

CYKLISTER



TEMA

Kæmpemanifestation eller for meget snak og for lidt handling?

HVAD KOM DER UD AF CYKLENS ÅR?

Husker
**TÆNKETANKEN
CONCITO
CYKLEN?**

Mød
**Danmarks
bedste
cykellærere**

SIDE 10

Cykelferie:
**BALKAN FRA
NORD TIL SYD**

SIDE 26

TÆTTERE PÅ FRIHEDEN

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



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



FRILUFTSLAND

MEDLEMS- RABATTER

Som medlem får du
en masse fordele.



INDHOLD

- 3 Medlemsrabatter
- 4 Ukrainere i Danmark mangler cykler
- 5 **LEDER**
- 6 **NOTER** Nyt fra ind- og udland
- 8 De cyklede for klimaet
- 10 Alle Børn Cykler Prisen

TEMA

- 13 Cyklens år i bakspejlet
- 14 En halvtom drikkedunk
- 15 Vi inspirerede hele verden med dansk cykelkultur
- 16 Hvad kom der ud af cyklens år?
- 18 Ny direktør kommer med det bedste af to verdener
- 20 "I får ikke flere til at cykle ved at sige, det er godt for klimaet"
- 23 **DEBAT**
Hvorfor er tandemcykler forbudt i tog?
- 24 **CYKELREJSE**
Zigzag og solo fra Sarajevo til Sarandë
- 30 **NYT FRA CYKLISTFORBUNDET**
- 31 **#PEDALKRAFT:** Vi cykler også på nettet
- 32 **BAGSIDEN:** Det mener Cyklistforbundet!



Se alle dine rabatter på:

CYKLISTFORBUNDET.DK/
MEDLEMSRABATTER

Ukrainere i Danmark mangler cykler

GIV EN CYKEL-initiativet mangler cykler, men en presseomtale hen over julen rykkede.

Rigtig mange ukrainske børn og voksne har allerede modtaget en cykel fra **Giv en cykel**-initiativet, men der mangler cykler.

”Lige nu mangler vi 1285 cykler, for at vi kan give en cykel til alle, der ønsker det. Så vi opfordrer alle til at overveje, om den ældre cykel i garagen måske skal videre til en, der har mere brug for den,” siger direktør i Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag.

Sådan lød det i en pressemeddelelse, som Cyklistforbundet sendte ud mellem jul og nytår. Og presseomtalen belønnede sig. 185 ekstra cykler og 6 nye cykelformidlere er kommet til i skrivende stund siden jul. Men der mangler altså stadig mange cykler.

Cyklistforbundet og Transportministeriet lancerede initiativet Giv en cykel i marts 2022, hvor danskere kan donere egne, brugte cykler til ukrainske flygtninge. Giv en cykel har foreløbigt formidlet ca. 1900 cykler – de 1400 direkte igennem projektet. Resten er cykler, der er formidlet lokalt med udspring i Giv en cykel. Det er Cyklistforbundet, der administrerer Giv en cykel-initiativet.

Landet over er det frivillige, der som såkaldte cykelformidlere sørger for, at cyklerne blive givet videre til ukrainere.

”De gør et kæmpearbejde, men der mangler cykler over hele landet, og især i de større byer ser vi stor mangel,” siger Kenneth Øhrberg Krag, der også efterlyser flere frivillige cykelformidlere.

Du kan se, hvordan du giver en cykel videre på initiativets hjemmeside: givencykel.dk.



LEDER

Cyklens År i lånte fjer

→ For mig er hvert år *Cyklens År*, og hver dag er *Cyklens Dag*. Jeg behøver ikke give året en titel for at gøre noget særligt ud af cykling. Cykling er en fuldstændig integreret del af min hverdag – dag ud og dag ind. Men når en regering og partierne på Christiansborg gerne vil give indtryk af, at et år er specielt dedikeret til én ting, er det en mulighed at trække en titel op af værktøjskassen. Det gjorde man for 2022, som blev udnævnt til at være *Cyklens År* af den forrige regering og partierne bag det store infrastrukturforlig. Der blev endda produceret et logo i Vejdirektoratet.

Kigger man på samme forlig, var det mere rimeligt, at de havde kaldt 2022 for Bilens År. Lige som alle de andre år i bund og grund jo er. Cyklisme fyldte kun 1,86 procent af investeringerne i infrastrukturforliget; 3 milliarder ud af 161 milliarder kroner. Så 2022 har med titlen *Cyklens År* vist pyn- tet sig med lånte fjer.

Samfundet har ikke behov for *Cyklens År*, samfundet har behov for forandringer, der får flere til at cykle mere. Vi kalder os et cykelland, men hænger gevaldig i bremsen i forhold til andre europæiske lande hvad angår en cykelvenlig færdselslov, økonomiske incitamenter til fremme af cykling og investeringer i cykelinfrastruktur. Målt pr. indbygger investerer f.eks. Holland fire gange mere end Danmark; Norge seks gange mere og Irland tolv gange mere. Også her er det fristende at sige, at vi efterhånden pynter os med lånte fjer.

For en inkarneret cyklist som mig er det meget frustrerende at opleve uvilligheden til at se cyklen som et ligeværdigt transportmiddel og sætte handling bag de fine ord om at være et cykelland. Cyklen er oplagt som en del af løsningen på en række af vores store udfordringer, det gælder både klima, trængsel, sundhed, miljø og økonomi.

Hvis vi bare tager sundhedsområdet, så er det så sundt at cykle, at lægerne burde udskrive det på recept. For hver kilometer, der bliver cyklet i stedet for at blive kørt i bil, sparer samfundet otte kroner i lavere sundhedsudgifter. Så det burde være åbenlyst for alle, at det er en fantastisk god forretning at investere massivt i cyklisme. Ikke de pebernødder, der blev sat af i infrastrukturforliget, men mange milliarder.

Besyderligt nok omfatter "åbenlyst for alle" ikke Mette Frederiksen, Jakob Ellemann-Jensen og Lars Løkke. De brugte 44 dage på at producere et 60 sider langt regeringsgrundlag, der nul gange nævner cyklisme!

Men vi vil fra Cyklistforbundets side gøre vores til, at blandt andet den nye transportminister Thomas Danielsen (V) og Indenrigs- og sundhedsminister Sophie Løhde (V) husker på, hvordan mere cykling kan hjælpe dem til at løse udfordringer på deres resortområder. Og at klimaminister Lars Aagaard (M) når samme erkendelse som EU-kommissær Frans Timmermans, der på Cykeltopmødet 2022 i København skar det ud i pap: Uden cykling kan vi ikke opnå klimaneutrale byer.

Godt nytår. 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISFORBUNDET



CYKLISTER
Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet

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



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



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Kragh

Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

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

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 0209-2790

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 overensstemmelse
med loven.

**Forsidefoto: Maria Bobrova,
Unsplash**



Gamle ejerløse cykler genbruges i nyt projekt

HERNING: Et nyt projekt i Herning Kommune sikrer, at efterladte cykler får nyt liv og igen kommer til at gøre gavn.

Hvert år finder og indsamler Herning Kommunes driftsafdeling nemlig cirka 100-200 cykler, som af den ene eller anden årsag bliver efterladt rundt omkring.

Almindeligvis bliver efterladte cykler indsamlet af kommunerne og afleveret til politiet, som enten sælger cyklerne på hittegodsauktion eller destruerer dem, hvis værdien skønnes at være for lav.

Et nyt projekt søsat af Herning Kommune

sikrer, at flere af de ejerløse cykler fremover bliver til en ny ressource i stedet for at blive til skrot. Projektet har fået navnet Grønne cykler.

Fra skrotbunker til Grønne cykler

Herning Kommune har etableret et nyt set-up i samarbejde med Ungdomscenter Knudmosen. Knudmosen har oprettet et cykelværksted, som nu overtager cyklerne fra kommunen og bruger dem som en del af undervisningen. Her lærer eleverne et nyt håndværk, når de puster nyt liv i de gamle, efterladte jernheste. Når cyklerne er piftet op og køreklare igen, leveres de fra værkstedet til forskellige almenyttige formål.

SUCCESS FOR FØRSTE CYKELGADE I HOLBÆK

HOLBÆK: Højen i Holbæk blev indviet som kommunens første cykelgade i juni måned. De foreløbige trafikmålinger viser, at biltrafikken er faldet med 75 %, til glæde for de bløde trafikanter. Højen var en trafikeret vej, som mange bilister brugte som smutvej for at undgå rundkørsel og lyskryds. Det skabte utryghed blandt de bløde trafikanter i området. Derfor blev Højen som den første i Holbæk Kommune lavet om til en cykelgade med fokus på cyklisterne. Her er vejen udformet med hævede flader, hvilket får bilisterne til at følge cyklisternes hastighed. På vejen er der også lavet rød asfalt, som indikerer, at her er en anderledes vej, der kræver mere opmærksomhed fra alle trafikanter. Den konkrete

udformning af gaden er den eneste af sin slags i Danmark og faktisk også i verden. Kombinationen af hævede flader, midterrabat og bed i vej-kanten er noget helt særligt, som Holbæk Kommune har udviklet.

”Jeg er glad for de foreløbige tal, der viser, at cykelgadens udformning har den ønskede effekt. Tallene viser, at der på hverdage er flere cyklister end bilister på vejene, og på nogle tidspunkter er der næsten 10 gange så mange cyklister som bilister. Det er en meget positiv udvikling, og det er også langt bedre, end vi havde håbet på,” siger Lars Qvist, formand for Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling.



De 11 nationale cykelruter får egen hjemmeside.

DIGITALT: Vejdirektoratet har hyret Dansk Cykelturisme til at udvikle og drive en ny hjemmeside for de 11 nationale cykelruter. I 1990'erne blev Danmark det første land i verden til at få et sammenhængende net af nationale cykelruter. Siden er stort set hele Europa fulgt med og har udviklet tilsvarende nationale cykelruter. Det danske rutenet har tilmed været forbillede for det europæiske rutenet, EuroVelo, der i dag forbinder Europa i et netværk af cykelruter fra nord til syd og fra øst til vest. Hjemmesiden skal fortælle om alle de skønne cykeloplevelser, vi har i landet. Dansk Cykelturisme har til huse i samme bygning som Cyklistforbundet i København.

Se hjemmesiden her: www.ruter.dk



Få sms om glatte veje

AARHUS: Bliv varslet på sms om cykelstiernes tilstand, før du om morgenen bevæger dig ud i det kolde vintervejr. Det er overskriften på et nyt forsøg fra Aarhus Kommune, der vil have flere til at droppe bilen.

Med forsøget vil kommunen installere 40 nye sensorer i asfalten på seks cykelruter. Sensorerne skal registrere stierens temperaturer og fortælle borgerne, hvor gode de er at køre på.

Det blev mødt med imødekomme hos Cyklistforbundets landsformand.

