklen i gang. Derudover opfører de sig meget forskelligt, når du svinger. Derfor kan det være en god ide, at prøve både to- og trehjulede modeller, for at finde ud, hvad du foretrækker. Men uanset er ladcykler ikke konstrueret til kapkørsel – og det er godt at huske, selv om de kan skyde en god fart med motorhjælp.

5

Serviceaftale

En god serviceaftale er efter min mening noget af det vigtigste, når du køber elladcykel. Hvis du fx køber en billig, kinesisk model på nettet, så har du ingen garanti for kvaliteten – eller for, at du kan få den repareret, hvis noget går galt. Det har du derimod, hvis du har en serviceaftale med producenten eller forhandleren. Og uanset kvaliteten er der jo på en elladcykel en del ting, der kan risikere at gå i stykker hen ad vejen.



Tohjulet lüksus

10%
MEDLEMS-
RABAT

MÆRKE: URBAN ARROW

MODEL: FAMILY

VEJL. PRIS: 34.495 KR. (MED MEDLEMSRABAT FRA

CYKLISTFORBUNDET: 31.045,50 KR.)

MERE INFO: WWW.SMARTMOVE.DK

Urban Arrow Family er en tohjulet elladcykel. Det betyder, at den har noget mindre plads på ladet end de trehjulede modeller. Til gengæld er den også smallere og lettere og glider derfor lidt nemmere gennem trafikken – og det kan være en fordel, hvis du ofte kører længere distancer.

Med kvalitets-letvægtsmaterialer kombineret med en kraftfuld Bosch centermotor er Urban Arrow Family den perfekte elladcykel til familien, der ønsker endnu mere fart og fleksibilitet end den traditionelle trehjulede ladcykel. Cyklen har indbyggede seler og plads til to små børn.

Det er helt sikkert en elladcykel i den dyre ende, men hvis du har smag for den opdaterede Long John-stil, så får du en familievenlig løsning med rigtig gode køreegenskaber for pengene.

Cyklen har en rækkevidde på 40-50 km på en opladning – og en opladning tager fem timer. Gearet er trinløst, og du kan tilkøbe skivebremser, hvis du ønsker det.

Svenske test af elladcykler

Hvis du vil vide mere om markedet for elladcykler, kan du kigge over på den anden side af Øresund. På den svenske hjemmeside **alltomelcyklar.nu** finder du nemlig en hel række grundige test af modeller fra forskellige producenter. Hjemmesiden er drevet af firmaet bag det svenske bilmagasin Tidningen Elbilen.



En kraftfuld svensker

MÆRKE: SEASIDE BIKE
MODEL: DER FINDES KUN EN MODEL
VEJL. PRIS: 26.729 KR.
MERE INFO: WWW.SEASIDE.DK

Seaside Bike er en robust og rummelig familiencykel, som kan tåle det skandinaviske klima. Cyklen er udviklet af to svenske småbørnsfædre, som har forsøgt at kombinere kvalitet, praktik og flot design i en kraftig og terrængående familievenlig løsning.

Den har plads til godt med bagage og op til fire børn, som kan spændes fast med Y-seler. Så den passer godt til større familier – eller folk uden bil. Du kan fragte op til 180 kg i ladet, og det er 80 kg over standarden for elladcykler.

Prismæssigt ligger den i den højere ende, når det kommer til elladcykler, men der er også tale om en både veldesignet, gennemtænkt og stabil cykel med mange gode egenskaber.

Ladet er i lakeret krydsfiner med to foldesæder, og stellet er i aluminium. Cyklen kan køre 40-60 km på en opladning og er udstyret med en kraftig centermotor, som kan trække læsset. Cyklen leveres med trинløse gear og skivebremsere på både for- og baghjul. Som bonus kan cyklen også parkeres på snuden, så den fylder mindre



Mellemklasse med udstyr

MÆRKE: BABBOE
MODEL: E-CURVE
VEJL. PRIS: 21.495 KR.
MERE INFO: WWW.BABBOE.DK

Babboe er et godt, hollandsk bud på en elladcykel med et godt match mellem pris og kvalitet. Det er en klassisk ladcykel med kasse i egetræ, men med det designmæssige raffinement, at kassen er med runde hjørner, som giver både god siddekomfort og et helt særligt look.

