

CYKLISTER



Flyvende ferie

Er du til pakkerejsen med det hele, eller det mere vilde, når ferien skal foregå på en mountainbike?

SIDE 24

+ **GUIDE**
til køb
af MTB*

Danmarks længste to kilometer

Læs eventyret om den lange kamp om en fynsk cykelsti

SIDE 19

Når auto-hjælpen kommer på ladcykel

SIDE 16

KOMMUNALPOLITIK

Vi sætter spotlyset på cyklen i kommunalvalget, der kommer. **ER OGSÅ**

CYKELPOLITIK



UDFORSK NATUREN

10% MEDLEMSRABAT | KÆMPE UDVALG AF KVALITETSBEKLÆDNING OG -UDSTYR TIL FRILUFTSLIV



Womens Tempest 9 2021

Rygsækken har et kvindespecifikt design, der følger den kvindelige anatomi, mens et fleksibelt og dynamisk bæresystem følger kroppens bevægelser. Når sveden driver på vandrestierne, sørger rygstykket med AirScape-teknologi for optimal ventilation, pasform og komfort.

999,-

Genanvendte materialer. De nye Talon/Tempest rygsække er produceret af 100 x 210 denier Bluesign genanvendt Robic Nylon



Talon 11 2021

Rygsækken har et fleksibelt og dynamisk bæresystem, der følger kroppens bevægelser, når du ræser gennem terrænet.

Rygstykket i AirScape og blød skumpolstring sørger desuden for optimal ventilation, pasform og komfort - selv når sveden driver.

999,-



Nyt bæresystem. I den nye Talon/Tempest-serie har Osprey brugt et forstøbt stykke HDPE-plast til at afstive ryggen, hvilket giver mulighed for at lægge skumstrukturen i AirScape-rygstykket vandret, så det følger ryggens form og bøjning bedst muligt og tillader luftgennemstrømning på tværs af ryggen. Skumstykket i lænden er også blevet lidt mere stabilt, hvilket også giver bedre bærekomfort.



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

GODT Udstyr - BEDRE Oplevelser

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



INDHOLD



3 MEDLEMSRABATTER

4 ABC-Alliancen skal få børn op på cyklen

5 LEDER Vi når ingen vegne med en halv cykel

6-7 NOTER Nyt fra ind- og udland

TEMA

8 **Kommunalpolitik er også cykelpolitik**

9 Op ad bakke i Kronjylland

11 Svendborg: Masser af cykelpolitik

12 Cykling er naturlig sundhed og sund natur

13 Bondam:
Cykling kan og vil spille en rolle i valgkampen

14 Læserbreve og debat

15 Ladcykler udvikler sig i fuld fart

16 VVS og autohjælp på ladcykel

18 Danmarks længste 2 km
Kampen for en fynsk cykelsti

22 Broen til fremtiden

24 Flyvende ferie på MTB

30 NYT FRA CYKLISTFORBUNDET

31 #PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet

32 BAGSIDEN: Cyklistens færdselslov:
Må du drikke og cykle?



Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER



Alle Børn Cykler Alliancen, der blev lanceret 6. september, inviterer alle ngo'er, kommuner, regioner, virksomheder og andre, der ønsker at styrke børnecykelkulturen i Danmark, med i alliancen. Læs mere: alleboerncykler-alliancen.dk



"Det føles meget utrygt at cykle, når der ikke er en cykelsti, og man skal cykle meget tæt på bilerne"
Eleverne Ellana Nagel Bisleth og Pelle Enevold Trappaud Snedker fra Katri-nedals Skole

ALLE BØRN CYKLER ALLIANCEN:

Vi skal gøre cyklen til børns faste følgesvend igen

Vi har som land brug for, at alle børn får cyklen ind i deres liv fra tidlig alder. Cyklistforbundet stifter sammen med Jyske Bank og Novo Nordisk Danmark en bred alliance, der vil vende udviklingen med stadig færre børnecyklister. Nye faldende tal for børns cykling viser alvoren bag initiativet.

AF JANE KOFOD, KOMMUNIKATIONS- OG ENGAGEMENSCHEF, CYKLISTFORBUNDET

→ Alt for mange børn bliver transporteret på bagsædet af forældrenes bil, og alt for mange unge foretrækker bilen frem for cyklen, når de selv får kørekort. Den udvikling må og skal vendes. Vi har i en tid præget af enorme udfordringer i forhold til klima, livstilssygdomme og trængsel på vejene ikke råd til, at cyklen vælges fra. Vi har brug for, at den vælges til. Vi har brug for, at vores børn lærer cyklen at kende fra tidlig alder og tager den med ind i ungdoms- og voksenlivet.

Desværre går det den helt forkerte vej med børns og unges cykling. Et særudtræk fra DTU's transportvaneundersøgelse viser, at set i forhold til antal cyklede kilometer pr. dag er cykling hos de 10-17-årige faldet med 24,5% over en ti-årig periode (2009-2019),

mens antallet af cykelture pr. dag i samme periode er faldet med 31,9%. Børn og unge cykler kort sagt både mindre og sjældnere end for bare ti år siden.

Det er dårligt nyt i en situation, hvor danske børn ifølge WHO har europæisk bundrekord i fysisk aktivitet, og hvor kun 26% af de 11-15-årige lever op til Sundhedsstyrelsens anbefalinger om at være fysisk aktiv mindst 60 minutter dagligt.

Vælger cyklen fra

Det bliver på ingen måde bedre af, at Danske Regioner i 2020 kunne konstatere, at de 16-24-årige i stigende grad vælger cyklen fra og bilen til. Hvor der i befolkningen som helhed er sket et lille fald i brugen af personbil i

de tre foregående år, er den blandt de 16-24-årige steget med 14,7 %, mens deres brug af cykel er faldet med 15,1 %

At få flere børn til at cykle i deres hverdag kræver en bred indsats, hvor politikere, organisationer, skoler og forældre har hver deres ansvar og rolle at spille. I Alle Børn Cykler Alliancen er foreløbig 16 virksomheder, ngo'er, kommuner og regioner gået sammen for at skubbe på den udvikling. Over de næste år vil alliancen fokusere på tre ting: Vi vil give inspiration til, hvordan for eksempel forældre og skoler kan bakke op om børnecykling. Få børn og unge til at cykle mere. Og vil indsamle og formidle ny viden om børns cykelvaner. 🚲

LEDER

Vi når ingen vegne med en halv cykel

→ Har dit barn deltaget i en af Cyklistforbundets store landsdækkende børnecyklingskampagner – enten børnehavekampagnen *Vi kan cykle!* eller skolekampagnen *Alle Børn Cykler?* Det er der en ret stor sandsynlighed for, for hvert år deltager over 100.000 børn i vores kampagner.

Vi glæder os over hver en pædagog og hver en lærer, som tilmelder sin børnehave eller sin skoleklasse til de to kampagner, som skal give børn gode oplevelser med at cykle i hverdagen og inspirere børn til at få cyklen som fast følgesvend i livet. Vi glæder os også over hver en forælder, som lærer sit barn at cykle fra en tidlig alder. At cykle er godt for vores sundhed, for miljøet og for klimaet, og hver en pædagog, lærer og forælder er i realiteten med til at bakke op om cykelsagen. Tusind tak for det.

Hvad vi derimod ikke glæder os over, er når politikere i store politiske forlig spiser Danmark af med småpenge på cykelområdet. Siden CYKLISTERs forårsnummer har vi fået Infrastrukturplan 2035 – altså den plan, som lægger linjen for investeringer på transportområdet de mange år frem. Det er positivt, at samtlige partier i Folketinget er enige om behovet for en styrket indsats for flere cyklister af hensyn til netop vores sundhed og klima.

Men tale er ikke nok. Der er nødt til at følge penge med. De tre milliarder, som blev sat af til cykelområdet frem til 2035, er slet ikke nok til at løfte opgaven, hvis ambitionen er at gøre (el)cyklen til et reelt og attraktivt alternativ til de mange korte og kortere ture, som vi tager i vores biler – til skole og uddannelse, til arbejde, til sport, til bageren.

Det er som at give dit barn en halv cykel at cykle til skole på. Vi mangler cykelstier og supercykelstier i Danmark. Vi mangler cykelparkering ved trafikknudepunkter. Vi mangler bedre trafiksikkerhed for cyklister.

Det danske samfund sparer ifølge Transportministeriets egne tal otte kroner for hver kilometer, vi vælger cyklen. Vi vinder alle sammen, når flere cykler mere. I den situation er det beskæmmende at se det tydelige hierarki i partiernes aftaletekst: Bilerne får fem sider. Kollektiv transport får to. Cykling får bare en halv side - den allersidste. Cyklistforbundets udspil op til infrastrukturplanens vedtagelse 'Giv Danmark 2.275 km ny cykelsti' er desværre stadig aktuel – alt for aktuel. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTERFORBUNDET



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.*



Ansvar. redaktør
Klaus Bondam
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk
Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Jane Kofod
Trine Stig Mikkelsen
Morten Bracker
Kia Johansson
Sidsel Friis Marxen
Jonas Hedegaard

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
OTW A/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 overensstem-
melse med loven.
Forsidefoto: Mette Frandsen



FOTO: JENS WIGENSEN

Unge vælger bilen – oftere

Flere og flere unge er begyndt at tage bilen hen til deres uddannelsessted, hvor det tydeligt kan mærkes i form af fyldte parkeringspladser og trængsel ved indkørsler til gymnasier, erhvervsskoler og universiteter. Fx i Odense, hvor andelen af unge, som tager bilen hen til deres uddannelsessted, over 10 år er steget fra 20% til 36%, mens andelen af unge, som tager offentlig transport til skole, er faldet fra 20% til 12%. Cyklen er dog stadig unges studerendes mest populære transportmiddel, men hvor næsten halvdelen for ti år

siden tog cykel, er dette nu faldet til 43%. Der er store forskelle mellem uddannelsessteder, da geografi har en væsentlig betydning. Ved centralt beliggende uddannelser er andelen af elever som tager cykler eller offentlig transport højere end uddannelser, som er mere afsidesliggende. I Odense kommune har By- og Kulturudvalget afsat midler til at give studerende mere bæredygtige transportvaner og øge fokus på luftforurening, trængsel og deres egen sundhed.

KILDE: ODENSE KOMMUNE

Cykling er gavnligt for diabetikere

Ny forskning viser, at cykling kan reducere risikoen for tidlig død hos diabetikere. Faktisk viser studiet, som er udført af forskere fra TrykFondens Center for Aktiv Sundhed (CFAS), Rigshospitalet og Institut for Idræt og Biomekanik (IOB), Syddansk Universitet, at cykling kan reducere risikoen for tidlig død med op til 32 % over 15 år og en endnu større reduktion i risikoen for at dø af hjertekarsygdom sammenlignet med dem, der ikke cykler.

– Det er utrolig opløftende viden, for cykling er let at komme i gang med i sin hverdag, og det er også en meget skånsom motionsform sammenlignet med for eksempel løb. De nye resultater understreger, hvor vigtigt, det er, at vi indretter vores samfund, så vi fremmer hverdagsmotion som cykling. Det kan redde liv, siger Diabetesforeningens direktør Claus Richter.