-Lige pludselig er det glat, og så skal der ikke ret meget til, før man ligger på asfalten. Jeg har selv prøvet det. Det lyder som et spændende initiativ, siger Jens Peter Hansen.



Rapport undersøger holdninger til elcykler

ELCYKLER: For fjerde gang har verdens største producent af cykeldele, Shimano, udgivet sin årlige rapport, den såkaldte State of the nation-rapport. Den udgives for at levere viden om holdninger til elcykler i Europa – og måske for i sidste ende at fremme salget af elcykler. Den nye rapport undersøger den plads, elcykler har i vores samfund, og hvordan nuværende europæiske tendenser og bekymringer har påvirket forbrugernes interesse for at købe eller bruge elcykler inden for de seneste 12 måneder. I rapporten kan man blandt andet læse, at 47 procent af europæerne mener, at leveomkostninger og høje benzinpriser er en grund til at køre på elcykel, og at to ud af fem europæere ikke ejer en cykel.

Se rapporten: bit.ly/3j4WPsV



EU: En cykelmotorvejsbro over en jernbane i Belgien er et godt eksempel på, at EU-midler kan være et tilskud til ny cykelinfrastruktur. Projektet kostede lidt over to millioner euro og modtog et tilskud på 832.000 euro fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling under overskriften "overgangen til en kulstoffattig økonomi."

F11-cykelmotorvejen forbinder Antwerpen (520.000 indbyggere) og Lier (36.000 indbyggere) i Belgien. Som mange andre flamske cykelmotorveje ligger den 12 km lange rute næsten udelukkende langs en større jernbanelinje, som muliggør en meget direkte rute, med minimale konflikter med motoriseret trafik. Men på grund af varierende tilgængelighed af terrænet og for bedst at kunne betjene byerne på begge sider af sporene, skal cykelmotorvejen skifte side af jernbanen mere eller mindre midt på ruten. Derfor var det nødvendigt med en bro. Cykelstien er 4 meter bred. Den sammensatte bro over selve jernbanen er 27 m lang og 5 m bred.



Lavere moms på cykelkøb

PORTUGAL: Portugal er nu det første EU-land, der reducerer momssatsen på at købe en cykel. Portugal har ændret statsbudgettet for 2023, så det reducerer momssatsen på cykelsalg. Formålet er at få flere til at cykle. Kunder kan nu spare hundredvis af euro, når de køber en cykel.

Portugals beslutning kommer godt et år efter, at EU vedtog lovgivning, der gør det muligt for medlemslande at anvende reducerede momssatser på levering, leje og reparation af cykler, herunder e-cykler. Efter ændringen vil forbrugerne kunne købe cykler til den laveste momssats på 6 % fra 1. januar 2023. Ved køb af en elcykel, der koster 2.000 euro ved den nuværende standardmomssats, vil forbrugerne spare næsten 300 euro - hvis producenter og forretninger fuldt ud overfører reduktionen. Ændringen af statsbudgettet blev begrundet specifikt med det mål, der er indskrevet i den portugisiske nationale cykelstrategi, om at få flere til at cykle.

KILDE: ECF

GRATIS CYKELPARKERING I BERLIN

BERLIN: Fra januar 2023 bliver parkering i Berlin dyrere – for biler, men gratis for cykler. Senatet i Berlin har vedtaget et lovforslag, der skitserer de nye takster: Cykler, speed pedelecs, ladcykler, lette motorcykler og motorcykler er udelukket fra enhver parkeringsafgift og vil fra i år kunne parkere frit på pladser, der er udpeget til bilparkering.

Målet er at komme forkert parkerede e-scootere, der blokerer fortove, til livs. Ved at fritage mikromobilitetsbrugere for gebyret ønsker Berlins senat at opmuntre dem til at bruge parkeringspladser oftere for at øge trafikikkerheden i fodgængerområder.

Der vil være en overgangsperiode, indtil e-scootere ikke længere må parkere på fortove, men i stedet skal parkeres ved indsamlingssteder eller på parkeringspladser på gaden. Cykler på fortove vil dog fortsat blive tolereret.



"Målet bag det er meget klart: Jeg vil endelig have, at cykler, scootere og andre små køretøjer forsvinder fra fortovene, hvor de har været lovligt tolereret indtil nu," sagde mobilitets senator Bettina Jarasch til den offentlige tyske tv-station RBB.

DE CYKLEDE FOR KLIMAET

25 procent af drivhusgasserne, blandt andet CO₂, stammer fra transporten. Blandt andet derfor ser Cyklistforbundet cyklen som en vigtig del af den grønne omstilling. Det markerede vi i september, hvor vi havde premiere på **Vi Cykler For Klimaet**-dagen.

Her kan du møde nogle af dem, der cyklede med på dagen og markerede det på sociale medier med hashtagget **#Vicyklerforklimaet**



copenhagenmalmopoort 🚲 Today is "Vi cykler for klimaet" (We cycle for the climate) arranged by the @cyklistforbundet.

🌱 The bicycle is a cheap, healthy and fun means of transport and not least climate friendly! By leaving the car at home and taking the bike to work you can make a positive difference for the environment!

👤 Here are some of our colleagues who chose the bike as means of transport today (and most other days too!).



riahoegh 🚲 Vi cykler (selvfølgelig!) for klimaet - og for motionen - og tænkepausen - og for pengepungen 🌱
#vicyklerforklimaet #cyklistforbundet

12 kl.

FAKTAENE OM, HVOR KLIMAVENTLIGT, DET ER AT CYKLE, ER RET OVERBEVISENDE:

CYKLER UDLEDER

92 %

mindre CO₂ pr. tur,
når vi på ture op til 7,5 km
skifter fra bil til cykel

En forskergruppe i Oxford, England, peger på de store CO₂-gevinster ved at cykle. Ifølge gruppen har byboere, der udskiftede bilen med cyklen i forbindelse med en tur om dagen, reduceret deres CO₂-aftryk med cirka et

HALVT TON CO₂

i løbet af et år. Det svarer til udledningen fra en flyvetur fra London til New York.

Den britiske forskergruppe vurderer desuden, at cykler er

TI GANGE

bedre end elbiler, hvis byerne skal blive klimaneutrale.



rainbowsofia Det er #vicyklerforklimaet dag idag, så jeg har selvfølgelig været ude at cykle som jeg gør hver dag. Idag var det bare til og fra arbejde (10 km), men igår cyklede jeg over 30 km. Jeg elsker at cykle, især i hverdagen. 🌈🚲



bikekey.dk 🌱🌱 #vicyklerforklimaet 🌱🌱
I dag er det premieren på @cyklistforbundets nye "Vi cykler for klimaet-dag!" Et fantastisk initiativ som vi håber mange vil deltage til!
Så gør noget godt for dig selv og miljøet og hop på jernhesten, ligesom vores CEO, Rene Nørgård! 🌱
Du kan være med til at sprede budskabet ved at dele et billede af dig selv på din cykel, med hashtagget #vicyklerforklimaet, på dine sociale medier! 🌱



signemie I dag var første gang, at begge børn blev afleveret "samtidig" i hhv. børnehave og vuggestue. Det gik godt. Der er for langt at gå, men heldigvis har vi vores højtskædede ladcykel. Det er så hyggeligt at cykle med begge sine guidklumper. Og så endda på @cyklistforbundet's #vicyklerforklimaet dag

#Copenhagenparent #ladcykeliv #babboe
Redigeret · 12 u.



klimateventligvane High five til alle der cykler!! 🌱 Mange trods hver dag regn og blæst, de cykler hele året. Det er super sejt 🌱 Jeg har cyklet alle dage i 2019, og regner med at fortsætte 🌱 #klimateventligvane #vicyklerforklimaet #vicyklerforvoresbørn #bæredygtig #sustainable #biking #climatechange
197 u.

PRISVINDENDE LÆRER:

Det hører til almindelig dannelse at kunne cykle

En stor del af Sarah Phillips-Hansens elever kommer fra familier uden tradition for at cykle. Hun nyder selv at træde i pedalerne, og den glæde vil hun give videre til sine elever. I efteråret modtog hun Cyklistforbundets og Alle Børn Cykler Alliancens lærerpris.

Der er stor forskel på skoler. Det kan Sarah Phillips-Hansen skrive under på. Hun indledte sin karriere som lærer på Skovvejens Skole i Ballerup. Her er det naturligt, at lærerne cykler hen i den nærliggende skov med eleverne.

”Vi skrev blot i ugeplanen, at eleverne skulle tage deres cykler med. Det var ikke noget problem, for de cykler alligevel i skole,” fortæller Sarah Phillips-Hansen, som selv dagligt cyklede de 12 kilometer fra hjemmet i Vanløse til skolen i Ballerup.

Helt anderledes ser det ud på Trekløver-skolens afdeling Falkenborg midt i Frederikssund, som hun skiftede til, da hun og hendes familie flyttede til byen. Flere af skolens elever har ikke en cykel, og de kan heller ikke cykle.

”Vi har gode cykelstier i Frederikssund, men mange af vores elever har anden etnisk baggrund end dansk. Jeg tror ikke, at forældrene ved, hvordan de lærer deres børn at cykle, og de synes nok heller ikke, at det er vigtigt, for de kommer fra lande, hvor man ikke cykler,” siger Sarah Phillips-Hansen om skolen, som har elever fra mange forskellige steder i verden.

Den 33-årige indskolingslærer har selv kulturforskelle inde på livet. Hendes argentinske mand er vokset op i Buenos

Aires, hvor det er med livet som indsats at cykle.

”Han kan godt cykle, men da vi fandt sammen, ville han tage det offentlige, hvis vi skulle mere end fire kilometer væk, hvor jeg cykler alle steder hen. Han har lært, at det godt kan lade sig gøre at cykle længere, så nu tager vi på cykelferier,” fortæller Sarah Phillips-Hansen.

For hende er det vigtigt, at eleverne uanset etnisk oprindelse lærer at cykle.

”I min ungdom havde jeg en pakistansk ven, som ikke kunne cykle. Det var skamfuldt for ham, fordi det er normalt at cykle i Danmark. Folkeskolen er en almindelig institution, så hvis ikke vores elever kan cykle, synes jeg, at vi skal lære dem det. Det er også vigtigt, at de lærer at færdes i trafikken.”

Pensionister giver en hånd med

Sarah Phillips-Hansen sagde til sin leder, at det var ærgerligt, at hun altid skulle tage bussen med sin 2. klasse, når de skulle ud af huset. Lederen kontaktede kommunens koordinator af børnecykling, og hun formidlede kontakt til fire pensionister, som hjælper til cyklistprøven på 6. årgang.

”Vi er nødt til at være flere om at cykle med eleverne, fordi de ikke er vant til det. >





› Det kan skolen ikke ansætte personale til, så det kræver frivillige fra lokalområdet,” siger Sarah Phillips-Hansen.