Du kan også få en Babboe med firkantet kasse, som egner sig bedre til varetransport, hvis det er det, du har brug for. Så hedder modellen Big.

Babboe e-Curve leveres med to bænke, fire Y-seler og en stor, rummelig kaleche, som kan tages af og på.

Ekstraudstyr er der masser af til en Babboe – fx både solsejl og en skridsikker måtte til, hvis du skal have din hund med ud af køre. Hollænderne bag konceptet har tilsyneladende tænkt på alt. Cyklen leveres med rullebremsere på forhjulene og skivebremse bagpå.



Et billigere alternativ

MÆRKE: MUSTANG
MODEL: MUSTANG FAMILY
VEJL. PRIS: 17.499 KR. (MED MEDLEMSRABAT FRA COOP: 13.499 KR.)
MERE INFO: WWW.SHOPPING.COOP.DK

Coop forhandler en af de billigste, men stadig fornuftige løsninger, hvis du har brug for en ladcykel på et begrænset budget. Stellet er af stål, og det giver en højere vægt end aluminium. Der kan også kun lastes 80 kg i kassen, men ellers er **Mustang Family** en ganske rummelig ladcykel i et neutralt design.

Selv om cyklen er i den billige ende, er alle dele fra kendte producenter – og med sådan en landsdækkende forhandler i ryggen, burde du kunne have tillid til garantiene. Cyklen har plads til fire mindre børn, som kan spændes godt fast med trepunktsseler.

Mustangen har en rækkevidde på 35 km på en opladning – og det er i den lave ende. Så det er en afvejning mere, som du kan tage med i dine overvejelser, når du opvejer prisen mod dine behov i hverdagen.

Med kilometervis af sandstrande, skærgård, hyggelige havne, et frodigt landskab og historiens vingesus er Årets Cykelrute i Europa en oplagt sommerferiedestination for cyklister.

Smukke sommerdage på Kattegattleden

ÅRETS
Cykelrute
i Europa





Sådan cyklede Malin

I pinsen i år cyklede Malin Westerlund hele Kattegattleden på fem dage fra Helsingborg i syd til Göteborg i nord – på en helt almindelig 5-gears Centurion. Hun overnattede undervej på vandrehjem og B&B.

Fem dage er – ifølge Malin – forholdsvis kort tid til hele ruten.

Så hvis du foretrækker at cykle langsomt eller bare gerne vil have god tid til afstikkere undervejs, skal du nok afsætte mindst en uge til hele Kattegattleden.

Malin er freelancejournalist og cyklist og har tidligere skrevet om sine cykelrejser i CYKLISTER.



– Når man først er begyndt, kan man ikke stoppe. Man bliver simpelthen afhængig af det.

Sådan siger en vejrbidt schweizisk kvinde, jeg møder på Kattegattleden, næsten helt oppe ved Kungsbacka, som engang var Danmarks mindste købstad. Kvinden er cyklet hele vejen fra Holland og har været på farten i lidt over en måned. Jeg har været afsted i fire dage, men jeg kan kun give hende ret.

Det er vidunderligt bare at cykle. Når turen går gennem frodigt land, og man kan dufte tang og tjære, høre gæsnes skræppen, gøgens kukken, mågernes skrig og se landskabet forandre sig: vandet glimter og kysten veksler mellem strandenge, sandstrande, vige og skærgård.

Sådan er Kattegattleden, som i år har vundet prisen som Årets Cykelrute i Europa. Ruten, som åbnede i 2015, følger den svenske vestkyst over næsten 400 km fra Helsingborg til Göteborg og giver fantastiske muligheder for cykelturister. Både til de helt korte weekendture og længere cykelferier.