Ifølge Diabetesforeningen har 750.000 danskere forstadier til type-2 diabetes, og Statens



FOTO: SHUTTERSTOCK

Institut for Folkesundhed estimerer, at antallet af patienter med type-2 diabetes vil være fordoblet i 2030.

KILDE: DIABETESFORENINGEN



FOTO: SHUTTERSTOCK

DSB udvider antallet af aflåste cykelparkeringer

I april måned var der 21. Nu er der 49. DSB udvider løbende antallet af aflåste faciliteter til cykelparkering og 24 mere er på vej – måske endnu flere. Det fortæller informationschef Tony Bispekov til CYKLISTER.

– Du tilmelder under DSB Plus, og det er (indtil videre) gratis at benytte.

Parkeringskurene låses op med enten mobilen (SMS) eller rejsekortet. De aflåste cykelparkeringer har begrænset antal pladser og er forbeholdt almindelige tohjulede cykler.

– Vi har fået fine tilbagemeldinger hos brugere, siger Tony Bispekov.

Der er fx aflåst cykelparkering i Esbjerg, Roskilde, Randers, på Østerport og i Korsør.

Læs mere på dsb.dk/dsb-plus/aflast-cykel-parkering/



FOTO: JENS HASSE

Flere børn bruger hjelm

Stadig flere børn spænder hjelmen, når de skal cykle til skole. Antallet er historisk højt, viser en landsdækkende cykelhjemstælling på skolevejene, som Rådet For Sikker Trafik har gennemført. 82 % af alle cyklende skolebørn spændte sidste år cykelhjelmen, når de satte sig på cyklen og kørte i skole. Det er en signifikant stigning i forhold til året før, viser den årlige cykelhjemstælling, som Rådet for Sikker Trafik og kommunerne har gennemført ved skoler i 33 byer.

Det er især de yngste skolebørn, der er gode til at få hjelmen på. Blandt de 6-9-årige skolebørn bruger 94 % hjelm, mens det blandt skolebørn over 12 år nu er 63 %, der har cykelhjelmen på, når de cykler i skole..

KILDE: RÅDET FOR SIKKER TRAFIK



FOTO: SHUTTERSTOCK

Støtte til mere cykling – men ikke i Danmark

European Cyclists' Federation, ECF, har på europæisk plan kigget på, hvilke lande, regioner og byer, som giver borgere og virksomheder et økonomisk incitament til at købe cykler og elcykler frem for biler eller varevogne. Der er næsten 300 skatteincitamenter og købspræmieordninger til cykling i hele Europa, der tilbydes af nationale, regionale og lokale myndigheder for at gøre det attraktivt at cykle mere og køre mindre i bil. Antallet af ordninger er steget betydeligt siden 2019. Du kan se hele listen her, men finder ikke Danmark. Vi har desværre ikke sådanne ordninger. Cyklistforbundet arbejder for bl.a. arbejdsgiverbetalte cykler.

ecf.com/resources/financial-incentives

30 km/t. vinder frem



I 60% af Paris har hastighedsgrænsen i nogle år været 30 km/t., og fra den 30. august blev endnu flere områder indbefattet, så det nu

gælder stort set hele Paris. Det sker for at mindske det offentlige areal, som er afsat til biler, og for at tilpasse byen til klimaændringer, mindske støjforurening og øge sikkerheden for bløde trafikanter.

Siden Anne Hidalgo i 2016 overtog borgmesterposten, er flere gader er gjort ensrettede eller omlagt til gågader, og nu er endnu et stort skridt altså blevet taget, så størstedelen af Paris' gader og veje har 30 km/t. som maksimum.

Desuden er det planen, at antallet af parkeringspladser på gadeplan skal reduceres fra 140.000 til 60.000. Op mod 200 andre byer i Frankrig har fulgt trop, og også fx Bruxelles og Bilbao har 30 km/t i det meste af byen.

KILDE: BLA. BBC



FOTO: SHUTTERSTOCK

DSB i den tunge europæiske ende

ECF, European Cyclists' Federation, har i rapporten 'Cyclists Love Trains' fra juli 2021 analyseret og sat fokus på forholdene for togrejserende med cykel. Rapporten sætter fokus på fleksibiliteten hos de europæiske togselskaber, herunder DSB. Parametre som 'cykelbilletpris' og 'brugervenlighed ifm. booking af billet' gør, at DSB, desværre, ligger i den nederste ende af listen, mens togselskaberne NS-DB (Holland/Tyskland), SNCB (Belgien), SBB CFF FFS (Schweiz) topper listen.

Derudover indeholder rapporten anbefalinger til, hvordan de europæiske togselskaber kan øge fleksibiliteten for passagerer, som ønsker at rejse med cykel på hele eller dele af rejsen. Det er fx tiltag som delecycler på togstationer, dedikerede cykelafsnit i togvogne og overdækket cykelparkering med mulighed for at oplade elcykler. Alt sammen for at gøre det mere fleksibelt for rejsende med cykel.

LÆS MERE: [ECF.COM/FILES/REPORTS/CYCLISTS-LOVE-TRAINS](http://ecf.com/files/reports/cyclists-love-trains)

El-ladcykler forurener signifikant mindre end varevogne

I de seneste år er hjemmlevering af varer steget markant, og studier fra England viser, at el-ladcykler udleder 90% mindre CO₂ end dieselbiler og sammenligner man med elbiler er udledningen stadig en tredjedel lavere. Og fordi el-ladcyklen er mindre og mere agil, er

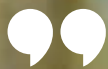
den væsentligt mere effektiv end varevognen. Rundt regnet er el-ladcyklen 60% hurtigere i tæt befolkede områder, da el-ladcykler kan køre udenom trafikpropper, tage smutveje og holde direkte foran kundens hoveddør.

KILDE: THE GUARDIAN



FOTO: SHUTTERSTOCK

KOMMUNALPOLITIK ER OGSÅ CYKELPOLITIK



Det er soleklart, at så snart at staten går ind og tilbyder medfinansiering, så er kommunerne klar.

JENS PETER HANSEN (V)
Cyklistforbundets landsformand
Byrådsmedlem i Randers

98 KOMMUNER GÅR TIL VALG DEN 16. NOVEMBER. MEN HVORDAN ER VILKÅRENE EGENTLIG FOR AT SÆTTE CYKLEN PÅ DAGSORDENEN I KOMMUNERNE? OG KOMMER CYKLISME TIL AT FYLDE NOGET I VALGKAMPEN? DET KOMMER AN PÅ, HVEM MAN SPØRGER.
LÆS VORES TEMA OM KV-2021

OP AD BAKKE I KRONJYLLAND



TEMA KV-2021

TEKST JØRGEN SCHLOSSER

FOTO: JENS HASSE

RANDERS

→ Når de 31 medlemmer af byrådet i Randers samles i det gamle, hvide rådhus på torvet vil en høj, mørk mand i tresserne ofte bringe emnet hen på cykling. Cyklistforbundets landsformand, Jens Peter Hansen har været byrådsmedlem for Venstre i 20 år, og som utrættelig forkæmper for cykelsagen oplever han, at det ofte er op ad bakke.

- Det er vanskeligt, fordi langt de fleste kommunalpolitikere - ikke kun i Randers Kommune, men i al almindelighed - oplever verdenen set hen over deres rat, siddende på deres bilsæde. Det ligger udenfor deres forestillingsevne, at man kan benytte cyklen som sit primære transportmiddel. Det gør, at det er svært at få dem til at indtænke cyklen som den schweizerkniv, den reelt er, til løsning af mange af de problemer, som hver kommune går og bøvler med, siger Jens Peter Hansen.

Den største udfordring er uvilligheden til at se cyklen som en virkelig seriøs komponent i den grønne omstilling.

- Den bliver ikke set som et reelt alternativ til den daglige persontransport. Hvis det lykkes at få kommunalpolitikere til at snakke





**... man sparer
samfundet otte
kroner hver gang
man cykler en
kilometer**

cykling, så er det næsten altid sikker cykling for skolebørn. 'Vi skal have de små til at cykle.' Jeg oplever nogle gange, at kommunalpolitikere fokuserer på, at nu skal vi gøre noget godt, så børnene kan cykle sikkert osv.: Det bliver et alibi for at sige, 'Jamen vi gør jo noget for cykling'. Men det er jo slet ikke noget der batter, når vi snakker grøn mobilitet, overhovedet ikke. Hvorimod, hvis det var sådan, at man virkelig fik skabt forhold, så de voksne cykler, så er jeg helt sikker på, at så kommer børn nok til at cykle, siger Cyklistforbundets landsformand.

Det er ikke kun uvillighed til at se cyklen, som et seriøst transportmiddel, der er en modstander i byrådsalen i Kronjyllands hovedstad. Økonomien spiller som altid en væsentlig rolle.

- Det er meget dyrt at anlægge cykelstier; som ikke teknisk sagkyndig, så er der nogle gange, man kan undre sig over, hvorfor det ikke kan laves billigere. Er der for lidt konkurrence? Er der for lidt stordrift, fordi cykelstier alt for tit bliver lavet drypvis i stedet for en samlet planlægning?

Men der er vel blevet bygget en del cykelinfrastruktur i Randers gennem tiden?

- Vi har selvfølgelig fået lavet lidt cykelstier i Randers Kommunes historie, men desværre - de ting, der er blevet lavet, er eksempler på, at cykelstier blandt kommunalpolitikere ses som nogle trofæer, man kan hænge over kaminpladsen, som kan være med til at sikre én genvalg næste gang. For en kommunalpolitiker drejer det sig om at få lavet en cykelsti i sit lokalområde, så man bliver populær hos sine vælgere og får nogle stemmer der. De cykelstier, jeg lige kan komme i tanker om, har allesammen været præget af det; altså frem for at man som kommunalpolitiker sørger for at afsætte nogle midler og udstikke nogle overordnede retningslinjer for, hvad man nu prioriterer, og så derefter overlade det til forvaltningen, til fagfolkene, hvor der skal bygges først, siger Jens Peter Hansen.

Hvis der er noget, der fremmer kommunernes lyst og mulighed for at bygge cykelstier, er det staten. Politikerne på Christiansborg har med mellemrum sat puljer af til uddeling hos kommunerne til ny cykelinfrastruktur. Det virker, siger Jens Peter Hansen.

- Det er soleklart, at så snart staten går ind og tilbyder medfinansiering, så er kommunerne klar. Altså vi kan se nu, med den cykelpulje der netop er blevet søgt til, at der blev søgt om tilskud for lige knap en milliard kr., og der er kun 135 millioner kr. til uddeling blandt kommunerne. For mig fortæller det alt om, at hvis kommunalpolitikere kan få cykelstier til halv pris, så er de klar, siger Jens Peter Hansen.

Men hvor meget kommer cyklen til at fylde i valgkampen i Randers?