Selv tog hun og to pensionister på tur med de elever, der kunne cykle, mens klassepædagogen og et par af de andre cykelinteresserede pensionister tog resten med hen i en nærliggende park for at lære dem at holde balancen.

Det giver fordele i undervisningen, når eleverne kan cykle.

”I naturteknik har vi cyklet ud for at samle skrald, men vores cykelture behøver ikke have et fagligt indhold. Nogle af eleverne kommer ikke på ture med deres forældre, men når vi cykler i Ådalen, kan de se, hvad der sker, når årstiderne forandrer sig. Vi kommer længere omkring, end hvis vi skulle tage bussen,” siger Sarah Phillips-Hansen.

Eleverne giver godt humør

Hver anden torsdag klokken 12 møder de fire pensionister på skolen med deres cykler og tilbringer et par timer med eleverne, som nu går i 3. klasse. 72-årige Jens Højslev Petersen, som er en af Cyklistforbundets repræsentanter i Frederikssund, har været med fra begyndelsen.

”Hurtigholdet cykler op til ti kilometer med Sarah i spidsen og en af os som assistent, men jeg cykler som regel med langsomholdet. Vi cykler knap så langt, men gerne ud til en legeplads eller en grusgrav. Den anden dag mødte vi en stor maskine, som borede efter vand. Så snakkede vi om, hvordan det går for sig, når man får drikkevand op af et hul i jorden.”

Jens Højslev Petersen bliver i bedre humør af at se børnene udvikle sig.

”Jeg snakker lidt med eleverne om, hvordan det går. Det er mest dem, hvor benene kører af sig selv, som har overskud til at snakke. Nogle af børnene på langsomholdet sætter stadig fødderne i jorden for at bremse. De gror i den alder, og når benene pludselig sidder oppe om ørerne, er det svært at bruge bagbremsen.”

Han har altid cykelpumpe, værktøj og hæfteplaster med.

”Cyklerne er ikke særligt velholdte, så der går tit noget i stykker, men det er lykkedes at få alle med hjem,” siger Jens Højslev Petersen.

Via sit medlemskab af Ældre Sagen har han hjulpet med at skaffe et hold pensionister mere, så eleverne i Sarah Phillips-Hansens 1. klasse også kan lære at cykle.

Pensionisterne bør hædres

På vegne af de cykelglade pensionister indstillede Jens Højslev Petersen tidligere på året Sarah Phillips-Hansen til den nystiftede Alle Børn Cykler Prisen, som går til en lærer, der gør en særlig indsats for at få sine elever til at cykle.

”Det kan være svært at få forældrene til at holde cyklerne ved lige eller til overhovedet at anskaffe en cykel. Men det lader Sarah sig ikke stoppe af. Hun har altid energi, overskud og et smittende humør, og hun har eleverne i sin hule hånd, når de skal stille op på rad og række for at cykle,” siger Jens Højslev Petersen.

Sarah Phillips-Hansen vandt prisen og er glad for den elcykel, hun har fået i præmie. Men hun synes, at pensionisterne fortjener hæderen, for uden dem kunne det ikke lade sig gøre at cykle med eleverne. Men prisen har gjort det nemmere for hende at komme igennem med forslag til, hvordan skolen kan styrke elevernes cykling.

”Hidtil har vi kun haft to låncykler, men nu har jeg fået skolen til at købe yderligere fem cykler, så vi kan få flere elever med ud at cykle,” siger den prisvindende lærer, som cykler med 3. a, 3. b og 1. c. 🚲

OM PRISEN

Sarah Phillips-Hansen fra Trekløverskolen i Frederikssund er den første vinder af Alle Børn Cykler Prisen, som går til en lærer, der gør en helt særlig indsats for at få sine elever til at cykle.

Prisen er indstiftet af Cyklistforbundet og Alle Børn Cykler Alliancen, som er et samarbejde mellem Cyklistforbundet, Novo Nordisk, Jyske Bank og en række samarbejdspartnere, blandt andet kommuner og regioner. En jury med fem medlemmer udpeger vinderen.

I år kom der 121 nomeringer til prisen, som ud over æren består af et diplom og en elcykel. Sarah Phillips-Hansen fik dobbelt op, da hun både blev indstillet af Jens Højslev Petersen som repræsentant for de cykelinteresserede pensionister, der hjælper hende med at cykle med eleverne, og af Marie Frederiksen, som er mor til en elev på Trekløverskolen.

Pædagogisk leder Ulla Margrethe Siglev var med til at overraske vinderen, da prisen blev overrakt op til efterårsferien:

”Sarah har virkelig fortjent prisen. Hun er et energibundt, der hver dag gør det, hun brænder allermost for: aktive børn og udeliv og læring gennem krop og samvær. Det er alt sammen noget, skolen sætter højt, så prisen vil helt sikkert blive til stor inspiration for os alle,” sagde hun.



CYKLENS ÅR I BAKSPEJLET

DET VAR DET ÅR, VINGEGÅRD FIK VINGER OG FLØJ HEN OVER BJERGENE.

Og for første gang lagde Danmark asfalt til verdens største cykelløb, Tour de France. Det blev en rigtig folkefest i cykellandet Danmark. Selv om det regnede i København på enkeltstarten. Cyklens År kaldte partierne bag den seneste infrastrukturplan året 2022, men det tog kun cirka otte sekunder for Tour De France-feltet at passere forbi, da CYKLISTERS redaktør i sommer stod ved en landevej i Vestsjælland efter at have ventet i fire timer. Det var dog stadig festligt. Men var det bare det? Hvad kom der egentlig ud af Cyklens År, hvor der ud over Tour De France fx også var Cykeltopmøde i København.

LÆS VORES TEMA OM CYKLENS ÅR.

EN HALVTOM DRIKKEDUNK

NÅR CYKLISTFORBUNDETS LANDSFORMAND SER TILBAGE PÅ CYKLENS ÅR, ER DET MED EN FØLELSE AF, AT DRIKKEDUNKEN NOK ER MERE HALVTOM END HALVFYLDT. MEN ÅRET VAR OGSÅ MED TIL AT SLÅ CYKLISMENS KRISE FAST.

Kun ganske få kommuner forsøgte at cykle med på Cyklens År. Og blot fem procent af borgerne er ifølge en spritny undersøgelse, som Shimano har gennemført, sikre på, at der er sket forbedringer af cykelinfrastrukturen de seneste 12 måneder i deres lokalområde. Og trods Cyklens År og masser af snak om sundhed og klima fyldte cykling intet i folketingsvalget,” siger landsformand Jens Peter Hansen.

Han efterlyser også en statslig cykelstrategi, der blev omtalt i oplægget til Cyklens År. Da det blev skudt i gang, lød det: “I løbet af 2022 skal der desuden laves en cykelstrategi som en integreret del af Cyklens år. Strategien skal sætte retning for, hvordan cykelindsatsen skal målrettes i de kommende år.”

“Den har vi ikke set noget til,” siger landsformanden. CYKLISTER efterspurgt strategien hos Vejdirektoratet, hvor afdelingsleder Marianne Steffensen oplyser, at cykelstrategien stammede fra et tidligere oplæg til Cyklens År fra 2021 og ikke var med, da Cyklens År blev præsenteret i 2022. Det var til gengæld en ambition om at promovere cyklisme på klimatopmødet.

“Endelig vil der i Cyklens år være et stort politisk fokus på at fremme cyklisme i alle sammenhænge, eksempelvis på COP27 i november,” stod der i pressemeddelelsen.

Jens Peter Hansen mener ikke, cykling fyldte meget på klimatopmødet COP27.

“Såfremt Danmark har advokeret for cykling ved COP27, er det sket meget diskret, jeg har intet bemærket,” siger Jens Peter Hansen.

Nationale Videnscenter for Cykelfremme er positivt

Han kan dog også finde lyspunkter at se tilbage på.

“Jeg synes, det er positivt, at Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme,

som nu ligger i Vejdirektoratet, ser ud til at være kommet godt fra start og vil have positive effekter ud over Cyklens År. Og det var en stor positiv nyhed, vi fik på Cykeltopmødet i København, at transportminister Trine Bramsen ville sætte et lovforberedende arbejde i gang om minimum-afstand mellem biler og cykler, siger Jens Peter Hansen. Han bed også mærke i, at transportministeren leverede et par gode debatindlæg med blandt andet fokus på cykelglæde, og at cykling fyldte godt på Folkemødet takket være især Dansk Industri.

Går den forkerte vej

Men det var også det år, det blev brændt ned i asfalten, at det går den forkerte vej med cyklingen i Danmark.

“Året var præget af overskrifter om fald i cykling generelt og hos børn og unge. Blandt andet på baggrund af en undersøgelse, som Cyklistforbundet og Alle Børn Cykler Alliancen fik gennemført. Det viser, at der er behov for mindre snak og mere handling. Ved det seneste store forlig om infrastruktur blev der sat 161 milliarder kroner af til fx at bygge nye veje frem til 2035. Heraf var kun 3 milliarder til cykling. Det svarer til kun 1,86 procent til en transportform, der står for 15 % af alle rejser (2019). Og pengene er altså fordelt på mange år. Vi har ikke behov for Cyklens År, vi har behov for Cyklens Årti, hvis vi skal flytte noget.”

Cyklistforbundet har gennem flere år været bekymret for faldet i cykling og gjort opmærksom på, at vi som land ikke kan tillade os at tage den danske cykelkultur for givet, og vi som samfund har ikke råd til at gå glip af de enorme sundhedsfordele, klimafordele og den meget mindre trængsel, som mere cykling vil give os.

Set i det lys er der grund til at glæde sig over især, hvad der skete i månederne op

til Tourstarten i Danmark og Cykeltopmødet, som de fem tourstart-kommuner inviterede til den 30. juni i København, lyder det fra vicedirektør i Cyklistforbundet, Jane Kofod.

“Det blev bredt i pressen for første gang slået fast med syvtommersøm, at det står skidt til med cykling i Danmark. At vi cykler mindre og mindre. At vi ikke længere er det glade cykelland, hvor alle børn cykler lystigt gennem deres barndom. At det er en dybt problematisk udvikling. Vi havde store organisationer som Dansk Erhverv, der efterlyste større investeringer i cykelfremme, fordi der er en rigtig god business case i at flytte medarbejdere, ydelser og varer fra bil til cykel, og DI - Dansk Industri - der dokumenterede, hvordan vi med cykling kan reducere sygefraværet markant,” siger Jane Kofod.

DI's analyser viser, at hvis cykeltrafikken falder med yderligere 10 procent, vil det koste samfundet 2,5 mia. kr. årligt i øgede sundhedsudgifter, 102.000 flere dage med sygefravær hvert år og 700 tabte fuldtidsstillinger pga. øget spildtid i trafikken.