Grøn idyl ved Kullen

Mit eventyr begynder i Helsingborg, og jeg mærker suset i maven fra det øjeblik jeg triller over færgets rampe og sætter kursen mod nord. Jeg er hurtigt ude af byen og cykler snart i det grønne. Langs vejen blomstrer vilde syrener. Jeg indånder duften og føler mig heldig. Og jeg tænker på mine efterfølgere, som snart vil kunne spise sig mætte i kirsebær, og siden i æbler fra de mange æbleplantager på Kullahalvøen.

Vinmarker er der også. Og det er næsten uvirkeligt, så grønt og fredfyldt der er, hele vejen fra jeg første gang ser Kullaberget rejse sig af Kattegat, til jeg næste dag har lagt både Kullen og Bjärehalvøen bag mig.

Klitter og knækbrød

Den næste strækning, mellem Båstad og Halmstad, er lidt mindre fredfyldt. For snart går cykelstien tæt op ad motorvejen. Men omme bag klitterne ligger havet. Og ind imellem slår stien et sving derved. Og Halmstad har noget storslået over sig med broen over den brede å Nissan og slottet, der spejler sig i åen.

Foran mig venter nye dejlige kyster og landskaber. Og selvom det er blevet sent, serverer værtinden på Steninge Vandrehjem te og knækbrød for mig. Og fortæller, at morgendagens strækning ikke er præget af store stigninger.

Uanset om du er ung eller ældre – eller om du har børn med på turen, så kan du nemlig sagtens finde en del af ruten, som passer til kræfterne. Det er netop en af grundene til, at Kattegattleden har fået prisen, som Årets Cykelrute i Europa.

Fladt stræk mod skærgården

Falkenberg er den første større by efter Halmstad. Den er hyggelig og kendt for sin strand, Skrea Strand. Mit højre knæ er stadig ømt efter turen over Bjärehalvøen. Men heldigvis er vejen til Varberg, hvor man kan besøge det stadig fungerende atomkraftværk, pilflad.

Først lige før byen Varberg rejser landskabet sig igen. Her begynder skærgården. Og da jeg to dage senere står ved vejs ende i det pulserende Göteborg, føler jeg for alvor, at jeg er langt mod nord. Nu gør det alligevel godt med et længere stop. 🚲

Weekendtur fra Jylland

Bor du i Jylland, er strækningen Gøteborg-Varberg oplagt. Du kan evt. tage færgen fra Grenå til Varberg og færgen hjem fra Gøteborg til Frederikshavn. Både selve Varberg og ankomsten til Varberg er eventyrlig. Der er 139 km mellem Varberg og Gøteborg, og kysten er skærgård hele vejen.

Halvvejs mellem Varberg og Kungsbacka passerer man et område præget af et par store fabrikker og atomkraftværket Ringhals. Men lige efter Ringhals overskues man af et yndigt landskab. Og har du tid, er der mulighed for at besøge Ringhals-værket, der i dag bl.a. rummer en større kunstsamling.

Weekendtur fra Sjælland

Har du kun en weekend eller en forlænget, og bor du på Sjælland, er strækningen Helsingborg – Båstad, eller 'bare' Helsingborg – Ängelholm, oplagt. Det er tæt på Sjælland, og turen er skøn hele vejen. Efter Ängelholm fortsætter Kattegattleden ud til en dejlig sandstrand.

I Torekov på Bjærehalvøens vestkyst kan det anbefales at tage en afstikker fra ruten med båd til Hallands Väderø. Her kan du bade, vandre og nyde øens særegne natur og dyreliv, ligesom der er mulighed for overnatning. Det er ren Astrid Lindgrensk idyl!
Se mere på hallandsvadero.se



Se mere om Kattegattleden på bit.ly/kattegattleden

Skyd genvej ved motorvejen

En stor del af strækningen Båstad – Halmstad går langs eller meget tæt på en motorvej (E6). Du kan evt. skippe etape ved at springe på et tog i Båstad og stå af i Halmstad.