- Cykling kommer ikke til at fylde ret meget. Klima og grøn omstilling kommer til at fylde lidt - og i den sammenhæng vil jeg i høj grad spille cykling på banen. Det samme vil jeg gøre angående trængsel. Og så fylder selvfølgelig altid meget i en valgkamp. Til det, vil jeg blandt andet sige, at man sparer samfundet otte kroner hver gang man cykler en kilometer. Beparelsen skyldes, at sundhedseffekterne er så store ved at cykle i stedet for at tage bilen, bussen eller toget (ifølge Transportministeriets tal). 🚲



TEMA KV-2021



– Jeg tror, det kommer til at spille en stor rolle generelt og er helt sikker på det i Svendborg. Ét er, at vi har den her enkeltstående sag med en cykelsti mellem Ollerup og Svendborg (læs side 18. red.) – det betyder meget for området omkring Ollerup. Noget andet er, at ved hver eneste budgetforhandling er der på tværs af partierne i byrådet et stort ønske om, at vi skal skabe større trafik-sikkerhed og bygge flere cykelstier. Det er nærmest fast kutyme, at hvis der er en sum til anlæg, vælger man at bruge den på cykelstier, fortæller Bo Hansen, der har været borgmester siden 2018.

Og hvad drejer cykelsnakkene sig om?



– En diskussion er flere cykelstier i landområderne. Det sikrer mobilitet mellem landsbyer og skoler og bedre hverdagsliv. Men diskussionen handler også om, at det skal være mere trygt at cykle tættere på vores by; simpelthen at øge trafik-sikkerheden. Også set i forhold til klimadagsordenen, hvor vi gerne vil have flere mennesker til at cykle, siger Bo Hansen.



SVENDBORG

→ For borgmesteren i Svendborg Bo Hansen (S) er der ingen tvivl. Cykling bliver en væsentlig del af valgkampen i Svendborg.

LÆS MERE OM
SVENDBORG
SIDE 18





TEMA KV-2021

TEKST JØRGEN SCHLOSSER

CYKLING ER NATURLIG SUNDHED OG SUND NATUR

EGEDAL

→ Nordvest for København ligger Egedal Kommune. For dem, der ikke er så kendt i det nordsjællandske, så huser Egedal bl.a. byerne Stenløse, Ganløse, Ølstykke og Smørum. Så er geografien på plads i kommunen, hvor 65-årige Niels Lindhardt Johansen siden 2006 har siddet i kommunalbestyrelsen, hvor han repræsenterer Lokallisten Ny Egedal. Han er desuden medlem af Cyklistforbundet og har som byrådsmedlem haft mulighed for at kæmpe for mere cyklisme.

– Jeg har været med til at presse på for flere cykelstier. For eksempel havde vi et privat areal i Smørum, der skulle byudvikles og lokalplanlægges. I det første forslag var der ikke cykelsti gennem hele boligforløbet eller bebyggelsen. Jeg var den, der tog initiativ til, at vi skulle sørge for, at der var cykelstier på begge sider af vejen i hele forløbet. Og det

blev skrevet ind i en lokalplan, at det skal der være. Og så er det jo en betingelse for, at man kan bygge. Der kan man let gå ind og gøre noget: Byudvikling og nye boligkvarterer. Det er klart, at det er lettere, når man starter fra scratch på en bar mark, hvor man kan tegne en ny vej med cykelsti, siger Niels Lindhardt Johansen, der oplever, at det er sværere at forbedre forhold i de ældre dele af kommunen.

– På eksisterende byveje kan det være svært at finde plads til cykelstier, selvom der er et stort behov. Generelt mener jeg, at vi som byrådspolitikere har en forpligtelse til altid at skabe gode vilkår for cyklisterne i lokalplaner, siger Niels Lindhardt Johansen.

Desværre oplever han som andre kommunalpolitikere, at man ofte skal væbne sig med tålmodighed, når det gælder cykelstier. Bedre forhold for cyklister kommer ikke rullende af sig selv.

– At forbedre forholdene for cyklister - det vil give bedre trafikale forhold, flere cykelstier, flere parkeringsmuligheder til cykler og så videre - vil ofte være et spørgsmål om økonomi. Her konkurrerer vi med alle de andre kommunale områder, og det hænder, at selvom alle er enige om at lave en cykelsti fra X til Y, kan

den blive udskudt, fordi der pludselig ikke er penge til det - og så bliver det udskudt et år, eller to eller tre. Det har vi været ude for i Egedal.

10 kilometer hvert år

Niels Lindhardt Johansen håber på at blive genvalgt ved kommunevalget. Han vil gerne fortsætte med at skabe bedre forhold for cyklister og den grønne omstilling. Han har et par ideer, som kommende politikere i Egedal og de 97 andre kommuner og finansministeren frit kan benytte.

– Man kunne for eksempel have et slogan, der hedder ”10 kilometer cykelstier hvert år i 10 år”, siger Niels Lindhardt Johansen, der oplever frustration over, at der kan gå meget lang tid, fra pengene er sat af, til der løber en ny cykelsti.

– Administrationen starter hvert år 1. januar med at sige: Nå, men nu er der sat penge af til cykelstier, og nu begynder vi at kigge på projektering og så videre.

Og så tager det rigtig, rigtig lang tid - op mod fem år. Der kunne jeg godt tænke mig, at man i stedet for havde en løbende planlægning af nye cykelstier. Således at man



Det er klart, at det er lettere, når man starter fra scratch på en bar mark

NIELS LINDHARDT JOHANSEN
Kommunalbestyrelsesmedlem
Lokallisten Ny Egedal

CYKLING KAN OG VIL SPILLE EN ROLLE I VALGKAMPEN



KLAUS BONDAM:

→ Cyklen kan sagtens spille en rolle i kommunalvalgkampen, hvis man forstår at gøre det. Det siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam. Han er tidligere borgmester i København (B), og han husker fx, da Ritt Bjerregaard stillede op som overborgmester i 2005.

– Da stod hendes folk ved en masse kryds og delte materiale ud, hvor hun lovede at forbedre cykelinfrastrukturen i 10 bestemte kryds i København. Og jeg kan se 16 år efter, at det sådan set er gået i opfyldelse. Det gælder fx 'Cykelslangen' hen over havnen og anlæggelsen af cykelsti i Stormgade, hvor man før måtte cykle gennem en kolonnade. Det var 10 helt konkrete ting, hun pegede på, og det kan jeg kun råde andre til også at gøre, siger Klaus Bondam.

Han tror cykling kommer til at spille en større rolle i valgkampen, end tidligere.

– Det hører jeg på vandrørerne og på ansøgninger til cykelpuljen, kan man se den store investeringslyst, der er i kommunerne. Der har været ansøgninger for over en milliard kroner til en pulje, der er 150 millioner kroner stor, så der er en kæmpe villighed blandt kommunalpolitikere, som virkelig vil det her, siger Klaus Bondam, der henviser til en pulje fra 'Aftale om grøn omstilling af vejtransporten' indgået i 2020, hvor kommunerne kan søge om støtte til cykelprojekter.

– Det er jo oplagt at se på, hvad mere cykling kan gøre i forhold til den ulighed, der er i sundhed, som rigtig mange kommuner kæmper med, fx ved at personalet på sundheds- og serviceområderne kan snakke cykling med borgerne. Og mange skoleledere og lærere kan i højere grad bruge cykling i undervisningen og i hverdagen på skolen - og idrætslivet kan tage fat i cykling: Hvorfor er det, at mange børn og unge bliver kørt i bil til idræt i stedet for at cykle? Politikerne bør generelt se cyklen som en løftestang til flere gode mål, blandt andet bedre sundhed for både børn, unge og voksne.

Klaus Bondam opfordrer desuden til, at kommunalpolitikere tager et af de svære, men vigtige emner op, nemlig hvordan ansvaret for cykelinfrastruktur fordeles mellem stat og kommune.

– Spørger man en embedsmand, vil han/hun sige, at på statens veje, har staten ansvaret for cykelstier - på kommunens veje, har kommunen, men det er jo sådan, at politikerne bestemmer, hvordan verden skal være og har mulighed for at ændre på tingene.

Man kunne fx sagtens forestille sig, at staten, hvis den vil sikre, at der er bedre sammenhæng mellem kommunal og statslig cykelinfrastruktur i en kommune, betaler hele gildet. Det er en interessant politisk diskussion at rejse. Det står jo ikke i Grundloven, at kommunerne skal betale 50 procent, siger Klaus Bondam. 🚲



Det er jo oplagt at se på, hvad mere cykling kan gøre i forhold til ulighed i sundhed

næsten kunne gå i jorden den dag, penge er der. Hvis man kørte efter sloganet "10 kilometer cykelsti hvert år i 10 år" havde man taget en politisk beslutning om, at det er det, man gerne vil fremme, og så skal der også sættes nogle midler til af det, siger Niels Lindhardt Johansen.

Og her må staten gerne hjælpe til. I Egedal har man fået to supercykelstier gennem kommunen. Det skyldes i høj grad støtte fra staten, mener han.

– Altså, jeg vil næsten vove den påstand, at hvis ikke der var statslige midler til supercykelstierne, så var de ikke blevet lavet. Det er et fantastisk incitament, at staten siger, nu betaler vi 50%, hvis kommunerne så også betaler 50%.

Men staten burde også finansiere cykelstier mv. på kommunale strækninger, der bliver belastet af øget trafik fra nye motorveje. Som eksempel nævner han, at Frederikssundsmotorvejen har medført betydelig mere trafik gennem Ganløse og videre til motorvejen. Det er gået ud over cyklisterne, bl.a. skoleeleverne, og trafiksikkerheden.

Endelig kunne man friholde nye cykelstier fra det kommunale anlægsloft. Det ville være godt for trafiksikkerheden, for pendling og godt bidrag til den grønne omstilling og almen sundhed. Og som Niels Lindhardt Johansen siger det: "Cykling er naturlig sundhed og sund natur." 🚲

Læserbreve og debat

Cyklistforbundet får mange henvendelser. Vi har udvalgt nogle af dem til CYKLISTER.

Kom med bedre lygter

Lars Lund-Hansen, Frederiksberg

→ Jeg cykler dagligt, året rundt, og kommer også jævnligt på veje uden gadebelysning, og jeg vil gerne have ordentligt lys på cyklen. Med udviklingen af LED skulle der endelig være basis for gode og kraftige cykellygter.

Man kan da også sagtens finde lygter med et kraftigt lys, men de er ikke gode. Alt for mange af de nye LED-lygter blænder de modkørende helt vildt. Nærlyset på en bil - der trods alt er endnu kraftigere - blænder slet ikke på samme måde, fordi reflektor og lygteglas er udformet, så hovedparten af lyset sendes i den retning, hvor der er brug for det. Sådan er det ikke med LED-cykellygterne. De er som regel cirkulære, så de sender præcis lige så meget lys op i hovedet på de modkørende som ud til siderne og ned på vejbanen. Og producenterne konkurrerer og annoncerer næsten kun med, hvor mange lumen lygten kan levere - og det er ofte imponerende - og ingen opdager, hvor elendigt lygterne er designet bortset fra de modkørende, der er så uheldige at blive fanget af lyskeglen fra monstret.

Det gennemgående kraftige, men dårlige lys, er ikke den eneste grund til at ruske op i lygtefabrikanterne. De har heller ikke haft evne eller vilje til at standardisere de beslag, lygterne sidder på. Endelig har branchen valgt nærmest at ignorere, hvad der ellers må være et voksende marked: lys til ladcykler. (Forkortet af red.)