På topmødet underskrev transportministeren, borgmestrene, regionsformænd, organisationer (bl.a. Cyklistforbundet) og forskere på topmødet en deklaration, der slår fast, at det er et fælles ansvar at vende udviklingen. Jane Kofod kalder det markant.

“Med den deklaration er det ikke længe godt nok at pege på den enkelte, når svaret for, at Danmark fortsat er et cykelland, skal placeres. Det er slået helt fast, at mange har en rolle og et ansvar. Den brede erkendelse af, at vi som samfund har et kæmpe problem, og at løsningen ikke kan lægges ud til den enkelte cyklist - det kan ikke undervurderes,” siger hun. 🚴



OVERBORGMESTER: VI INSPIREREDE HELE VERDEN

FOTO: TROELS HEIEN



Sophie Hæstorp (S),
overborgmester i København

Året, der gik, blev i sandhed et Cyklens år. Som bestyrelsesformand for den danske Tourstart og som overborgmester i København, synes jeg, at vi i den grad lykkedes med at gøre 2022 til et år, hvor vi delte vores cykelglæde på tværs af landet og viste vores cykelkultur frem for hele verden. Det skyldes ikke mindst, at verdens største cykelløb, Tour de France, startede i Danmark med tre etaper. Tourstarten leverede både folkelige og politiske højdepunkter for cykeldagsordenen.

Cykeltopmøde, cykelfestival og folkelige cykelløb.

Allerede fra 23. marts markerede vi 100 dage til Tourstarten med stribevis af cykelbegivenheder på tværs af landet. Bl.a. lancering af ny supercykelski fra Roskilde og masser af børnecykelløb. Det talte også motionsløbene omkring de danske etaper; Tour de København, Tour de Storebælt og Tour de Syd, hvor tusindvis af glade amatører kunne prøve kræfter med en Tour-etape. Hele vejen rundt fokus på fællesskaber omkring cykling og cykelglæde.

Den 30. juni var Københavns Kommune vært for et stort internationalt cykeltopmøde, som havde fokus på at øge og udvikle cyklismen i Danmark og i EU-medlemslandene. Cykeltopmødet var en succes og mandede ud i en national

deklaration om 20 % flere cykelture i 2030 og startskuddet på en proces, som kan munde ud i en fælles EU-cykelstrategi.

Et cykelland helt i guld

Touren leverede mange ikoniske øjeblikke i København. Fra holdpræsentationen i Københavns gader og Tivoli, hvor Vingegaard blev meget rørt over den smukke modtagelse fra danskerne. Enkeltstarten i København, hvor verdens bedste cykelløb smeltede sammen med verdens bedste cykelby. Ovenpå etappen afholdte vi om lørdagen Tour de København, hvor 50.000 københavnere og gæster valgte at cykle enkeltstartsrueten. Jeg kørte selv med. Det var en flot fejring af hverdagens cykelhelte. Og så finalen, fejringen af Jonas Vingegaard igennem København og på balkonen ud mod Rådhuspladsen. Opbakningen og menneskehavet var historisk.

Samlet havde vi med Tourstarten i Danmark over 1,6 mio. tilskuere i gaderne, millioner bag tv-skærmen, og et stort medie outreach til hele verden. Her skabte vi en fantastisk cykel- og folkefest på tværs af Danmark. Vi fik vist vores cykelbegejstring frem for hele verden.

Men lige så vigtigt så fik vi skabt stolthed, fællesskab og identifikation omkring Danmark som cykelnation. Det skal vi bygge videre på. Vi skal skabe endnu bedre vilkår for hverdagscyklismen i vores byer og få endnu flere danskere i pedalerne.

HVAD KOM DER UD AF

CYKLISTER HAR SPURGT EN RÆKKE CYKEL-ILDSJÆLE



VI MANGLER EN MOBILITETSSTRATEGI

Christian Rantorp,
redaktør af *MobilityTech*

Som motionscyklist, hverdagscyklist og cykelsport-interesseret har jeg med stor interesse fulgt det danske Tour de France-værtskab, der udviklede sig til lidt af en folkefest. Man kan nu håbe, at de varme sommerminder fra 2022 får flere til at interessere sig for at cykle. Men når man så ser på, hvad der faktisk er kommet af konkrete, politiske initiativer i det såkaldte Cyklens År, ville jeg nok, foreløbig, være lidt skuffet på cyklens vegne over resultatet. I forbindelse med infrastruktureftalen sidste år blev der da afsat en pose penge til cyklisme, omend det nok kan diskuteres, om den pose var stor nok. Af de penge findes der midler til Det Nationale Videncenter for Cykelfremme. Det er kærkomment, at der kommer fokus på, hvad der virker, når vi skal få flere til at vælge cyklen. Der har dog været kritik af beslutningen, bl.a. fra en række forskere, om at placere videncentret hos Vejdirektoratet.

Det skal blive spændende at se, om videncentrets manglende armlængde vil lægge en dæmper på centerets gennemslagskraft. Lige nu er det svært at se, hvad centret gør, som Vejdirektoratet ikke gjorde i forvejen.

Når daværende transportminister Trine Bramsen (S) sammen med en lang række organisationer og myndigheder skrev under på en cykeldeklaration, hvor alle forpligter sig til at arbejde for at øge antallet af cyklede ture i Danmark med 20 procent, så var det faktisk ret skelsættende. Det har været svært at få danske politikere til at svare på, hvor mange de egentlig synes, der bør cykle i det her land, om de overhovedet vil have, at flere skal cykle, og i så fald hvordan. Nu er der noget at arbejde videre med, men der mangler stadig at komme reel handling bag ordene. Vi mangler nok at se den famøse mobilitetsstrategi, hvor der lægges en samlet plan for, hvordan transporten kan blive mere bæredygtig, og hvordan cyklen kan spille en rolle i det.



DEN ENDELIGE DOM KOMMER I 2030

Jesper Pørksen,
direktør i Dansk Cykelturisme

Den endelige dom over Cyklens År må vi i mine øjne vente med til 2030. At vende den negative udvikling i danskernes cykelvaner, som har stået på siden 2014, ændrer ingen på 365 dage. Det svarer til at tro, at et enkelt COP-møde kan redde klimaet. Vi kører jo heller ikke mere i tog, bare fordi det var Jernbanens År i 2021.

I gennem årtier har vi malet os op i det hjørne, hvor hverdagen kun hænger sammen med en bil eller to eller tre i garagen. Vi elsker vores biler! Eller er det i virkeligheden et påtvunget forhold, som vi allerhelst ville ud af, hvis bare vi kunne?

Cyklens År har bestemt været med til at få cykling på radaren hos både myndigheder og i befolkningen. Cykeltopmødet i København i juli var opløftende. Tourstarten umiddelbart efter en fest. Men i Dansk Cykelturisme glæder vi os lige så meget over de konkrete aktiviteter, som Vejdirektoratet har igangsat på de nationale cykelruter: brugerevaluering, bedre digital formidling og ikke mindst det strategiarbejde, der venter i 2023.

Ikke gjort med 3 mia.

Hvis vi i 2030 skal kunne sige, at Cyklens År var umagen værd, så er det beslutningerne og handlingerne fra nu af, der er afgørende. Det er i politikernes magt at tage et reelt opgør med den ubalance, der hersker i vores transportsystem. Det er ikke gjort med en cykelpulje på 3 milliarder kroner og et år i cyklens tegn. På den anden side behøver det heller ikke være dyrere. Tværtimod, hvis vi stoppede med at investere i de transportformer, vi vil have mindre af, så ville der være rigeligt midler til at skabe verdens bedste cykelland – både til hverdag og i fritiden.



FRAVÆR AF AMBITIONER OG MIDLER

Frey Elbæk,
public affairs-ansvarlig, LB Forsikring

Cykelstier kan ikke bygges på begejstring alene. Men der skal begejstring til for at kunne løfte i flok. Det er nok de to lidt modsatrettede følelser, jeg sidder med oven på Cyklens År 2022. Jeg stod selv i flere timer og ventede på starten på enkeltstarten i København til sommerens Tour de France i Danmark, og jeg brølede med i silende sommerregn, da Vingegaard, Pogacar og Mads Pedersen kastede deres cykler rundt på de regnvåde gader. Det var fuldstændigt magisk og noget, vi sikkert aldrig får lov at opleve igen. Den glæde og den begejstring for cykelsporten skal vi værne om og tage med os, unge såvel som gamle.

Samtidig er cykling også for mig personligt mere end elitesport på højeste niveau. Det skal være en tryk og sund motions- og transportform for alle, uanset om du er fire år og cykler ved siden af din far og mor, om du er 16 år og slingrer afsted på vej til din afsluttende eksamen i 9. klasse med tanker om sommeren, der venter, eller du er en lidt småstresset familiefar, der er kommet lidt for sent ud ad døren. Og fælles for alle disse cykeltyper er, at Cyklens År 2022 i min optik ikke helt har ført til de skælsættende beslutninger om forbedringer i infrastruktur og lovgivning, som man måske kunne have håbet.

Afsæt betydelige midler til cykling

Positivt hæfter jeg mig ved Cykeltopmødet, hvor kommunale, regionale, NGO'er og private aktører udviste noget af den beslutsomhed og fælles forpligtelse, der skal til. Negativt så er det fraværet af ambitioner og midler på nationalpolitisk niveau, hvilket bringer mig tilbage til indledningen. Jeg tror ikke på, at kampagner og begejstring alene gør en forskel, der skal afsættes ganske betydelige midler til infrastruktur for alvor at tage den danske cykeltur til næste niveau.

CYKLENS ÅR?



GOD ENERGI I CYKLENS ÅR

Marie Vang Nielsen, trafik- og mobilitetsplanlægger, Roskilde Kommune

I 2022 var Roskilde Kommune vært for 2. etape af Tour de France. I den forbindelse stod byen i den tohjuledes tegn året igennem, og vi satte ekstra meget fokus på cyklisme under brandet #Alle Tidens Roskilde Cykler.

Og der var god energi i det generelt i kommunen. Mange rundt omkring i forskellige forvaltninger har således taget initiativ til aktiviteter, og der har også været en masse borgerdrevne aktiviteter. Afviklingen af selve Tour de France var jo en kæmpe opgave både ift. trafikafvikling, afspærringer etc. Og så skulle der engageres flere hundrede frivillige kræfter.

Nyt cykelbibliotek

Cykelbiblioteket åbnede på Musicon i marts. Det er gratis for borgere, som kan låne bl.a. el-, lad- og andre specialcykler i en kortere periode, og en 'Cykelbibliotekar' hjælper og rådgiver borgerne. Cykelbiblioteket har været en stor succes med ca. 300 udlån siden opstart samt en masse prøveture og rådgivning af borgere.

Og den 23. marts indviede vi den nye supercykelsti på Københavnsvej (Roskilderuten) med cykelkaravane fra Stændertorvet til Rådhuspladsen i København.