De første 20 km ud af Halmstad er heller ikke så spændende. Så medmindre du gerne vil ud til stranden i Tylösand, kan du med fordel skyde genvej. Fra Halmstads centrum kan du

nemlig følge hovedvejen ud til Steninge og herfra hoppe på Kattegattleden igen.

Tjek rutens gode hjemmeside

Kattegattleden er kåret som European Cycling Route 2018 – en hollandsk pris, der skal anspre destinationerne til at anlægge flere attraktive cykelruter. Blandt de mange kriterier er en god

hjemmeside, og kattegattleden.se er simpelthen super.

Her finder du alt, hvad du har brug for at vide om udsigtspunkter, seværdigheder, toiletter, stig-

ninger, overnatningsmuligheder, spisesteder osv., når du skal planlægge din cykeltur. Du kan også finde information om og booke pakketure, leje af cykler og bagage-transport.



Hvad enten du begynder eller slutter din tur i **Göteborg**, og hvad enten du har børn med eller ej, så er Göteborg en overnatning værd. Liseberg, Nordens største forlystelsespark, er oplagt for hele familien, og i Klippans Kulturreseervat på Göta Älvens sydlige bred kan man snildt hænge ud en hel dag.



Lige uden for Helsingborg, løber Kattegattleden forbi **Sofiero**. Gennem smedjernsgitret til slotsparken får I et glimt af de berømte rodoendroner, som her er i fuldt flor.



På strandpromenaden **på vej ud af Helsingborg** passerer man det første, men ikke det sidste kallbadhus på turen. Kallbadhusene er en del af en 150 år gammel svensk bade-tradition, fortæller værtinden på Steninge Vandrarhem.



Kattegattleden udgår fra **centralstationerne i Göteborg** (billedet) og **Helsingborg**. Mellem de to byer stopper toget i Ängelholm, Båstad, Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg, Åsa og Kungsbacka. Cykler kan tages med i både tog og rutebiler (men ikke bybusser), hvis der er plads.

På **Kullen** kan du tage en afstikker til Mölle. Det er kun en kilometers penge fra Kattegattleden, og i Mölle kan du evt. stille cyklen og vandre ud til Kullens fyr. Slå også gerne et sving omkring den lille havn i idylliske Arild.



De sidste ca. 50 km inden Göteborg byder på vidunderlige udsigter over **skærgården**. Og en af Kattegattledens highlights er en afstikker med båd fra havnen i Gottskär til øen Nidingen ude i skærgården.



Har du glemt cykelpumpen, er der også råd for det. På Kattegattledens hjemmeside kan du finde pumpestationer ved at vælge **"Planera cykelture"** → **"Välj upplevelse"** → **"Pumpstation"**.

Varbergs fästning, bygget af Kong Christian IV, er en af de mange overnatningsmuligheder på Kattegattleden. Her bor man (overraskende) godt i de gamle fængselsceller.



Kattegattleden er godt skiltet. Men et kort er alligevel godt at have med. Det kan downloades som GXP-fil til GPS eller smartphone fra Kattegattledens hjemmeside eller bestilles som godt gammeldages papirkort på **kattegattleden.se** for 150 svenske SEK.



City-smart cyklist 2018

Selvom cyklen er et lavteknologisk transportmiddel, er der er heldigvis masser af *avanceret grej til gadget-interesserede* cyklister.



Foldecyklernes konge

Brompton er foldecyklernes svar på et teknisk vidunder – og med specialudgaven H6L Black Edition 18 smelter lækkert design og sammenklappelig kørekomfort sammen til ren luksus. Cyklen fås i sort, sort-orange og sort-turkis og leveres med genopladelige lygter og en taskeblok, så du nemt og hurtigt kan montere en taske.