CYKLISTER HAR SPURGT DIREKTØR I CYKELBRANCHEN, THOMAS JOHNSEN:

→ Vi har ikke tidligere hørt kritikken, men vi lytter altid til, hvad brugerne kommer med af input. Vi vil derfor videregive oplysningerne til de relevante aktører i branchen.

Lav lovpligtig registrering

Lisa Sonesson, Virum

→ Hvad er begrundelsen for, at vi ikke har et lovpligtigt registreringssystem for cykler og deres ejere med tilhørende mærkningsordning. Jeg kunne godt se fordelene i, at man ved lovgivning sorterede de værste cykelvrag væk fra trafikken. At der kom en mærkningsordning der kunne fastslå ejeren af cyklen via stelnummer. At cyklister i højere grad bliver ansvarlig for placeringen af deres cykel - og dermed også får en stemme, når det handler om at bygge opholdsplads til cykler. Dette kunne være midlet, der forhindrede en del cykeltyverier gøre det lettere at finde ejeren af en henstillet eller glemt cykel. Og ikke mindst ville det blive nemmere at undgå bjerge af cykelvrag foran stationer, indkøbscentre mm.

SVAR: Cyklistforbundet arbejder for, der indføres et tidssvarende digitalt stelnummersystem.

Idé: Udform cykelstier efter brugerne

Kenneth Schifferer Madsen, København

→ Det er ikke nok at etablere flere cykelstier. De skal også udformes efter de brugere, man gerne vil have. De fleste cykelstier rundt om i landet, etableres for at højne sikkerheden for skolebørn. Det virker dog til at man gerne vil flytte pendlere over på el-cykler og måske endda på speedpedelecs, det vil andet lige betyde højere fart på cykelstierne. Med højere hastigheder, betyder det noget for udformningen af cykelstierne hvis de både skal være sikre, og man også gerne vil have at pendlere i stor stil bruger cykelstierne.



Cykelvæksthuset hjælper private og offentlige virksomheder med at flytte medarbejdere og opgaver fra bil til cykel. Få et gratis rådgivningsforløb

**Læs mere om mulighederne på:
www.cykelvæksthuset.dk**

Ladcykler udvikler sig i fuld fart

En ladcykel er ikke bare en ladcykel. Især udvikling af elmotoren har betydet, at ladcykler er i rivende udvikling, hvor nogle af de nye cykler kan laste op til 350 kg.

→ Nye ladcykler på markedet et stort potentiale til at gøre den bynære varelevering mere bæredygtig end med varevogn. Det fortæller Trine Stig Mikkelsen, der er daglig leder af Cykelvæksthuset, som er Cyklistforbundets rådgivningscenter for virksomheder.

– Der foregår i disse år en stor udvikling af nye typer og modeller af ladcykler, og det betyder, at de bliver interessante at bruge til fragt for flere og flere virksomheder. Det skyldes blandt andet udviklingen af elmotorer, der gør ladcyklerne i stand til at transportere tungere fragt over længere distancer, fortæller Trine Stig Mikkelsen.

Hvor ladcykler for få år siden lastede op mod 100 kilo, er der nu el-ladcykler, der klarer op til 350 kilo. Og det er muligt at skræddersy ladcykler til den enkelte virksomhed, alt efter hvad de skal transportere.

Til januar er det et år siden, at Cykelvæksthuset åbnede med en bevilling fra staten, og Cykelvæksthuset rådgiver både om, hvordan man kan fremme medarbejdernes cykling og

hvordan man kan bruge ladcykler til virksomhedens fragt og opgaveløsning.

– Vi rådgiver om, hvilke muligheder og erfaringer der er – både ved en-til-en rådgivning til virksomheder og på vores hjemmeside. Vi kommer med en masse fakta om de mange positive gevinster ved at benytte ladcykel. Der er store fordele både for virksomhedens bundlinje og for klima, trængsel, miljø og sundhed, siger Trine Stig Mikkelsen.

Og kigger man på fakta, er det nemt at få øje på fordelene for virksomhederne ved at benytte ladcykler i byen.

→ En fjerdedel af alle varer i byen kan leveres på ladcykel – det stiger til hele 50 procent, hvis man udelukkende kigger på lette varer

→ Den gennemsnitlige fart i byen for en ladcykel er 14,4 km/t og den gennemsnitlige bilhastighed er 18 km/t. Men undersøgelser på, at leveringer på cykler er hurtigere og mere pålidelige end med bil. Selvom

cyklen kan bære mindre og kører langsommere end bilen, så er der områder i byerne, hvor cykler pga. trængsel og trafikregulering kommer hurtigere fra A til B ved brug af cykelstierne og andre veje, som er uegnet til biler

- Cykler er hurtigere ved stoppene, da de har lettere ved at parkere. De skal ikke som varebilerne bruge tid på at finde parkeringsplads, da de kan parkere på fortovet eller lige foran døren
- Medarbejderne bliver sundere, og det reducerer sygedagene
- Driftsudgifter til en ladcykel er væsentlig lavere, end til en varebil.

For enhver virksomhed er bundlinjen vigtig – kan det løbe rundt at erstatte en del eller hele transporten med varebiler med ladcykler? Det vil afhænge af omstændighederne, forklarer Trine Stig Mikkelsen.

– Den klart største udgift er løn, og derfor er det afgørende at se på ladcyklernes effektivitet i forhold til virksomhedens behov. Skal der mere end én ladcykel til at distribuere det samme antal pakker som en diesel-varebil, vil skiftet fra vare- til ladcykel ikke kunne betale sig lige så hurtigt, siger hun og uddyber:

– Men sammenlignes der mellem ladcykler og elektriske varebiler, forskyder regnestykket sig, fordi elektriske varebiler er dyrere i indkøb end fossile varebiler. Så kan det igen betale sig med en ladcykel. 🚲



Fra last- og varevogn til ladcykel

Autohjælp på cykel? Ja, det findes. Og VVS'eren kan også køre ud på cykel.



Jesper Egholm fortalte - ligesom SOS Dansk Autohjælp - om sine erfaringer med ladcyklen på en konference på Københavns Rådhus, som var arrangeret af Cykelvæksthuset, Københavns Kommune og Region Hovedstaden.

VVS'er på cykel

→ Egholm VVS har til huse lige ved Torvehallerne i København, hvorfra de servicerer hele Indre By, og en pæn del af turene foregår på ladcykel. Det er nemlig godt for både kunderne og Egholm VVS. Det fortæller Jesper Egholm, der er ejer af firmaet gennem 20 år. For 13 år siden prøvede han for første gang at bruge en ladcykel i dagligdagen.

- Vi kunne se, at vi faktisk kunne være mere punktligt på cyklen, fordi vi ikke længere skulle lægge en buffer ind med tid til at finde parkeringsplads. Når vi sagde til kunden, at vi kom klokken 8, kunne den godt blive 8.45, fordi vi skulle finde parkeringsplads først, og der kunne være meget langt hen til kunden, fordi p-pladsen ikke lige lå ved hoveddøren - nogle gange en kilometer. Men med cyklen holder vi lige foran hoveddøren. Det er både kunden og jeg glad for, fordi jeg skal ikke forklare dem, hvorfor de skal betale for 45 minutters 'finden parkering', siger Jesper Egholm.

Siden dengang er der kommet flere cykler til.

- Jeg kunne se, at det var en god forretning, og nu har vi tre cykler, nogle på el og en uden el. Vi kan have alt det værktøj, vi skal bruge i den. Er det større opgaver har vi en lille anhænger, vi kan sætte bagpå, siger Jesper Egholm. Han har dog stadig nogle firmabiler, for nogle opgaver kan ikke løses via cykel.

Men hvad med vejret? Er det praktisk, hvis der kommer en byge.

- Jeg tror, man bliver lige så våd af at gå 500 meter med sin værktøjskasse, som at cykle tre kilometer, og der er ikke nogen, der har taget skade af lidt vand.

Jesper Egholm slutter med en historie om en lille bonus, nogle medarbejdere kan have ved at passe arbejdet på ladcykel.

- Vores medarbejder Tobias er cykelrytter i sin fritid og kører på ladcyklen uden el. Når han har kørt på en ladcykel, uden el, fyldt med værktøj en hel dag og kommer hjem til sin fem kilos carbon-racer, er han rigtig glad og kan køre rigtig hurtigt, siger Jesper Egholm med et smil. 🚲

14,4

km/t er den gennemsnitlige fart i byen for en ladcykel

Autohjælp med pedalkraft

→ Vejhjælp forbindes mest med en gul eller rød lastbil. Men i København ankommer nogle af redderne fra SOS Dansk Autohjælp nu på en el-ladcykel. Og det sparer tid, meget tid.

– Når vi sad i lastvognen en fredag eftermiddag i København, kunne vi se på vores GPS, at de var 4 minutters kørsel hen til kunden, som vi skulle hjælpe – men det tog rent faktisk 25 minutter at køre derhen. Og det er jo et problem, for vores kunder stiller nogle krav om, at de gerne vil videre, siger driftschef Reno Nebelong-Ibsen.

SOS Dansk Autohjælp har cirka 15.000 assistancer om måneden på Sjælland, og regner normalt med, at hver assistance varer en time. Men cyklen har vist sig at være en gamechanger.

– På den hurtigste af vores cykler inde i København har vi præsteret at køre 11 assistancer på fire timers vagt,

fortæller Reno Nebelong-Ibsen. Det svarer til, at hver assistance gennemsnitligt har taget knap 22 minutter.

SOS Dansk Autohjælp har i første omgang indkøbt to elcykler med lad, der kan rumme udstyr nok til at klare de mest gængse vejhjælpssituationer. Et hold reddere har været på kursus i at betjene cyklerne, der kommer op på en kampvægt på ca. 150 kilo, når de er pakket med bl.a. donkraft, reservedunk, værktøj og to reservebatterier.

– Vi har købt cyklerne, fordi de kan være med til at dække vores behov for at komme hurtigere frem gennem tæt trafik, men de er i høj grad også en del af vo-

res målsætning om at være klimabevidste, siger Reno Nebelong-Ibsen. Ifølge driftschefen er der nu 10 reddere i virksomheden, der kan udføre autohjælp på cykel.

– Det er frivilligt for de ansatte, om de vil udføre vagter på cykel, og dem, der kører i dag, er enormt glade for det. Jeg har selv kørt i København i lastvogn siden jeg var 18 år gammel, og har aldrig forestillet mig, jeg skulle køre på cykel herinde. Men det er jo fantastisk, hvor afslappende, det er, og vi overhaler jo en masse biler, der holder i kø – også fra konkurrenten, siger Reno Nebelong-Ibsen. 🚲



God gammel ide

→ At bruge ladcykel er en gammel ide. Her er det en tidlig ambulance. 🚲

El-ladcyklerne fra Dansk Autohjælp er specialfremstillet af Ladcyklen.dk. De har en rækkevidde på 100 kilometer på en opladning.





Jens Fabricius, næstformand i Cyklistforbundets Svendborg afdeling betegner det som meget utrygt at cykle på ruten.

Danmarks længste to kilometer

ngste

Kampen om den fynske cykelsti begyndte for 60 år siden og har krævet en kæmpe indsats fra lokale ildsjæle og Cyklistforbundet i Svendborg.