I april 2022 lancerede Roskilde Kommune 100 bycykler fra Donkey Republic. Bycykerne er blevet benyttet mere end forventet med ca. 50 ture pr. dag i gennemsnit.

Derudover har der bl.a. været litteraturfestival med fokus på cyklen og masser af events for både børn og voksne i maj. Og børneTour med deltagelse af en masse cykelglade børn med start og mål på Stændertorvet d. 18. juni.

Vi deltog på Cykeltopmødet 30. juni. Borgmester Tomas Breddam underskrev sammen med en lang række øvrige aktører den fælles cykeldeklaration. Derudover sad Roskilde Kommune for bordenden i en analyse af cykelpending og kombinationsrejser, herunder udvikling af et screeningsværktøj, som blev præsenteret på mødet, og som efterfølgende har fået en del opmærksomhed fra kommuner og andre aktører på området.



ET SPARK BAGI TIL OS ALLE SAMMEN

Marianne Weinreich, formand Cykelambassaden

Cyklens år har været hårdt arbejde for en lang række aktører, som arbejder professionelt med cykling af forskellig art. Der har været mange forskellige initiativer, men jeg vil kun fremhæve ét, Cykeltopmødet d. 30. juni.

Københavns Kommune var i samarbejde med Region Sjælland, de fire øvrige værtskommuner for Tour de France (Roskilde, Nyborg, Vejle og Sønderborg) samt 29 strategiske partnere, der repræsenterer stat, regioner, kommuner samt private aktører vært for Cykeltopmødet forud for Tourstarten.

I forbindelse med Cykeltopmødet blev der med støtte fra Cykelpuljen udarbejdet fem analyser af partnerskaber af offentlige og private aktører. Der var også stor opbakning fra mange forskellige parter i forbindelse med udarbejdelsen af "Deklarationen om øget samarbejde for at øge cykling i Danmark", hvor 32 aktører fra den offentlige og private sektor samt civilsamfundet skrev under på at ville samarbejde om at fremme cykeltrafikken med 20 % frem til 2030, så vi kommer tilbage på niveau med 2014.

Arbejdet kun lige gået i gang

Cyklens År har således været katalysator for skabelse af nye samarbejder på tværs af forskellige sektorer. Disse forskellige samarbejder er helt centrale for, at 20 %-målsætning kan nås. Men arbejdet er kun lige gået i gang. Cyklens År og Cykeltopmødet har i bedste fald været et spark i røven til os alle – det er alvorligt Danmark, vi skal have gang i mere af det, vi ved virker, og vi skal lade os inspirere af alle de spændende og innovative ting, der sker i udlandet, vi skal forske mere og bliver klogere, og vi skal samarbejde og dele viden på tværs af sektorer. Som tværfaglig brancheorganisation har vi i Cykelambassaden samlet handsken op og stiller os til rådighed for at koordinere og sikre fortsat samarbejde mellem alle Cykeldeklarationens partnere samt alle dem, der fremadrettet melder sig under fanerne. For det er ikke slut med Cyklens år. Arbejdet er kun lige gået i gang.



FIND 10 MIA. MERE

Søren Have, programchef i CONCITO

Altså, der er jo ikke noget, hvor man sådan virkelig peger på noget konkret. Hvis man er cykelnørd, vil man synes, at det var fedt, at Tour de France var her og så videre, men det er jeg ikke. Altså det mest håndgribelige var ministerens forslag om mindst halvanden meters afstand mellem biler og cykler, som så ikke er blevet vedtaget endnu.

Og så synes jeg, der blev lavet nogle interessante analyser om de unges barrierer for at cykle. Jeg syntes, det var vigtigt at få belyst de ting. Men det er sådan set lidt trist: Hvis nu man sådan havde sagt, at ud over de tre milliarder over 13 år år i infrastruktureftalen, så finder vi lige 10 milliarder mere. Det kunne have været noget, men det skete så desværre ikke.



Det har været svært at få danske politikere til at svare på, hvor mange de egentlig synes, der bør cykle i det her land

CHRISTIAN RANTORP
REDAKTØR AF MOBILITYTECH

Ny direktør kommer med det bedste af to verdener

54-årige Kenneth Øhrberg Krag er Cyklistforbundets nye direktør

Cyklistforbundets nye direktør er meget bevidst om, at han er rundet af to værdisæt, som komplimenterer hinanden. Værdier fra to meget forskellige højskoler og fra to forskellige forældre. Den ene højskole er en rigtig folkehøjskole, nemlig Idrætshøjskolen i Aarhus. Den anden højskole var kun en højskole af navn. Handelshøjskolen i København, eller CBS (Copenhagen Business School) som den hedder i dag.

”Fra Idrætshøjskolen har jeg værdier, som udspringer af den grundtvigianske tradition. Det handler blandt andet om fællesskab og sundhed og aktivitet, fordi det var en idrætshøjskole. Fra Handelshøjskolen, hvor jeg blev økonom, har jeg nogle andre værdier. De handler om optimering, at være rationel, forbedre ting og tænke strategisk i den lange retning. Og at arbejde med marketing og organisation. Og jeg tror, at de to grundlæggende værdier, som jeg har med mig, er nogle tilbage fra højskoletraditionen og så noget fra Handelshøjskolen.”

De to værdisæt er på en måde blevet indpodet allerede i Kenneth Øhrberg Krags barndom i Frederikssund: Hans mor var kunstmaler, hans far revisor.

Arbejdede med klovne

Der har været god brug for begge værdisæt i Kenneth Øhrberg Krags tidligere job. I Røde Kors, hvor han arbejdede med fundraising og frivillige, og ikke mindst i Danske Hospitalsklovne, som under Kenneth Øhrberg Krags ledelse på ti år gik fra at være 20 hospitalsklovne og et par ansatte i Aalborg til at være en organisation med næsten 80 medarbejdere, som har kontakt med halvdelen af alle indlagte børn. En organisation med mange kunstneriske og kreative medarbejdere og med masser af mening, eller purpose som det hedder på

moderne dansk. Sidst var han i Kræftens Bekæmpelse.

”Jeg har været privilegeret at få lov til at arbejde forskellige steder i organisationer, som har en meget tydelig mening eller formål, som har en vigtig plads i samfundet og som forsøger at gøre en forskel - ikke kun for sig selv, men for samfundet eller for andre svage grupper. Hvis man skal kunne tiltrække medarbejdere, investorer, kunder, hvem som helst fremadrettet, så er man som virksomhed simpelthen nødt til at have et større formål end bare at tjene penge. Man er nødt til at have en plads i samfundet, som er meningsfyldt, for ellers bliver man hældt ad brættet. Så det at have mening betyder utrolig meget.”

Cyklistforbundet har så meget mening for Kenneth Øhrberg Krag, at stillingen som direktør faktisk igennem flere år var en ønskestilling for ham. Efter et møde for nogle år siden med Cyklistforbundets tidligere ledelse, Klaus Bondam og Trine Stjernø, tænkte han, at det var et job, han ville søge, hvis det blev ledigt.

”Jeg har virkelig gået og luret på, om det en dag kunne blive en mulighed at få lov til at arbejde her. Men der sad der jo nogle andre dygtige mennesker på de centrale positioner. Men jeg har gjort mig nogle tanker om, hvad man kunne gøre, hvis man skulle være så heldig at få lov til at være en del af den her organisation. Så det har jeg jo glædet mig helt vildt meget til, og jeg synes, det er et kæmpe privilegium at få lov til at sidde her i dag. Og jeg tror, at der er masser af potentiale og ting, vi kan.”

Den nye direktør satte sig i stolen 1. november og er ikke inde i alle krinkelkroge i Cyklistforbundet endnu, men han har allerede konstateret, at udgangspunktet er godt.

”Det er en virkelig en rigtig sund og ordentlig platform at sætte af fra. Det er ikke sådan, at Cyklistforbundet - sådan har jeg i

hvert fald oplevet det - er misligholdt eller det roder, og der er ret dygtige folk i sekretariatet, som har styr på det meste. Det har gjort mig rigtig glad at opleve, og så er hele organisationen jo gennemsyret af et meget stort engagement hos både medlemmer, frivillige og medarbejdere.”

Så platformen for det videre arbejde er der, men der skal på sigt sættes nogle flere penge ind på bankkontoen: En af de øverste ting på to-do-listen er Cyklistforbundets økonomi.

”Jeg er meget optaget af at finde nogle andre kanaler og måder at skabe økonomisk indtjening på og samtidig styrke dem, vi har i dag. Så vi får ro på økonomien, og så vi forhåbentlig også kan få lidt mere luft i økonomien til at igangsætte nogle af de aktiviteter, som vi selv synes er vigtige.”

Fokus på børnecykling

Og en bestemt gruppe cyklister skal have mere opmærksomhed. Færre og færre børn i Danmark cykler. Det er en såkaldt ’brændende platform’, som kræver ekstra opmærksomhed.


”Jeg synes, at det er forstemmende at se, at børn cykler mindre og mindre. Det er jo den helt forkerte udvikling. Det er jo ikke vores ansvar, det er forældrenes ansvar og samfundets ansvar, men jeg synes, at vi har en vigtig rolle i at inspirere og motivere og vise en vej til, hvordan den udvikling forhåbentlig kan bremses og meget gerne vendes, for vi skal have nogle flere børn og unge til at cykle noget mere.”

Det emne kan nemt blive fast pensum i den del af jobbet, som handler om varetællelse af Cyklisternes interesser overfor politikere og organisationer. Det politiske lobbyarbejde, som Kenneth Øhrberg Krag også ser som en uomgængelig og vigtig del af hans job.

En anden brændende platform er selve den, som Cyklistforbundet hviler på: for eningsstrukturen. Nutidens unge og også lidt ældre er ikke nær så trofaste mod organisationer og ideer som tidligere tiders. De støtter noget i et stykke tid og skifter så til noget andet.

”Vi er nødt til at indse, at hvis man skulle etablere Cyklistforbundet i dag, ville man bygge det op på en anden måde. Så vi skal have værdierne i det gamle med os, men vi skal også turde kigge på det på en anden måde, så vi er attraktive for den ’sommerfugle-frivillige’, som hopper lidt fra blomst til blomst. Den model, vi har, er udfordret, det viser alle tal. Og den samfundsudvikling kan vi ikke vende eller lave om på. Men vi skal finde ud af, hvad vi så gør: Hvordan bliver vi relevante, og hvordan får vi en struktur fremadrettet, som sikrer, at vi er attraktive, og at folk engagerer sig i sagen og vores arbejde?”

Endelig skal der tydelig retning på, hvor Cyklistforbundet skal cykle hen i fremtiden. Der skal tegnes et billede af, hvor Cyklistforbundet skal være om 5 år.