PRIS FRA: 12.059,-

Gør din iPhone cykelklar

Nemt, hurtigt og sikkert. En Quad Lock iPhone-holder er et super brugervenligt monteringsystem til din smartphone, når du skal ud at cykle. Med den patenterede skubbedreje-låse-mekanisme kan du lynhurtigt montere mobilen og være sikker på, at den bliver siddende, hvor den skal.

NORMALPRIS: 499,-
MEDLEMSPRIS: 469,-



En cykellygte med IQ

Du mister den – vi finder. Det er DeLights motto. Firmaet står bag en intelligent cykellygte, som du kan forbinde med din smartphone via en brugervenlig app. Så kan du fx se på mobilen, hvor du har stillet din cykel – og lygten holder også selv øje med, om det er lygtetændingstid og tænder automatisk. Endelig har baglygten også bremselys. Lygten samarbejder villigt med både Android og iOS.

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



Lav din egen strøm

Med The Plug III kan du via et dynamo-nav generere din egen strøm. Fx til din GPS, mobil eller lygter. Monter den på toppen af forgafflen, tilslut til dit dynamonav og du kan nu oplade den enhed, du ønsker.

NORMALPRIS: 1.349,-
MEDLEMSPRIS, 1.250,-





⊙ **Lækker hverdagsluksus**

Cykler du meget i din hverdag? Så har du helt sikkert fortjent en gennemført kvalitetscykel fra Schindelhauer, hvor hver eneste del på cyklen – fra øverst til nederst – er en fortælling i sig selv. Tag på opdagelsesrejse i specifikationerne og forelsk dig fx i modellen Gustav, som leveres i en lækker mineralgrå nuance. Fås med 2 eller 8 gear.

NORMALPRIS: FRA 11.499,-
MEDLEMSPRIS: FRA 10.349,-



⊙ **Maximalt lys med USB**

Luxos U fra B&M er den ultimative dymanolygte, som lyser med op til 90 lux. Styrken kan du selv regulere med en knap – på styret, som samtidig er en USB-udgang, så du fx kan oplade din telefon.

NORMALPRIS: 1.500,-
MEDLEMSPRIS: 1.250,-



⊙ **Låsen skræmmer cykeltyven**

Abus Bordo 6000 Alarm er en stærk og praktisk foldelås med indbygget alarm. Hvis din låste cykel bliver udsat for voldsomme bevægelser, sætter den kraftige alarm i gang – og skræmmer tyven væk. Låsen er naturligvis forsikringsgodkendt.

NORMALPRIS: 1.499,-
MEDLEMSPRIS: 1.349,-



⊙ **Funky, farverig ekstralås**

Ottolock 152 er en smart letvægtslås på 152 cm, som er sikrere end en kabellås og lettere end en bøjlelås. Den kan ikke erstatte en forsikringsgodkendt lås, men er du glad for din cykel, er Ottolock et oplagt supplement, hvis du vil helgardere dig imod samvittighedsløse cykeltyve. Fås også i længderne 46 cm og 76 cm.

NORMALPRIS: 599,-
MEDLEMSPRIS: 539,-

SPØRSMÅL?

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

SKRIV TIL

1905@CYKLISTFORBUNDET.DK

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

Sommer med rabat



**Ny
fordel!**

Cykelkrydstogt i Kroatien

Ruby Rejser har 40 års erfaring med specialrejser og tilbyder nu udvalgte rejser med rabat til Cyklistforbundets medlemmer. Lige nu kan du fx booke en uges spændende sejl- og cykelferie i det smukke dalmatiske øhav.

SPAR 500 KR*

OPLYS MEDLEMSNUMMER VED BOOKING.



Alt til livet i det fri

Gode oplevelser starter med godt udstyr. Hos **Friluftsland** finder du alt hvad friluftshjertet begærer – lige fra telte og soveposer til kikkerter og kogegrej.