→ Der er så smukt på Sydfyn – ikke mindst ved det ældgamle gods, Hvidkilde, og landsbyen Ollerup hvor skov, bakkede marker og Hvidkilde Sø smykker området, så både Morten Korch og HC Andersen ville have klappet i deres fynske hænder. Både over landskabet og over historien om en cykelsti, der involverer både to grever, en 'degn', en borgmester, Vejdirektoratet og politikerne på Christiansborg.

Det er historien om en cykelsti, som ikke findes endnu, men efter op mod 60 års kamp kommer den. Det har politikerne på Christiansborg nemlig lovet i en skriftlig aftale. Det er ganske vist!

Historien begyndte, da man for mange år siden valgte at lægge hovedvejen mellem Fåborg og Svendborg, så den løber lige mellem Hvidkilde Gods og Hvidkilde Sø. Her lagde man samtidig kimen til mange års bryderier og konflikt. De godt to kilometer mellem Ollerup og Svendborg er blevet kaldt Danmarks længste to kilometer – i hvert fald set med cykelbriller. Siden 1960'erne er der blevet talt om behovet for en cykelsti på strækningen for at give beboerne i klyngen af landsbyer en sikker vej ind til Svendborg. Selv for voksne cyklister kan det være en skræmmende oplevelse at køre på strækningen – og de færreste vil drømme om at sende deres børn ud på den.

En af dem, der ved hvordan det er at cykle på strækningen, er Jens Fabricius, næstformand i Cyklistforbundets Svendborg afdeling og mangeårig forkæmper for cykelstien. Han er tidligere skoleleder på Vester Skerninge Friskole og har været med til at danne en forening og en Facebook-gruppe, der i flere år har ført en intens kampagne for cykelstien. →



– Når man cykler mod Svendborg og kommer forbi efterskolen, forsvinder cykelstien pludseligt under dig, og så befinder du dig i det sorteste hul rent sikkerhedsmæssigt. Du kører klinet op ad kæmpe lastbiler, og du har en lang strækning op ad bakke, hvor det er så snævert med autoværn og høje asfaltkanter, at det simpelthen er dybt, dybt utrygt at køre der. Der er et sted hvor bilerne må køre 80 km/timen, ellers er det 50 km/t og 40 km/t., siger Jens Fabricius, der dog ofte kører på vejen.

– Jeg kører som regel på den, også lidt af princip. Jeg holder godt øje med, hvad der kommer bagfra, men jeg må indrømme, at jeg også nyder at trække en hale af biler bag ved mig, der respekterer de fuldt optrukne linjer og holder sig bagved, siger næstformanden, der forklarer, at behovet for cykelstien er åbenlyst.

– Der ligger en kæmpe landsbyklynge herude: Ollerup, Vestre Skerninge, Ulbølle, Hundstrup og flere skoler. En masse mennesker på den ene side og Svendborg på den anden side. Og vi har ikke nogen cykelforbindelse, der er tryk og sikker. De der små 2 km., som det handler om; det er jo så grotesk, at der er fin cykelsti op til begge ender af den der utrygge distance, og sådan har det været i mange, mange år, siger Jens Fabricius. I landsbyklyngen ligger bl.a. Ollerup Efterskole, Gymnastikhøjskolen, Den Frie Lærerskole, Ollerup Friskole, Ollerup Plejecenter og længere ude Vester Skerninge friskole, Vestermarkskolen og Idræfteskolen Ulbølle. I samtlige støtteerklæringer fra skolerne understreges det netop, hvordan den manglende forbindelse er en hæmsko i deres bestræbelser for at skabe god cykelkultur blandt børn og unge.

– Cykelstier de har det jo ligesom cykelkæder, de er ikke bedre end det svageste led. Så det er virkelig eksemplet på et missing link lige der, siger Jens Fabricius.

Har taget alt for lang tid

Det paradoksale ved strækningen er, at behovet for en sikker forbindelse mellem Ollerup og Svendborg næsten ikke er til diskussion. Også borgmesteren i Svendborg siden 2018, Bo Hansen (S), vil have en løsning og mener, det har taget alt for lang tid.

– Det er bestemt ikke rimeligt, at man skal kæmpe for det i så lang tid. Det er et utrygt sted at cykle, og man burde have fundet en løsning for lang tid siden. Når man fra statslig side ikke har det, skyldes det, at løsnin-

gen ikke ligger lige for. Man skal finde nogle fysiske løsninger i et herregårdsmiljø, hvor rigtig meget af det der er på siden af vejen, er fredet, bl.a. nogle store træer i en allé, så det er en af årsagerne til, at Vejdirektoratet har været så længe om det, siger Bo Hansen.

Da hovedvejen (efter amtets nedlæggelse) er en statsvej, er det staten, der har ansvaret for at anlægge en cykelsti. I 2009 konstaterede Vejdirektoratet, at hvis der skulle laves en cykelsti på strækningen skulle hele Hvidkildealléen eller slotshaven ryddes. Det protesterede Friluftsrådet, greven fra godset Christian Ahlefeldt-Laurvig-Lehn (nu afløst af sønnen Carl Johan) og Danmarks Naturfredningsforening imod, og der endte cykelstien så.

I 2015 kom sagen igen op at vende. Her havde man taget højde for kultur- og naturmiljøet og lavet en cykelsti, der blandt andet benyttede sig af tunneller. Men også det projekt strandede, men denne gang skyldes det også prisen på hele projektet, som blev et godt stykke over de 40 millioner kroner.

Problemerne kom frem til overfladen på et møde, der fandt sted på Hvidkilde Gods 6. april 2019.

– I fælles forståelse med greven og de primære interessenter inviterede vi presse, politikere og borgere til et stormøde på Hvidkilde Gods med intensioner om åben dialog om en løsning. Vi havde fået arkitekten Philip Rasmussen – som er kendt for mange cykels-tiprojekter rundt omkring i landet – til at komme med sit bedste bud på, hvordan man man løse det her på en flot og hensynsfuld måde. Men på mødet afviste både greven, Danmarks Naturfredningsforening og kultur-



Når man cykler mod Svendborg og kommer forbi efterskolen, forsvinder cykelstien pludseligt under en, og så befinder du dig i det sorteste hul rent sikkerhedsmæssigt.

arvsforeningen løsningen, fortæller Jens Fabricius.

Så cykelstien langs hovedvejen blev hældt ned ad brættet endnu engang. Modstanderne ønsker alle en alternativ rute syd om søen, som er længere end den langs hovedvejen.

På initiativ af Bo Hansen enedes alle parter senere om opbakning til en borgmester- appel til ministeren om statens hjælp til en løsning syd om Hvidkilde Sø, når nu det tilsyneladende ikke kunne lade sig gøre langs statsvejen.

Og det er her, at der virkelig går Morten Korch i den. Det er historien om den fynske borgmester, der på to møder gør sit til at få overbevist transportministeren om, at der skal anlægges en cykelsti.

– Jeg kom jo sent ind i den her sag, da jeg først blev borgmester i Svendborg 2018, og jeg har stor respekt for dem, som har kæmpet for cykelstien før, siger Bo Hansen, der benyttede et lille fif, for at få cykelstien igennem på Borgen.

– I transportpolitik synes jeg ofte, at det er nogle meget store ønsker, man har, og som man møder op med hos transportministeren. Det kan være helhedsplaner, som nærmest skal ændre infrastrukturen i en hel landsdel. Jeg tog derimod netop cykelstien fra Ollerup



Sådan har de kæmpet for cykelstien de seneste år

Det har taget mange års intens kampagne fra lokale ildsjæle, politikere og Cyklistforbundet i Svendborg at få cykelstien til at blive til virkelighed. Her er hvad de gjorde.

- Dannede i 2018 et uformelt forum, eller lokal gruppe af ildsjæle "Cykelstigruppen i Borger-FO-RUM5762." I 2019 oprettede de "Forening til fremme af Cykelsti mellem Ollerup og Svendborg, da der fra særinteresser kom kritik af, at "forummet jo var uden mandat"
- Oprettede en Facebook-gruppe: Cykelsti Hvidkilde Nu! Den har 1100 medlemmer og har været et forum for fakta, film og debat
- Allierede sig med skoler, uddannelsesinstitutioner og turismeerhvervet
- Oprettede lokal afdeling af Cyklistforbundet der havde dialog med forvaltning og politikere
- Producerede professionel film til sociale medier med interview med lokale borgere og skrev talrige indlæg til lokale medier
- Holdt dialogmøde med Vejdirektoratet og Danmarks Naturfredningsforening
- Holdt en aktiv dialog med såvel lokale som nationale politikere
- Indkaldte til stormøde på Hvidkilde Gods, hvor alle interessenter og lokale politikere mødte op, og filmen blev vist
- Cyklede med folketingspolitikere/kandidater på ruten. Borgmesteren deltog også.



til Svendborg op på to møder jeg havde med transportminister, Benny Engelbrecht, hvor jeg nævnte, at enten måtte staten løfte den opgave, der ligger med den statslige forpligtelse på vejen, eller skabe en ny cykelsti, der skulle gå syd om Hvidkilde Sø.

Her begynder historien at ligne et af eventyrdigterens eventyr. Cykelstien blev nemlig i slutningen af 2020 nedfældet på skrift i en politisk aftale udfærdiget på Christiansborg om grøn omstilling af vejtransporten. Her skriver partierne bag forliget (regeringen, Radikale, EL og SF) følgende:

"Parterne er opmærksomme på, Vejdirektoratet er i gang med at undersøge mulighederne for en cykelsti mellem Ollerup og Svendborg. På grund af vanskeligheder ved etablering af en cykelsti langs statsvejen, er parterne enige om, at en alternativ linjeføring ad kommuneveje skal finansieres på linje med et statsvejprojekt."

Det skyldtes ikke mindst den radikale Rasmus Helveg Petersen, der er valgt på Fyn.

Og nu ligger sagen i Vejdirektoratet, der genbesøger hvor vidt det er muligt at etablere cykelsti langs statsvejen. Det er dog politikere, der i den sidste ende skal beslutte en løsning på hovedvejen, eller om staten - for første gang måske nogensinde - skal bekoste og opføre en cykelsti på kommunal vej, syd om søen.

- Jeg ved ikke, om det er første gang, hvis

det sker, men sjældent er det i hvert fald, fortæller afdelingsleder Mette Fynbo i Vejdirektoratet. Hun kan ikke i skrivende stund løfte sløret for, om cykelstien kommer til at gå langs hovedvejen eller syd om søen - det er i den sidste ende en politisk beslutning. Men hvorfor har Vejdirektoratet ikke truffet en beslutning for mange år siden?

- Det er jo en kompliceret sag, som vi har kigget på ved flere lejligheder og hvor der er forskellige lokale holdninger, men det er jo først nu, der er sat midler af til den, siger Mette Fynbo.

Jens Fabricius og Foreningen til fremme af cykelsti mellem Ollerup og Svendborg ønsker stadig cykelstien ved hovedvejen og ikke den længere, syd om søen.