”Vi skal have en fælles retning og et meget tydeligt billede af, hvad vi arbejder for, og hvor vi gerne vil hen med vores organisation. Og så skal vi søge tilslutning til det her fælles billede. Så kan der være nogle nuancer og forskellige prioriteringer eller vægtninger i det fælles billede, men hvis vi har et tydeligt fælles billede af, hvad vi gerne vil, så bliver det nemmere at samle kræfterne og sammen gå i den retning.” 



KENNETHS 3 CYKLER

Cyklistforbundets nye direktør, 54-årige Kenneth Øhrberg Krag, kommer ikke til at cykle til arbejde hver dag. Der er trods alt for langt til Frederikssund til at tage den tur på daglig basis - også på den carbon racercykel, som står i garagen. Den bliver faktisk ofte fravalgt til fordel for en ældre Jensen-cykel med 7 indvendige gear, når turen ikke går ud på grusvej på mountainbike.

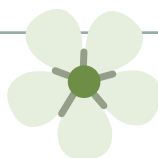




CONCITO:

**”I får ikke flere til
at cykle ved at sige,
det er godt for klimaet”**





For den grønne klimatænk-tank CONCITO er cykling ikke et mål i sig selv. Cyklen er en såkaldt 'enabler'. Den kan ved at afløse bilture være med til at muliggøre, at transporten bliver mere grøn

Hvert år afholder Dansk Industri Transportens Dag i bygningen på Rådhuspladsen. Sidste år kom CONCITOS direktør Christian Ibsen med et 20 minutter langt 'klimaindspark' til transportbranchen, der sad i salen. Han nævnte ikke cyklen. CONCITO er derfor første gæst i denne serie, hvor vi spørger en række aktører, om de husker cyklen i deres politik.



Du skal bruge de stærkeste argumenter, og det er efter min mening sundhedsgevinsten

SØREN HAVE
PROGRAMCHEF I CONCITO

Vi taler med Søren Have. Han er programchef i CONCITO med ansvar for at fremme omstillingen til fremtidens grønne mobilitet. Hvorfor blev cyklen ikke nævnt?

"Det er et udtryk for, at de primære budskaber, vi afleverede den dag, var møntet på godstransportører og købere af gods-transport og på luftfarten. Det er helt rigtigt, at vi ikke satte fokus på cyklen, for i det billede, klimamæssigt, så ville det være af mindre betydning."

For ham er cyklen især vigtig som en såkaldt 'enabler': Den er med til at gøre det muligt at begrænse biltrafikken.

"Vi ser ikke cykling som et mål i sig selv. Vi ser cykling som et middel til andre gode mål, fx sundhed og en mere arealeffektiv transport. Man kan sige, at i en klimamæssig sammenhæng ser vi det største potentiale i at sætte ind overfor de rigtig store udledere af CO₂ - altså bilparken - ved at have stærke alternativer i form af cykling og offentlig transport. Cykelturen i sig selv gør ikke en stor klimamæssig forskel - det gør den, når den afløser en biltur."

For Søren Have er løsningen den berømte kombination af pisk og gulerod.

"Vi har foreslået, at man øger brændstofudgifterne for at reducere udledningerne fra privatbilismen, men at man samtidig giver målrettet støtte til fx elcykler, etablering af cykelinfrastruktur eller etablering af kollektiv transport. Det gør, at man kan give omstillingen et skub, uden at nogen bliver ramt uforholdsmæssigt hårdt, fordi man tilbyder dem nogle andre muligheder."



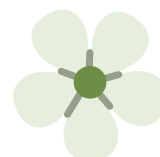
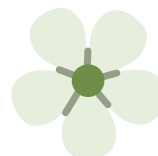
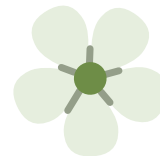
Husker I cyklen?

CYKLISTER spørger på skift en række vigtige organisationer, om de husker at tænke cyklingen ind i deres politik. Denne gang spørger vi den grønne klimatænk-tank CONCITO. Deres mål er at omsætte relevant viden til klimahandling og derved accelerere den grønne omstilling både i Danmark og internationalt.

Næste gang er det Dansk Erhverv, der svarer på spørgsmål.



"Hvorfor går transportministeren ikke straks over til sin kollega sundhedsministeren og siger: 'Vil du give mig 10 milliarder til at øge folkesundheden med en cykelsatsning?'"
Søren Have er programchef i CONCITO med ansvar for at fremme omstillingen til fremtidens grønne mobilitet.



➤ Han peger også på, at det ikke er nok bare at bygge flere cykelstier.

"Der er mange ture, som kunne foretages på cykel, men det er ikke nok at sige til folk, at 'nu er der en cykelsti, og der er ikke så langt, så du burde kunne cykle'. Folk skal have et ekstra skub, fx at det er for dyrt at have bil nummer to."

Klima er sidegevinst

Omstilling af ture fra bil til cykler batter altså for klimaet, men Cyklistforbundet skal ikke tro, at ret mange flere vælger cyklen pga. klima. Søren Have mener, at klimagevinsten ved at cykle mere skal ses som en slags sidegevinst.

"Du får ikke flere til at cykle, fordi det er klimavenligt. Du skal bruge de stærkeste argumenter, og det er efter min mening sundhedsgevinsten. For hver kilometer, der bliver kørt på cykel i stedet for bil, sparer samfundet otte kroner, og det er også rigtigt sundt for den enkelte. Hvis du får flere til at cykle, fordi det er sundt, så er det godt for klimaet, men du skal sælge cyklen på sundhed og på at det giver frihed og du bliver i godt humør af det."

Søren Have mener, at der bliver udarbejdet alt for få infrastrukturprojekter, hvor sundheden ved at cykle regnes ind.

"Når man regner på cykelprojekter, er der ofte rigtig god samfundsøkonomi i dem – ikke mindst på grund af sundhedsvinklen. Men det kræver jo, at man formulerer projekterne og regner på det. Hvis man aldrig får gjort det, får man ikke be-

sluttet de der projekter. Vi har ikke regnet på det, men jeg er overbevist om, at hvis man satte sig ned og definerede projekter, kunne man finde for 10 milliarder i cykelprojekter, der ville have lige så god eller bedre samfundsøkonomi end mange af de vejprojekter, der er blevet vedtaget. Problemet er, at de projekter ikke er blevet formuleret og regnet på."

Og hvorfor er de ikke det?

"Det er nok, fordi at der er en forkærlighed for veje fremfor cykelinfrastruktur," siger Søren Have, der har et konkret forslag til regeringen.

"Hvorfor går transportministeren ikke straks over til sin kollega sundhedsministeren og siger: 'Vil du give mig 10 milliarder til at øge folkesundheden med en cykelsatsning?' Det var jo oplagt, ikke?"

Omstilling til el er vigtigst

Elbiler er det store dyr i åbenbaringen, når det gælder klimaomstilling. Men en britisk forskergruppe vurderer, at cykler er ti gange bedre end elbiler, hvis byerne skal blive klimaneutrale. Når forskergruppen sammenlignede hver transportforms livscyklus og tog CO₂-mængden produceret gennem produktionen af køretøjet, brændstof til bilen samt afskaffelsen, konkluderede de, at udledningen fra cykling er mere end 30 gange lavere for hver rejse end samme tur i en bil, der kører på fossile brændstoffer - og cirka 10 gange lavere end en tur i en elektrisk bil. Men indtil videre kommer vi ikke uden om bilen, mener Søren Have.

"Elbiler er ikke den fulde løsning på klimaudfordringen eller mobilitetsudfordringen generelt. Men det er omvendt en stor del af løsningen og særligt på den korte bane. Man kommer ikke langt med at begynde at drastisk fjerne biler de steder i landet, hvor man gennem mange års planlægning har gjort, at man nu ikke kan leve et liv uden at have bil. Det betyder ikke, at man ikke skal prøve at lave om på det. Det betyder bare, at man ikke kan gøre det fra den ene dag til den anden. Så der er forskel på, hvad vi skal arbejde henimod, og hvad der skal gøres her i de kommende 5-10 år."

Søren Have er ikke blind for, at fx el-ladcykler kan overtage en del vare- og godstransport i byer.

"Vi ser de forskellige transportmidler som forskellige midler til at løse forskellige typer af behov. Der er ikke noget, der er universelt bedst eller godt. Nogle ting passer en cykel til, nogle ting passer en lille varevogn til, og nogle ting passer en stor lastbil til godstransportmæssigt. Så der er ingen tvivl om, at cyklen i byerne, også til arbejdsmæssig brug som service og mindre leverancer, har kæmpe potentiale og kan løfte en meget større opgave. Men hvis vi skal kigge sådan klimamæssigt på det, og hvis vi skal kigge på, hvor vi lægger vores ressourcer, i forhold til hvor vi kan få mest klimaeffekt, så er det ved at få sat gang i omstillingen til el af lastbiler, der kører måske 200.000 kilometer om året." 🚲

Hvorfor er tandemcykler forbudt i tog

Nils Wemmenhed, Malmø

→ Reglerne for "cykelparkeringsbøder" siger udtrykkeligt, at "tandemcykler" ikke må tages med i tog i Danmark. På Öresundståg og Pågatåg i Sverige kan tandemcykler tages. Du betaler for to cykler.

Vil Cyklistforbundet, gerne i samarbejde med det svenske Cykelfrämjandet, arbejde for at få forbuddet ophævet i Danmark? Der er mange årsager til, at forbuddet bør ændres:

Hvis tandemcykler er tilladt i tog i Sverige, bør de også tillades i Danmark, ikke mindst på grund af de hyppige forbindelser over Øresund. Hver rejsende må medbringe en cykel. En tandemcykel, som betjenes af to passagerer, fylder mindre end to almindelige cykler. To cykler har fire hjul, en tandemcykel kun to. En tandemcykel er særdeles velegnet ikke kun til synshandicappede, men også til hørehæmmede eller til medpassagerer med dårlig balancesans. Generelt gør tandemcyklen det muligt for en fysisk svagere medrejsende også at nyde at cykle fuldt ud.



→ Svar fra vicedirektør i Cyklistforbundet Jane Kofod.

Tak for din mail og for at gøre os så specifikt opmærksom på problemet. Vi er i Cyklistforbundet meget optaget af, at der er så gode muligheder som muligt for at tage sin cykel med i toget. Hvis vi skal nå så langt som muligt med at flytte ture fra bil til cykel, så er det afgørende, at der er gode muligheder for netop at tage cyklen med.

Derfor italesætter vi løbende problematikken – både når vi er i dialog med DSB og øvrige togoperatører, når vi er i kontakt med politikere og i interviews/debatindlæg.

Det vil give god mening, at vi bliver mere specifikke i forhold til, at man også skal kunne tage sin tandem med i toget. Så endnu en gang tak for at gøre os opmærksomme på det og på at dele de gode argumenter med os – fx at en tandem godt nok optager plads for to cykler, men at den også fragter to rejsende.