10 % RABAT*

VIS MEDLEMSKORT VED KØB



**Ny
fordel!**

Lej cykler i København

Skal du på ferie i København og vil have en cykel til rådighed? Hos **Copenhagen Bicycles** i Nyhavn kan du leje citybikes, racercykler, touringcykler og ladcykler med rabat.

SPAR 15 %

OPLYS KODEN 'VICYKLER2018', NÅR DU BOOKER



Elcykler til særpris

Lyst til lidt medvind på cykelstien? Hos **Smartmove.dk** får du kvalitetselcykler til ethvert behov – fx den hollandske el-ladcykel Urban Arrow.

10 % RABAT*

VIS MEDLEMSKORT VED KØB



Rabat på sommerhuse i Europa

Få rabat på sommerens feriebolig. Hos **NOVASOL** dansommer vælger du mellem mere end 40.000 skønne sommerhuse og ferieboliger i Danmark og 28 andre europæiske lande – i alle prisklasser.

10 % RABAT*

OPLYS MEDLEMSNUMMER VED BOOKING.



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.

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. RUBY REJSER ARRANGERER LØBENDE FORSKELLIGE REJSER MED RABAT FOR CYKLISTFORBUNDETS MEDLEMMER. FRILUFTSLAND GIVER IKKE RABAT PÅ DUNJAKKER FRA CANADA GOOSE (NB: MODELBILLEDE – DET VISTE UDSTYR FØRES IKKE I FRILUFTSLAND). RABAT HOS NOVASOL DANSOMMER GÆLDER KUN NYE BOOKINGER. ER DU ALLEREDE MEDLEM AF FORBRUGERRÅDET TÆNK, KAN DU KONTAKTE RÅDET OG SKIFTE TIL ET MEDLEMSKAB MED RABAT. HOS BIKESTER ER VISSE BRANDS UNDTAGET RABATTEN – SE HVILKE PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE



Overnat med rabat

Telt, hotel, hytte eller B&B? Sjælland, Jylland, Fyn eller øerne? Som medlem af Cyklistforbundet får du rabat på overnatningen på nogle af Danmarks skønneste pletter.

OP TIL 25 % RABAT

LÆS MERE UNDER CYKELFERIER OG OPLEVELSER PÅ CYKLISTFORBUNDET.DK/FORDELE



Nu
15 %
rabat

Gå ikke ned på udstyr

Hos **Bikester.dk** finder du cykler, tøj og grej til alle sommerens cykelture. Gå på opdagelse i det brede sortiment med 400 varemærker til gode priser.

15 % RABAT*

BRUG RABATKODEN 'BDKCYKLIST2018' I TRIN TRE VED CHECK-OUT

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
– uanset hvor mange I er: **PRIS: 500,-**



Digitalt ungdomsmedlemskab*

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



Seniormedlemskab**

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



**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 MEDLEMSKABER 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



Cyklistforbundet skal på Ungdommens Folkemøde



→ Nutidens udfordringer skal løses af fremtidens borgere. Det er tanken bag Ungdommens Folkemøde, der vil inspirere unge til at engagere sig i samfundet. Cyklistforbundet får i år sin debut på mødet, der foregår den 6.-8. september i Valbyparken i København. Det sker med eget telt, hvor der skal afholdes workshop og være aktiviteter for unge, der både lægger op

til sjov og til refleksion over, hvordan cyklen kan bruges som løftestang til at skabe en sundere og mere bæredygtig verden. Det forventes, at over 30.000 deltagere i Ungdommens Folkemøde. Der er stadig plads til unge frivillige, der vil være med til at arrangere Cyklistforbundets deltagelse. Skriv en mail til anf@cyklistforbundet.dk med tre ord om dig selv. 🚲

Indkaldelse til landsmøde 2018



Cyklistforbundets årlige landsmøde afholdes 27.-28. oktober på hotel Torvehallerne, Fiskergade 2-8, 7100 Vejle

Landsmødet er Cyklistforbundets øverste myndighed, hvor delegerede medlemmer fra Cyklistforbundets afdelinger og delegerede repræsentanter mødes for at sætte kursen for forbundets arbejde i det kommende år.