- Vi ønsker stadig løsningen langs hovedvejen, som er den korteste løsning, og som også er den dyreste - og flotteste. Jeg har langturscyklet rundt i verden på kryds og tværs og oplevet lidt af hvert, men det her kan måle sig med noget af det mest groteske og utrygge, man kan se rundt omkring. Samtidig har en strækning langs godset potentiale til at kunne måle sig med det flotteste, jeg har oplevet fra en sadel. Potentiale til noget helt spektakulært. Og vi er bekymrede for, om en løsning syd om søen, gennem åbent land og øde strækninger bliver tryk nok, siger Jens Fabricius. 🚲

Efter 60 års kamp er der nu løfte om en cykelsti på disse to kilometer gennem et af Danmarks smukkeste landskaber.



Tør du cykle her?

Se video med Jens Fabricius fra Hvidkilde på Cyklistforbundets YouTubekanal

Trafik og klima vedrører os alle

OGSÅ OS I FAGBEVÆGELSEN

FOA er sammen med Cyklistforbundet, en række fagforbund og øvrige organisationer gået sammen i klima-alliancen Broen til fremtiden, som om kort tid barsler med et trafikpolitisk udspil. CYKLISTER har bedt sektorformand i FOA, Reiner Burgwald, fortælle, hvorfor fagbevægelsen skal interessere sig for andet og mere end lønforhold og arbejdsmiljø.

→ Vi er en meget bred alliance og dermed også udfordret på at udforme vores ambitiøse standpunkter. Derfor har vi valgt at udarbejde det vi kalder positioner. Altså, hvad kan vi samles om at mene om f.eks. landbrugets, byggeriets og trafikens ansvar for de menneskeskabte klimaforandringer, og særligt hvori deres bidrag skal bestå for at Danmark kan blive CO₂ neutral i 2040, som er et krav Broen til fremtiden er samlet om at kæmpe for.

I alt for mange år er politikere vejet tilbage for at prioritere kollektiv trafik fremfor individuel. Meget få større infrastrukturprojekter har i sit udgangspunkt haft til formål at

begrænse privatbilismen ved at lave begrænsninger for deres færden. Selvfølgelig har det betydning, at landets største byer har været præget af kæmpe anlægsarbejder, hvor vejnettet midlertidigt har været begrænset for at etablere metro, sporvogne og super el-busser. Selvfølgelig er der lavet enkelte supercykelstier, ensretning og begrænsninger af tunge erhvervskøretøjer i visse bydele. Men hånden på hjertet. Vi har ikke beslutningstagere, der reelt går i brechen for kollektiv trafik, for en anden trafikkultur og som i ord og handling prioriterer en politik der gør persontransport bæredygtig.

Individuel persontransport er alene bæredygtig, hvis vi alle tager cyklen. Ingen elbil eller brintbil vil kunne blive bæredygtig, hvis den bruges som i dag og dermed i gennemsnit befordrer 1,08 personer i myldretiden. I dag slides 4 x gummi mod asfalt når 2,8 millioner danskeres biler dagligt transporterer sig til og fra job. Det er ikke bæredygtigt og vi kan ikke være bekendt at fortsætte ad den asfaltevej.

Selvfølgelig har vi, i vores privilegerede del af verden, råd til at have en målsætning om at erstatte CO₂ osende biler med el-biler. Men vil vi være det bekendt? Vil vi blot fortsætte med at fremme usunde og ikke-bæredygtige trafikvaner, uden skelen til hvilke muligheder resten af verdens befolkning efterlades med?

Mener FOA noget om det?

FOA er landets tredjestørste forbund og repræsenterer et bredt udsnit af landets offentligt ansatte. Vi har mange erhvervsuddannede og ufaglærte som medlemmer, og en del medlemmer nøjes ikke med at transportere sig til og fra job, men transport imellem borgere er en vigtig del af deres velfærdsvirke.

Trafikpolitiske spørgsmål er ikke det der optager FOA i dagligdagen. Men som led i vores medlemskab af Broen til fremtiden, og da trafikken er blandt de 3 største syndere i klimakampen, er også vi blevet udfordret. At være en seriøs deltager i kampen imod klimaforandringerne, lader sig ikke gøre uden stillingtagen til hvordan vi i Danmark skal bidrage.

Broen har udsendt et spørgeskema til medlemmerne og bedt os tage stilling til en lang række trafikpolitiske tiltag med henblik på at reducere trafikens udledning af CO₂. Det skabte en rigtig god og interessant debat i forbundets ledelse, hvor konsensus var ret markante signaler og en klar melding om, at vi ikke kan være bekendt ikke at mene noget om så centralt et emne.

Blandt FOA's medlemmer er alle typer trafikanter repræsenteret. Mange af vores medlemmer hænger ligeledes i trafikken og spiller godt liv. Endnu flere vil, hvis udviklingen på boligmarkedet fortsætter, blive tvunget til at flytte længere væk fra bycentrene og dermed deres arbejdspladser. Det er dyrt og tidskrævende for den enkelte, men hvis alternativet enten ikke eksisterer eller ikke er attraktivt og praktisk muligt, er bilen jo uundværlig.

Gulerod og pisk

Skal vores trafikvaner ændres, kræver det meget 'nursing' og en del pisk. Med henblik på den forestående klimakatastrofe kan det jo kun gå for langsomt. Måske er den største hurdle, at de, der skal træffe de nødvendige beslutninger, netop vil være dem, hvor der reelt er eller kan etableres alternativer til individuelle transportmidler - Hovedstadsområdet, måske hele Sjælland og de øvrige større byer.

BROEN TIL FREMTIDEN

Cyklistforbundet er medlem af Broen til Fremtiden, der er en alliance bestående af grønne og sociale bevægelser, faglige organisationer samt forskere. Målet er et CO₂-neutralt Danmark baseret på 100% vedvarende energi senest i 2040 - skabt ved hjælp af en socialt ansvarlig og retfærdig grøn omstilling.





Der er ingen job på en død planet.

REINER BURGWARD PÅ
WEBINAR AFHOLDT I BROEN TIL
FREMTIDEN

Der kan næppe findes brugbare alternativer til el-biler i tyndbefolkede områder. Men tænk hvor meget godt der kan gøres, hvis der overalt blev færre biler på vejene, med deraf færre ulykker, mindre forurening og meget mere plads til cyklister og dermed sund og bæredygtig trafik. Elcyklen, og andre batteridrevne færdselsmidler, vil kunne revolutionere vores trafikvaner i de kommende år. Det giver nogle helt nye muligheder, som vi ikke havde for blot få år siden. Men det kræver modige politikere, der tør prioritere vejnettet til glæde for andre end privatbiler, og det kræver smarte, gennemtænkte og ikke mindst billige alternativer til bilen.

Trafikken er et stort problem for mange, for samfundet og for kloden. Hvor der er vilje, er der vej. Fremtidens vej bør være en anden end hidtil, og der er i den grad behov for at vi i fællesskab sætter en anden dagsorden, end den der fortsat fremmer individuelle transportløsninger. Vi skal pege på alle de fordele, der er ved at tænke nyt og tænke kollektivt.

Mindre spildtid, mere fællesskab, mange flere cyklister, mere motion, friskere luft, sikrere (skole)veje og sundere medborgere.

Nu mangler vi bare politikere, der har viljen og anviser nye veje. Trafik vedrører os alle! 🚲



Reiner Burgwald:
"Vi har altid i fagbevægelsen haft som formål at overlevere et bedre samfund, end det, vi selv er vokset op i."

10 KLIMAVENLIGE IDÉER

REINER BURGWARD:

- Befordringsfradrag der fremmer samkørsel og straffer alene-kørsel i områder med myldretidstrafikale udfordringer
- Belønning af virksomheder der målrettet fremmer samkørsel og dermed begrænser trafikmængden
- Højere fradrag for færre kilometer ved brug af cykel – opsparring af gratis billetter til tog og bus til brug i dårligt vejr
- Flere cykelstier og flere supercykelstier
- Busbaner og el-busser – den hidtil ulige kamp om vejnettet skal vendes til gavn for kollektiv trafik
- Parkeringsanlæg ved togstationer og CO₂-neutrale trafikmidler, som elcykler og elbiler
- Massive investeringer i regional- og fjern tog
- CO₂-afgift på benzin og diesel hvor provenuet anvendes til investeringer i kollektiv trafik og med kompensation til de økonomisk dårligst stillede
- Langt mere beslutningskraft til kommunerne, så der kan indføres restriktioner overfor privatbilismen, indføres bilfrie zoner, hastighedsbegrænsninger mv.
- Differentieret skrotningspræmie, så biler med gamle biler får større præmier, og familier, der dropper bil nummer to eller tre, endnu større.

MINITEMA:
Mountainbike-
ferie

På ferie med to hjul i sporet

Der er flere muligheder, når ferien til udlandet skal foregå på en mountainbike. Pakkerejsen til begyndere og let øvede - eller hardcoreturen, hvor din krop nærmest trænger til ferie bagefter.

Pakkerejsen med det hele

Det kan være sin sag at finde rundt i de lokale mountainbikespor i et andet land. For hvor godt er de afmærkede? Hvilke udfordringer byder det enkelte spor på, og hvad gør man, hvis sporet viser sig at være for let eller for svært? Med en pakkerejse er du godt hjulpet.

De høje bjerge i Alperne byder på store udfordringer, mens fx Blekinge har mere venlige spor.

→ Der venter tekniske udfordringer og nye oplevelser, når man tager til udlandet for at køre på mountainbike. Kobler man sig på en pakkerejse, kan man koncentrere sig om at cykle, for arrangøren viser vej, sørger for hotel og kender de gode spisesteder.

- Vi kører med som guider og tager folk med ud på spor og stier, som man skal kende lokalområdet for at finde. Med vores kendskab til lokalområdet kan vi målrette turene til deltagernes tekniske og fysiske niveau og

efter vejret, hvis det forandrer sig. Vi kan både putte ekstra udfordringer på og skære turen ned, fortæller Jakob Hertz, som tilbyder udlandsrejser gennem sit firma Mountainbikerejser.dk.

De seneste år er der lagt mange hop og drop ind i danske spor. Derfor efterspørger mange rejselystne bikere tekniktræning eller undervisning i at køre bedre igennem sving.

- Det sjove ved mountainbike er, at der er så meget teknik, man kan arbejde med, og

folk vil køre på klipper og i bjerge, fordi de kan bruge teknikken, når de kommer hjem, siger Jakob Hertz.

Kunderne fordeler sig på tre typer

Mountainbikerejser.dk har tre typer kunder: Enkeltpersoner, som vil ud at opleve andre spor. Det kan være i Blekinge eller rundt om Mont Blanc i de franske alper. Andre kommer nogle stykker sammen, for eksempel kæreste-par. Den tredje er klubber og firmahold, som vil have en tur bliver tilpasset deres niveau.

– Langt de fleste har deres cykel med, for de vil helst køre på udstyr, de kender. Mange har cykler i den dyre ende, mens man får en cykel til 10-12.000 kroner, hvis man lejer af os. Vores cykler er ikke fancy, men de gør jobbet, siger Jakob Hertz.

Aldersmæssigt spænder mountainbike bredt, men den største gruppe på rejseselskabets ture er mænd fra slut 20'erne til midt 60'erne med flertallet i 40'erne og 50'erne. Cirka en tredjedel af kunderne er kvinder.