Hvad synes du om CYKLISTER?

LÆSERUNDERSØGELSE

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

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



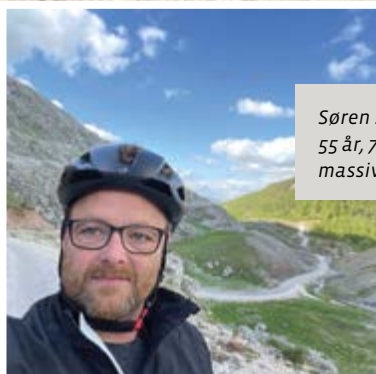
VIND PRÆMIER:

Vi trækker lod blandt deltagerne om 3 gode cykelpræmier:

De tre vindere kan vælge enten en cykelcomputer, en fodpumpe med manometer eller et Brooks Multiværktøj



Zigzag og solo fra Sarajevo til Sarandë



Søren Schultz Jørgensen, 55 år, 75 kg, Bjelašnica-massivet, Bosnien. Dag 1

En midaldrende mand kæmpede sig på 23 forsommer-dage over Balkans bjerge gennem Bosnien-Hercegovina, Montenegro, Kosovo og Albanien. Regionen er et paradis for cyklister, der vil møde et fascinerende Europa, langt fra alfarvej.

”Ne, ne, ne!” Den furede hercegovinske bondemand forsøger med énstavelsesord og lige så entydige fagter at få mig til at fatte det indlysende: Jeg kan umuligt køre den vej ned ad bjerget til Stolac, som ellers ligger lige dér for mine fødder, 400

højdemeter nede ad skråningen ved floden i den frodige dal. Hans kone griner hånligt ad mig. Hovedrystende går hun sin vej. ”Ne!” Vend dog om, cykeltåbe!

Samme klare besked får jeg fra det hofte-høje græs og de syleskarpe kæmpeskærver på det, der skulle være ’vejen’ ned til Stolac – og fra mine snart tomme vanddunke og fra den døde navigationsapp på den overophedede iPhone. Så jeg overgiver mig. Vender den røde gravelcykel med de seks cykeltasker og de 22 kilo oppakning og begynder den fysiske og mentale nedtur tilbage ad den grusede bjergvej. Det har taget mig to timer at slæbe mig op i så langsomt tempo, at sommerfuglene satte sig på mit styr, mine cykeltasker og mine briller. Det tager 12 minutter den modsatte vej.

Balkan betyder bjerge på gammelt tyrkisk. Og her – tre dage og 150 kilometer inde i mit zigzag-soloridt fra Sarajevo i Bosnien-Hercegovina til Sarandë i Albanien – må jeg sande, at Balkan også betyder overgivelse.

Fysisk overgivelse til en uendelighed af majestætiske bjerglandskaber – skiftevis løvgrønne, stenede og vindblæste. Følelsesmæssig overgivelse til de intense mennesker, de sitrende byer og den dramatiske historie, der ufiltreret vælter den enlige cyklist i møde.

I de første dage var det smukke og slidte Sarajevo, jeg måtte overgive mig til – epicentret for så mange af de kulturelle, religiøse og politiske begivenheder, der har formet de sydslaviske samfund i det vestlige Balkan. Derefter, efter to dages ridt gennem de gennem de frodige løvskove og dale omkring Bjelašnica-massivet, der lagde skråninger til vinter-OL i 1984, var det magiske Mostar, der krævede overgivelse: Den gamle bydel i Hercegovinas i kulturelle perle er sat nidkært i stand, og fra toppen af byens legendariske vartegn, den genopførte Stari Most-bro, springer byens drenge til turisternes jubel stadig de 22 meter ned i Neretva-flodens buldrende strøm. Det har de gjort har gjort siden 1664.



Forsommerens hø stakkes i den lille landsby Tamarë i De forbandede Bjerge i det nordlige Albanien. Dag 10.

Dumt: Fejlindstillet cykel-app

I dag, på vej sydover fra Mostar mod Republik Srpska, den serbiske del af Bosnien-Hercegovina, er det varmen og sukkerkoldheden, jeg må overgive mig til. Og den dybe frustration over at måtte vende om på toppen af bjerget, fordi jeg åbenbart er kommet til at indstille min navigations-app, Komoot, på mountainbike-mode. Det var dumt.

For selv om min ultrastabile Principia med aluminiumsstellet, de halvfede dæk, de 20 Shimano GRX-gear og ditto skivebremser bærer mig gennem det meste uden at knirke eller kny, er der trods alt grænser for, hvad man kan udsætte den for. Balkans grus- og stenstier kan måske nok forceres af traktorer, firehjulstrækkere og mountainbikes, men ikke af en gravelbike med 75 kilo midaldrende mand og 22 kilo bagage ovenpå. Havde jeg indstillet app'en på bike touring, var jeg blevet ledt ad den asfalterede hovedvej til Stolac, ikke den meningsløse vej op gennem sommerfugleflokkene i det skærvede terræns stigninger på 10-15 procent.

Jeg genvinder lidt af både sukkerbalance og fatning med en halv times pause, to kolde Red Bull, en liter vand og en kop sydslavisk kaffe så grumset som mudder på en café for foden af det umulige bjerg. Min iPhone kommer langsomt til sig selv i cafeens sodavandskøleskab. Spekulerer på, om bondemandens insisterende afvisning af min rute på toppen af bjerget måske skyld-

tes, at stien ikke var ryddet for miner endnu. Mere end 25 år efter afslutningen på krigen i Bosnien-Hercegovina findes der stadig enkelte områder, hvor minerydderne ikke er færdige med deres arbejde. Endnu en god grund til at sætte app'en på bike touring.

Op på hesten med frisk vand på de fem dunke og flov smag i munden – og afsted ad den nyasfalterede hovedvej. Dieseludstødningen fra lastvogne og bilturister blander sig med den søde duft af nektar, der vælter ned ad skråningerne i Hercegovinas efterhånden solsvedne landskab. Temperaturen nærmer sig 30 grader. Jeg nærmer mig sammenbruddet. Holder rigeligt med pauser i skyggen ved de mange vejsideboder, hvor ældre kvinder sælger forsommerens bugnende frugthøst – tonsvis af kirsebær og ferskner.

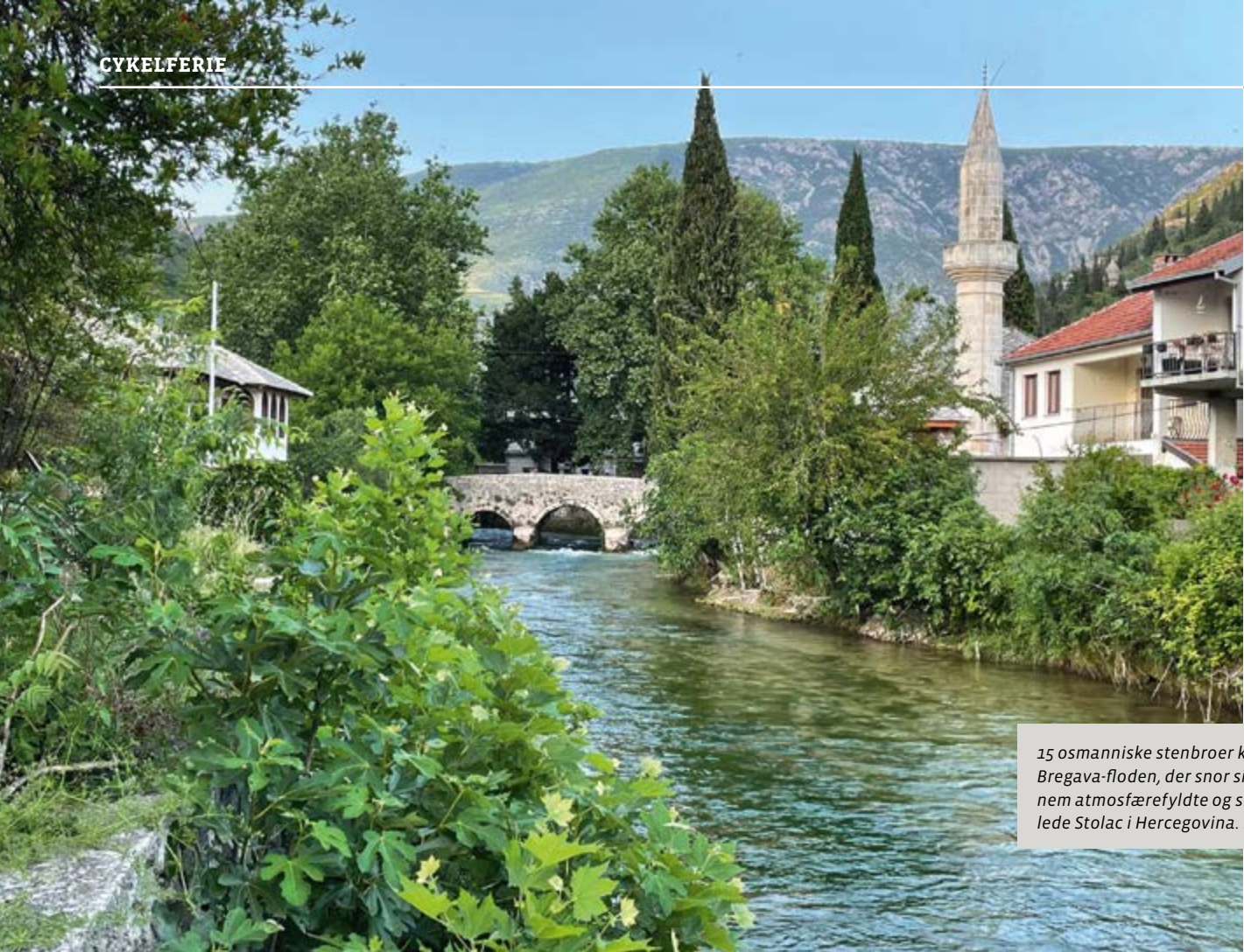
Smukke og skudhullede Stolac

Jeg kæmper mig de sidste 25 kilometer frem til både bedårende smukke og sørgeligt skudhullede Stolac, der ligger som en oase i slugten langs Bregava-floden med de mange små vandfald. Her blander kvækken fra hærskarer af frøer sig med fra kaldene fra minareterne, der ligger side om side med både katolske og ortodokse kirker som en tydelig påmindelse om, at Stolac – ligesom Mostar og Sarajevo – før borgerkrigen i 1990'erne var en af de mest religions- og kulturblandede byer i det gamle Jugoslavien. I dag er den altovervejende muslimsk.

På Google Maps, hvor jeg finder mange af mine billige overnatningssteder få timer før ankomst, har jeg opstøvet et nyistandsat osmannisk byhus lige ned til floden. Det udlejes af Stolacs muslimske kul-



Vejen op gennem Kelmend-dalen Albanien har perfekt ny asfalt og vilde heste som de eneste medtrafikanter. Dag 11.