Forslag til behandling

Forslag, der ønskes behandlet på landsmødet, skal være hovedbestyrelsen i hænde senest seks uger før landsmødet. Det vil sige senest den 15. september.

Mere info om landsmødet på cyklistforbundet.dk/landsmoede2018

Dagsorden

1. Valg af dirigenter
2. Valg af referenter og stemmetællere
3. Hovedbestyrelsens beretning og debat herom
4. Regnskab og kommende års budget
5. Fremlæggelse og behandling af hovedbestyrelsens forslag til arbejdsprogram
6. Behandling af indkomne forslag
7. Valg af hovedbestyrelse og suppleanter
8. Valg af landsformand
9. Valg af revisorer og revisorsuppleanter
10. Eventuelt
11. Evaluering af landsmødet



Sådan behandler vi dine data

Vi har i anledning af de nye regler om persondataskytselse opdateret vores persondatapolitik, så den helt præcist beskriver, hvordan vi beskytter dine data. Det kan du læse mere om på: cyklistforbundet.dk/persondatapolitik



Debatten flytter

Cyklistforbundet har indtil for nyligt tilbudt alle, der oprettede en profil, at debattere på cyklistforbundet.dk. Siden har sociale medier vundet enorm udbredelse, og cykeldebatten har flyttet sig til Facebook og Twitter. På Cyklistforbundet.dk oprettes i dag yderst få nye kommentarer, og mange af dem er såkaldt spam. Det er derfor besluttet at lukke for debatmuligheden på web og i stedet invitere alle til at deltage i debatten her:

Facebook.com/Cyklistforbundet

Twitter: @Cyklistforbund

Instagram: @cyklistforbundet

DENNE GANG BRINGER
VI SNAPSHOTS FRA
#VICYKLERTILARBEJDE,
DER SOM ALTID STOD
PÅ I MAJ-MÅNED.



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

#pedalkraft



@stephanie.cph Første dag i
#vicyklertilarbejde. Ikke helt ringe endda



@librarylovestories We love libraries – and
bikes. "Let's take the bike to work"
#vicyklertilarbejde



@lsemichaela Jeg har cyklet hjem fra job i
Smørum i dag, og det har jeg simpelthen behov
for at dele. #vicyklertilarbejde



@busterbjorkman Meget siger jeg til min cykel,
men sjældent Ja. #skiftnugear
#vicyklertilarbejde



@1978ladydiana Så er der igen plads til cykler
på bunden af Randers havn. #randerscykelby
#vicyklertilarbejde



@louise_thejls Team Tango & Cash
#vicyklertilarbejde

Lisa Simpson
om trafikken
i København:



»Oh my God! It's wonderful!
More people biking than
driving cars.«



God cykelkarma – sådan spreder du den

Sommervejre er cykelvejre, men cykel-
trængsel kan give alt andet end god
stemning på cykelstien. Find din indre
gentleman frem – og vær med til at
aflive rygterne om, at cyklister kører råd-
dent og egoistisk.

Vi giver dig fem gode råd
til god stil i trafikken.



Råd nummer 2: Kør som en gentleman

Se flere på råd på
cyklistforbundet.dk/cykelkarma

Find os på nettet:

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



TO HJUL MASSER AF EVENTYR



ALLE BØRN CYKLER
I SEPTEMBER

CYKLISTFORBUNDET OG TRYGFONDEN PRÆSENTERER:

ALLE BØRN CYKLER

3.-16. SEPTEMBER 2018

GRATIS TILMELDING PÅ ABC-ABC.DK

 CYKLIST
FORBUNDET **TrygFonden**
Med støtte fra

Cyklisterforbundet og TrygFonden samarbejder om at gøre Danmark til verdens bedste og sikreste land at cykle til skole i. Ved at få flere skolebørn op på cyklerne styrker vi sundheden, indlæringen og trivslen for børnene og deres familier.