– Mænd og kvinder kan sagtens køre sammen, men vi laver også kvindeture. Kvinder går typisk mere op i at øve teknik, så hvis de ikke kan komme op ad en bakke, vil de prøve igen, hvor mænd skynder sig at løbe det sidste stykke op, og så vil de hurtigt videre. Men tekniktræning består netop af gentagelser, siger Jakob Hertz.

Blekinge er velegnet til første udlandstur

Mountainbikerejser.dk tilbyder pakkerejser til Blekinge i Sverige, et par steder i Norge og til Chamonix, som ligger ved foden af Mont Blanc.

Jakob Hertz anbefaler, at man vælger Blekinge til sin første udlandstur. Her er ture til henholdsvis begyndere og letøvede og til øvede.

– Det er en fordel, at man har siddet på en cykel før og er vant til at bruge kroppen, for vi er i gang i fem-seks timer om dagen. På ture for begyndere og letøvede underviser vi i teknik, så man kommer nemmere og sikrere gennem ruten, mens vi med øvede lægger vægt på at køre ture.

Rejseselskabet tilbyder også ture for begge grupper til Frankrig, men generelt er det øvede ryttere, som tager cyklen med til Alperne.

– De fleste vælger at tage en uge dernede, og så er man typisk godt i gang med at køre mountainbike. Men det er ikke ekspertryttere, vi sender afsted. Det er motionister, som



Blekinge
MTB-Center
2017.



Spor langs
fossen i
Norge.

kører mountainbike en-to gange om ugen og har kørt weekendture i et års tid, siger Jakob Hertz.

De norske fjelde er anderledes end terrænet i både Blekinge og Alperne.

– I Norge er der store vidder og langt mellem huse og byer, og kun få stier krydser det spor, man kører på. Uanset om man kører på teknisk svære eller lette spor, er Norge en stor naturoplevelse, siger Jakob Hertz.

Alperne byder på lange nedkørsler

Om man vælger nordisk eller fransk, afhænger af flere ting.

– Blekinge ligger blot to timers kørsel fra København og fire-fem timer fra de fleste steder i Jylland og er derfor velegnet til en weekendtur, hvor man kommer over til et

helt andet terræn med klipper og sten og flere bakker end de fleste steder i Danmark, siger Jakob Hertz.

Der er noget længere til Chamonix ved grænsen til Italien. Til gengæld kommer man ned til et område med lange nedkørsler.

– Man tager liften op og får fart på ned ad Mont Blanc. Undervejs prøver man at tage svingene lidt bedre end på turen før. Der er over 2.000 højdemeter ned, så man oplever også forandringer i klimaet, mens man bevæger sig ned ad, fortæller Jakob Hertz.

I mountainbike skelner man mellem forskellige former for kørsel. Cross country (XC) er det mest almindelige i flade Danmark. Man kan godt køre i bjerge på en XC-cykel, men to andre kategorier er begge skabt til lange nedkørsler.



MINITEMA: Mountainbike- ferie

I downhill tager man en lift op for at køre direkte ned ad bjergsiden. Cykler til downhill er bygget med stærkere hjul og større støddæmpere og vejer så meget, at de er for hårde at køre opad på.

Enduro-cykler er også bygget mere solidt, men da de er knap så tunge, kan man godt køre opad eller bære cyklen hen til et sjovere spor. Så her kan man tage lidt på eventyr på cyklen.

– Vi laver enkelte enduro trailture til Chamonix for folk, som synes, det er sjovt at køre nedad, siger Jakob Hertz.

Svært at finde gode spor

Hvis man vil til Frankrig på egen hånd, er det mest oplagt at køre enduro, vurderer Jakob Hertz.

– Man kan købe pakker til skianlæg, hvor man tager liften op og kører ad velbyggede spor ned. Hvis man hellere vil køre rundt oppe i terrænet, finder man måske ikke de mest velegnede spor. Man kan godt finde stier på et kort, men mange afmærkede spor er i den



I Norge er der store vidder og langt mellem huse og byer, og kun få stier krydser det spor, man kører på.

begyndervenlige ende, hvor de fleste, jeg guider, ønsker mere krævende spor. Derfor er det mest ikke-afmærkede spor, jeg guider på. Det kan lade sig gøre, fordi Jakob Hertz er kommet i Chamonix i 30-35 år, så han kender området, som andre kender deres lokale skov herhjemme

– I Blekinge er der i praksis ingen afmærkede spor, men vores guider har cyklet i området masser af gange, så de kan hurtigt justere til, hvis det viser sig, at den planlagte rute ikke passer til deltagerens tekniske niveau, siger Jakob Hertz. 🚲



”Vi kører rundt i ret højt terræn på op til 2.800 meters højde. Det er langt over trægrænsen, hvor bjergene er fyldt med jord, klipper og sten.”

Læs beretning
fra Schweiz på
næste side.

Oplevelsen er meget større i Alperne

To gange har 40-årige Lasse Hansen været med på en tur til de schweiziske alper, hvor rytterne hver dag passerer to bjergpas. Selv om det er ekstremt hårdt, nyder han de mange timer på cyklen, det anderledes terræn og synet af gletsjere, bjergtoppe, dale, skyer og højderygge.

→ Jeg mærker virkelig min krop, og når jeg kører ned ad små stier, lukker jeg af for alt andet, fordi jeg bliver udfordret konstant. Jeg kan cykle i lang tid uden at tænke på andet end, hvad der er lige foran mig. Det er også fedt at se, hvordan jeg bevæger mig i landskabet, når jeg kigger tilbage på en bjergtop, som jeg var på to timer før, siger Lasse Hansen.

Herhjemme kører Lasse Hansen mountainbike i skovene nord for København, men to gange har han været med på en betalingstur til Schweiz, som en af hans venner arrangerer. En selvarrangeret tur til Mont Blanc i Frankrig står også på cykel-cv'et. Det er den store forskel i terrænet, som trækker ham sydpå.

– Du kan finde klipper på Bornholm, hvor du kan køre nedad i to-tre minutter. I Alperne kan det gå nedad i to timer. Der er meget længere stræk end i både Danmark og Sverige, siger Lasse Hansen, som bor i Vanløse. Han havde senest sin mountainbike med i de schweiziske alper i slutningen af juli.

– Det er ikke alle og enhver, som kan være med på turen. Vi sidder på cyklen i ti timer om dagen og passerer to bjergpas. Vi møder op dernede med vores cykler og har meldt os til ud fra den forudsætning, at det bliver hårdt, så vi skal have et vist niveau, fortæller Lasse Hansen.

Selv om sporene kræver hans fulde opmærksomhed, er det ikke faren ved at køre i bjerge, som driver ham.

– Jeg kan blive reddet, hvis der sker noget, men jeg ved samtidig, at der er langt ned til byen, så jeg er fyldt med adrenalin. Det får mig til at leve mig ind i sporet. Jeg skal hele tiden vurdere risiciene, men hvis det var fare, jeg gik efter, ville jeg vælge en bikepark, hvor man tager liften op og kører over store hop på vej ned. Det er ikke vilde stunt, som tiltaler mig, men det at være ude i lang tid, siger Lasse Hansen.

Adrenalin fylder kroppen

Det er ikke til diskussion, at turen går til Schweiz, for det er det område, vennen kender. Ruterne er en blanding af cykle- og vandrestier i bjergene, og turene går ikke kun op eller ned.

– Vi kører rundt i ret højt terræn på op til 2.800 meters højde. Det er langt over trægrænsen, hvor bjergene er fyldt med jord, klipper og sten, og når vi kommer ned mellem træerne, kører vi på vandrestier, som hælder noget mere end i Danmark, fortæller Lasse Hansen.

Undervejs ser rytterne scenarier med gletsjere, bjergtoppe, dale, skyer og højderygge, som de prøver at nyde synet af. Husene ser anderledes ud, og på bjergskråningerne går køer går rundt med klokker om halsen.

– Det er lækkert at have noget flot at kigge på, når vi træder i pedalerne i en time eller halvanden på vej op til et pas. En lang tur opad har også sin charme, for så bruger jeg kroppen på en anden måde, siger Lasse Hansen om den fire dage lange mountainbiketour.

Rytterne kører fra by til by og overnatter på et bed and breakfast, et hostel eller et lille hotel. Men det kan være svært at falde til ro.

– Vi har kørt ned mod byen i lang tid i et terræn, vi ikke kender, så vi er godt trætte. Men adrenalin kører rundt, fordi vi er høje af de udsigter, vi har haft i løbet af dagen, og den distance vi har rykket os. Vi begyndte om morgenen med at tage en lift op og har så kørt over et pas for at lande i en by til frokost. Det har egentlig været en fin dagstur, men vi tager lige et nyt pas om eftermiddagen, konstaterer Lasse Hansen.

At rytterne overnatter i forskellige byer betyder, at de har alt udstyr med sig.

– På bikepacking har man tasker foran og bagpå, så der kan du have telt og sovepose med, men for os vil tasker forstyrre cyklens bevægelser. Derfor har vi alt med i en rygsæk på max 25 liter. Jeg begynder turen i et sæt rent cykeltøj. Det har jeg på i alle fire dage, så det bliver godt bliver





FOTO: METTE FRANSEN

Lasse Hansen hviler ud.

beskidd, fortæller Lasse Hansen, som også har regntøj, værktøj, små reservedele og lidt proviant med på ryggen.

Gode ture bygger på research

I år var der syv ryttere med på turen til Schweiz, som Troels Bernth fra guidefirmaet Trailskipper Bornholm arrangerer hver sommer.

- Vi kører på så mange spor som muligt i et højt terræn, så jeg laver ruter langs bjergrygge. Ellers ville vi bare køre ned igen, så snart vi var kommet op, siger Troels Bernth.

Man kan sagtens selv tage til Alperne, men når man skal krydse meget land og finde fede spor højt oppe, kræver det kendskab til, hvordan man bevæger sig i bjerge, og man skal kende til ruter, så man kan navigere, for eksempel hvis et spor viser sig at være ufremkommeligt på grund af sne eller et stenskred.

- Min tur er resultatet af, at jeg har været dernede mange gange på egen hånd. Nogle ruter er lagt ind på GPS, men jeg bruger også meget tid på research på computeren herhjemme, og det kræver, at jeg kan læse kort og højdekurver. Man kan sagtens sætte en rute sammen, men når man kommer derned, finder man ud af, at den zigzagger, fordi stien er så stejl, at man hverken kan cykle op eller ned. Derfor skal man finde et spor, som nok er længere, men har mindre fald, siger Troels Bernth.

LASSE TIP!

Ture til udlandet

- I stedet for en dyr cykel og nyt gear så sæt penge af til at tage på tur til udlandet, hvor du både får oplevelser og forbedrer din teknik
- Forbered dig med ture herhjemme. En tur med bare en enkelt overnatning giver dig en ide om, hvad du får brug for at have med. Fyld rygsækken, kør ud i den lokale skov og overnat i en shelter
- Det er godt at have en regnjakke med, men om det er en åndbar til flere tusinde kroner eller en billig model er ikke afgørende. Når du bevæger dig i lang tid, bliver du alligevel våd af sved
- Du tænker måske, at du vil have en bog med, men efter en lang dag på cyklen er der ikke stor sandsynlighed for, at du har overskud til at hyggelæse. Brug pladsen til noget andet, for eksempel en oppustelig hovedpude
- Undersøg ruten i udlandet - er der cykelspor? Eller tilmeld dig en betalingstur. Så finder du ud af, om du selv har lyst til at arrangere din næste tur.

Til turen opad prøver han at ramme almindelige veje og grusveje, for man kan komme til at bruge timer på at klatre op ad en sti.

- Det er ligesom et spil, bare med kort og Google Earth. Hvis man finder en vej, som går op til et pas, og man ikke kan komme ned på den anden side, må man finde en vej til et andet pas.

Man kan godt tage til Alperne uden research og bare cykle afsted, men de fleste sø-

ger udfordringer, som passer til deres tekniske niveau.

- Hvis man bare kører op i bjergene, bruger man måske en hel dag på at finde et enkelt fedt singletrack. Hvis man tager ned for at prøve sig frem, bør man i det mindste have en ide om, at man skal fra en by til en anden med fire dale imellem. Så kan det være, at det bliver en lortetur, hvor man bærer cyklen i 40 procent af tiden, men man har stadig været på eventyr, og man lærer af sine fejl, siger Troels Bernth.

Sverige et godt sted at begynde

Det kan Lasse Hansen tale med om. For tre år siden tog han til Frankrig på egen hånd for at cykle rundt om Mont Blanc. Han havde fundet en vandrerute, han ville køre ad, men han havde undersøgt sporet for lidt.

- Jeg kom til at gå meget med cyklen på ryggen. Jeg fik stadig en god oplevelse og lærte en masse, men det blev ikke den cykeltur, jeg havde regnet med. En bedre undersøgelse havde været givet godt ud, erkender han.

Alligevel anbefaler Lasse Hansen, at man tager til udlandet med sin mountainbike. Den første tur bør dog ikke gå til Alperne, men til Sverige.

- Sverige er et godt sted at prøve at cykle hele dage, for der kan være langt imellem, at man kommer til en by, hvor man kan proviantere. Man kan let køre to-tre timer i skoven uden at møde andre, og selv om svenskerne skilter godt, kan man aldrig helt vide, om man er på rette vej.

Det giver noget at tage på ferie og køre i mange timer hver dag.

- Det kan være, at man kører, indtil stien er helt mørk, og når man har slået telt op, kravler man ind i det mørkeskidd. Det er ofte det, man husker, når man kommer hjem. At det var hårdt, men det lykkedes.

Turene til udlandet giver mig en form for bekræftelse. Samtidig er landskaberne i både Sverige og Schweiz større og mere imponerende end herhjemme. Selv om vi har skove af en vis størrelse i Danmark, skal jeg kun cykle i en halv time for at komme ud til en større vej. Det er en anden oplevelse for mig at være i en skov eller på et bjerg, hvor jeg er væk fra motorlarm, siger Lasse Hansen. 



Gode råd til køb af mountainbike

Mountainbikes findes i mange forskellige priser og kvaliteter. Læs her, hvad skal du kigge efter, hvis du vil prøve kræfter med den populære sport.

→ Jakob Hertz fra Mountainbikerejser.dk anbefaler, at du finder en cykelhandler, som har mange mountainbikes i forretningen, heriblandt dyre cykler. Det betyder dog ikke, at du behøver lade dig ruinere for at komme i gang.

– En god opstartscykel koster 10-12.000 kroner. Det er bedre at begynde der og sælge cyklen for det halve et år senere, hvis man vil skifte til en dyrere cykel til den tid. Hvis man lægger ud med en cykel til 50.000 kroner og opdager, at det ikke er den type, man vil køre på, får man måske også kun det halve igen. Så det vil være en dyr erfaring.

For 10-12.000 kroner får man en god hardtail, hvor den 'hårde hale' indikerer, at cyklen ikke har støddæmpere bagpå.

– Det er en fin introduktionscykel, hvor man får meget for pengene. Den er også nemmere at cykle på end en fuldt fjedret cykel, hvor man skal ofre mindst 5.000 kroner mere for at få samme kvalitet, uden at cykelglæden bliver så meget større. Så hellere bruge penge på undervisning i teknik, så man lærer at bruge cyklen. 🚲



FRA JAKOB HERTZ

- 1 Det er svært at købe en mountainbike over nettet. Støt den lokale cykelbutik, hvor du kan få rådgivning og efterspændt cyklen
- 2 Du kan booke en intro tur hos blandt andet cykelhandlere rundt om i landet. Så kan du spore dig ind på, hvilken cykel du vil have, så du kan møde forberedt op i cykelbutikken
- 3 Du kan leje en cykel. Det koster få hundrede kroner om dagen. Lej eventuelt forskellige typer af cykler over nogle weekender og få en føling med, hvilken du skal vælge
- 4 Mountainbikes findes i extra small, small, medium, large og extra large. Der er forskel på mærkerne, så man kan ikke sige entydigt, hvilken højde på rytteren de enkelte størrelser passer til
- 5 Pas på med at købe for billigt. Hvis du bliver grebet af sporten og vil køre på spor med rødder, hop og drop, kan de helt billige cykler ikke holde. Samtidig er sliddele lavet af blødere materialer og holder derfor ikke så længe, så det bliver hurtigt dyrt i reservedele
- 6 Hvis du køber en dyr cykel, kommer du ned i vægt og får bedre bremses og gear, men en cykel i 10.000 kroners klassen har samme funktionalitet som en dyr. Her er gear, forgaffel og hjul normalt i en ok kvalitet, og støddæmperne fungerer med luft, hvor de på billigere cykler er indrettet med en fjeder, hvilket giver hårdere stød i arme og krop.

Nyt videnspapir til medlemmer

→ Danmark har brug for flere cyklister, og cyklister har brug for bedre forhold. Som medlem af Cyklistforbundet har du sikkert hørt det udsagn før. Men hvorfor er cykelsagen værd at kæmpe for? Vi har samlet de vigtigste grunde på Frivilligportalen og du kan se dem på Instagram hver fredag, når vi udgiver Cyklistforbundets Fredagsfakta. Fx: at kun 26% af de 11-15-årige lever op til de officielle anbefalinger om at være fysisk aktiv mindst 60 minutter dagligt. Cykling anbefales som en god måde til at få mere bevægelse ind i børns hverdag. At vælge cyklen er godt for klimaet. I Region Hovedstaden sparer man 109.000 tons CO2 årligt på, at folk vælger cyklen frem for bil, bus eller tog (Region Hovedstaden, 2016) – se papiret på:

Cyklistforbundet.dk/DerforErCykelsagenVigtig



Chris MacDonald i JERNHESTEN

→ Hvordan holder man sig i gang med at cykle og med det sunde. Det talte Chris Macdonald om, da han besøgte Cyklistforbundets podcast Jernhesten i september. Hvis du vil vide mere om elcykler, så lyt til den forrige udgave af podcasten, hvor du blandt andet får gode råd til køb af elcykel fra Hans Fogh en af ejerne af Larry VS Harry, der producerer Bullitt ladycykler. JERNHESTEN ligger på alle gængse podcast-platforme. Ellers find den på:

cyklistforbundet.dk/podcast



Få indflydelse

Du kan indtil fredag 8. oktober tilmelde dig til Cyklistforbundets årlige landsmøde. På landsmødet kan du tage ordet i debatten og fra talerstolen dele din holdning til indkomne forslag og andet inden for cykelområdet i øvrigt. Du kan også stille op til hovedbestyrelsen. Bliver du valgt til hovedbestyrelsen, får du sammen med de øvrige bestyrelsesmedlemmer indflydelse på forbundets løbende politiske og strategiske arbejde.

Sidste frist for tilmelding er fredag den 8. oktober 2021

TID: lørdag d. 30. oktober 2021

STED: Mødecenter Odense, Buchwaldsgade 48, 5000 Odense C

LÆS MERE HER: cyklistforbundet.dk/landsmøde2021



Top & Flop

Top

At flere og flere børn bruger cykelhjelm

Flop

At lavere hastighedsgrænser i byerne kun etableres som forsøg, og politiet stadig ses som højeste kompetence på trafikafvikling

”Vi opfordrer til, at der i Cyklens År afsættes en større pulje, der løber over flere år, sådan at kommunerne kan planlægge indsatserne for at sikre trygge og sikre cykelmuligheder i fremtiden”.

Cyclistforbundets landsformand Jens Peter Hansen med Birgit Stenbak Hansen (A), formand for KL's Miljø- og Forsyningsudvalg på kl.dk

www.cyclistforbundet.dk

[linkedin.com/company/cyclistforbundet](https://www.linkedin.com/company/cyclistforbundet)

[instagram.com/cyclistforbundet](https://www.instagram.com/cyclistforbundet)

[youtube.com/cyclistforbundet](https://www.youtube.com/cyclistforbundet)

[facebook.com/cyclistforbundet](https://www.facebook.com/cyclistforbundet)

twitter.com/cyclistforbundet



Når Ditte bliver vred

Skuespiller og forfatter Ditte Hansen er virkelig sjov og satirisk, men hun er også lidt vred over cyklisteres vilkår.

Hun medvirkede i podcasten JERNHESTEN, som vi reklamerede for på vores Instagram.



f

Anders Lukyanov Rasmussen

”Jeg har brug for at kunne parkere min cykel på en station og at vide at den er der når jeg igen vil hente den. Det er nødvendig med flere løsninger herunder også aflåste cykelgarager”.

BØRN PÅ VEJ!

Nej nej nej
– forældre der kører for stærkt og er optaget af deres mobil, når de afleverer til skole. @SikkerTrafik har nye triste tal. Kør bil når du kører bil. Der er ingen undskyldning. Der er liv og lemmer på spil.

CYCLISTFORBUNDET PÅ TWITTER



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

#pedalkraft



outdoorbeat_Bring on the night



OE_liv



kimahm_cph_Copenhagen love biking

Serie:
Færdselslov for cyklister

Hvor meget må du egentlig drikke, når du kører cykel? Det får du svaret på her i vores serie om færdselsloven for cyklister.



HVOR
MEGET MÅ
DU DRIKKE, NÅR
DU CYKLER?

Må du tage cyklen hjem efter en glad aften i fx Nyhavn? Svaret er et stort rungende måske!

Der er ikke nogen fast promillegrænse for cyklister, så længe du kan »føre cyklen på en betryggende måde«, som der står i loven. Men vurderer politiet, at du ikke er i stand til at cykle forsvarligt, får du en bøde på 1.500 kr.

Du kan ikke miste kørekortet, hvis du kører fuld på cykel, men der er gode grunde til at lade være med at være beruset og cykle. Der sker mange ulykker med fulde cyklister, der falder og slår sig, og din forsikring dækker ofte ikke. Det betyder, at du selv skal betale for de skader, du forvolder på biler eller andre cyklister, samt de tænder, der måtte ryge, hvis du vælter.

Hav en god og
sikker cykeltur!



CYKLIST™
FORBUNDET
PEDALKRAFT — SIDEN 1905