15 osmanniske stenbroer krydser Bregava-floden, der snor sig gennem atmosfærefyldte og skudhullede Stolac i Hercegovina. Dag 5.

turforening, og jeg kan få det for mig selv. 40 bosniske mark – cirka 150 kroner – for en nat. Opsynsmanden har bedt mig møde ham på en af de mange flotte stenbroer over floden. ”Dren,” præsenterer han sig. ”Det er mit verdensnavn. Imran er mit muslimske navn.”

Dren er selv et barn af Bosnien-Hercegovinas multireligiøse gryderet, fortæller han, da han dagen efter med min cykel i bagagerummet agerer taxi for min trætte krop de 60 kilometer i retning af Montenegro: Hans mor er serbisk-ortodoks, hans far bosniak – det vil sige bosnisk muslim. Faren blev indkaldt i krigen til bogstaveligt talt at kæmpe mod sin egen svigerfamilie, mens Dren, hans mor og to søskende boede i en flygtningelejr uden for Mostar.

Kotor: Montenegros pryd og turistmagnet

Dagen efter skifter landskab, kultur og cykelbetingelser totalt: På den 70 kilometer lange etape fra det sydlige Republik Srpskas hovedby Trebinje, hvor kulturen er demonstrativt serbisk, turister nærmest fraværende, og cyklister henvist til rabatten, bliver jeg mødt af en to-sporet cykelsti

på de stejle skråninger ned til det koboltblå Adriaterhav og den overvældende Kotor-bugt. Velkommen til Montenegros pryd og største turistattraktion.

Jeg holder højt tempo på største klinge ad den kun moderat trafikerede hovedvej gennem de venetianske småbyer og bebyggelser. De ligger som kulturperler på en snor for foden af de mørke bjerge, der omkranser Kotor-bugten. Ikke så underligt hvorfor netop denne del af Montenegro tiltrækker krydstogtskibe, milliardæryachter, russiske investorer og almindelige dødelige turister i hobetal. Storslået som en norsk fjord. Og så overrendt, at selv den lokale turistchef, som jeg drikker fadøl med om aftenen, mener, at byen bør begrænse de store skibes besøg af bugten. Turismen er ved at smadre regionen, siger hun.

Morgenen efter klatrer den røde Principia sig gennem 25 hårnålesving og 1.000 højdemeter fordelt på 20 kilometer op til Lovcen – det sorte bjerg, der har givet Mon-



Mostars unge mænd har sprunget fra byens legendariske bro, Stari Most, ned i Neretva-floden siden 1664. Det gør de stadig i dag, hvis turisterne lægger lidt bosniske mark i hatten. Dag 4.



RUTEN FRA SARAJEVO TIL SARANDË:

København-Sarajevo: Fly

Sarajevo-Glavaticevo: 84 km, 1.840 højdemeter, 6 timer.

Glavaticevo-Mostar: 52 km, 1.120 højdemeter, 4,5 timer.

Mostar-Stolac: 60 km, 1.100 højdemeter, 4,5 timer.

Stolac-Trebinje: Taxi

Trebinje-Perast: 68 km, 840 højdemeter, 3,5 timer.

Perast-Cetinje: 56 kilometer, 1.250 højdemeter, 5 timer.

Cetinje-Virpazar-Podgorica: 77 km, 650 højdemeter, 3,5 timer.

Podgorica-Tamarë: 39 km, 480 højdemeter, 2,5 timer.

Tamarë-Plav: 50 km, 1.100 højdemeter, 5 timer.

Plav-Peja: 67 km de første 20 i taxi, 900 højdemeter, 4 timer.

Peja-Prizren: 74 km, 320 højdemeter, 3,5 timer.

Prizren-Tirana: Bus

Tirana-Berat: Taxi

Berat-Këlcyrë: 75 km, 1.290 højdemeter, 6 timer.

Këlcyre-Gjirokaster: 41 km, 250 højdemeter, 2 timer.

Gjirokaster-Ksamil: 64 km, 670 højdemeter, 3,5 timer.

Ksamil-Sarandë: 13 km, 40 højdemeter, 30 minutter.

Sarandë-Korfu: Færgе, 30 minutter.

Korfu-København: Fly

tenegro sit navn og sin legende som et land, som hverken Venedig, Det Osmanniske Rige, Østrig-Ungarn eller serberne har kunnet underlægge sig. Selv den jugoslaviske borgerkrig gik næsten sporphøst hen over det lille land med de kun 628.000 indbyggere. Der er ingen skudhuller i Montenegro.

Bag bjerget og langt fra Kotor-bugtens turrister i den gamle hovedstad Cetinje dyrkes legenden om det selvstændige og uindtagelige Montenegro. Her står tiden stille. Bomstille. Gamle regeringsbygninger er indrettet som museer, gaderne næsten tomme, og på torvet i centrum belærer de gamle mænd mig om, at Montenegros største problem er Serbiens fortsatte indflydelse.

Kontrasten til Cetinjes stilstand kan næsten ikke blive større, da jeg næste morgen snirkler mig ned ad de små asfaltveje på de frodige skrånninger til Skadar-søen. Balkans største sø åbenbarer sig som et tropisk lsd-trip: Åkander så langt øjet rækker mellem de grønne øer, lyde af insekter og fugle som i en jungle, en tung duft af blomster, frugt og honning fra de mange farverige bistader placeret på skråningerne langs den snoede lille vej. Jeg får to kæmpestore glas fed isafkølet granatæblejuice ved en vejsidecafé. Lyserød, økologisk og hjemmedyrket. Køer går frit forbi på vejen.

Skadar-søens tropiske paradys

Høj på tropesaft giver jeg den fuld pedal fra bunden af Skadar-søen ad den snorlige landevej op til Podgorica, landets hovedstad siden selvstændigheden i 2006. Det bliver turens hurtigste enkeltstrækning: 35 kilometer på 57 minutter. Cyklen spinder på de største tandhjul. Kroppen er efterhånden i kanonform. Jeg tordner afsted på den sprødeste asfalt. Der er rigelig med plads i rabatten. Fem kilometer fra byen sluses jeg ind på den cykelsti, der forbinder hele Podgoricas centrum.

I byens skramlede gamle kvarter længes brødrene Radulovic på 28 og 30 år efter EU-medlemskab og et opgør med Montenegros korrupte politikere. Sammen driver de et hyggeligt B&B, Limun Old Town, med fire værelser i et lille byhus, de har arvet efter deres bedsteforældre.



Sidste nedkørsel ud af Albanien på vej mod Plav-dalen i det nærmest uberørte nordøstlige hjørne af Montenegro. Dag 12.

Sidste stop: Cyklen parkeres på en betonbunker på den albanske adriaterhavskyst, mens solen går ned over Korfu. Dag 21.



De Forbandede Bjerges saftige slugter

Bortset fra en gruppe polske motorcykel-turister og en enkelt personbil hver 20. minut er frit strejfende fåreflokke med klokker om halsen og grupper af vilde heste det eneste, jeg møder, da jeg zigzagger mig de 13 kilometer og 300 højdemeter fra de muntre albanske grænsebetjente op til landsbyen Tamarë. Sølvgrå stenvægge rejser sig til begge sider. Vejen snor sig i den saftige slugt langs den brusende Cemi-flod, der transporterer smeltevandet fra de 2.500 meter høje tinder omkring mig. Det er 1. juni. Der er stadig sne på toppene.

12-årige Matteo tager imod, da jeg svedig når frem til Guest House Adriatiku sidst på eftermiddagen. Han taler flydende engelsk. Som alle andre albanske børn, jeg kommer til at møde. "Youtube taught me," siger han og serverer kaffe på terrassen uden for mit spartanske værelse med direkte udsyn til den massive mur af tinder, der må have givet bjergene deres navn.

Pensionatet drives af Matteos mor, Nina, der både er lærer i den lokale skole og indehaver af den ene af byens to restauranter. Faren har ikke været en del af husstanden i fem år. Han sniger sig hjem i ny og næ for

at kysse familien, fortæller Nina. Men ellers holder han sig væk, fordi myndighederne har sigtet ham for det, vi i Danmark kalder menneskesmugling. Ifølge Nina har han blot hjulpet venner og familie, bl.a. sin mor og bror, til USA uden visum. En tredjedel af Albanien befolkning, 800.000, er flyttet til udlandet siden kommunismens kollaps i 1991.

Storebror Andrea på 17 år serverer traditionel albansk morgenmad – varm mælk, gedeost, spejlæg, majsbrødkager og frisk honning – så der er noget at stå imod med på turens strengeste etape næste morgen: De 45 kilometer nord ud ad dalen, et lille smut ind i den montenegrinske del af De Forbandede Bjerge. 1.100 højdemeter de første 19 kilometer, derefter nogenlunde magelig nedkørsel resten af etappen.

Mudderangreb på Kosovos slette

Trods gode ben er jeg døden nær, da jeg ved aftentide ankommer til familien Feratovic's nye pensionat, Grandfather's House, med mageløs udsigt over Plav-søen. Det er det eneste fast beboede hus i Budovic. De øvrige huse i den lille landsby ejes af folk, der er emigreret. Alle sammen fra Feratovic-

klanen. "Familierne er Montenegros urokkelige fundament," fortæller moren, Nisa Feratovic.

Her, efter 600 kilometer, halvvejs fra Sarajevo til Sarandë, kan jeg konstatere, at mit urokkelige fundament er den røde Principia. Ikke én gang har den skullet lappes eller bare pumpes. Ikke én eller møtrik har siddet løst, når jeg hver morgen har tjekket kabler og udstyr. Gearene klikker glat og præcist, skivebremserne sidder stadig knivskarpt. Principiaen bærer mig ind i den surrealistisk smukke Rugova-dal i den sydlige del Kosovo, gennem den regionale hovedby Peja frem til landets næststørste by, charmerende Prizren.

Kosovo møder mig industriel, skramlet og sitrende – et indtryk, der nok også skyldes, at styrtregnen overfalder mig på den flade landbrugsslette frem til Prizren. Cyklen borer sig ned i det knæhøje pløre, der for et kvarter siden var jordvej. Brillerne dugger. Mudder i gearene. Jeg opgiver. Søger ly i en lade ved en af de mange gårde på sletten, inden jeg finder tilbage til landevejen og en benzintank, hvor cyklen kan spules ren. Lastvognstog tvinger mig ud i rabattens søle de sidste 20 kilometer frem til Kosovos kulturelle hovedby, hvor den enorme osmanniske borg vogter over den gamle bydels stejle gader.

Fylder alle proteindepoter med trækulsgrilllet kebab på en af byens mange velassorterede kørestauranter, inden jeg falder i tung søvn på hotellet ved bredden af den buldrende og mudderbrune Prizren-flod.

Minareternes bønnekald vækker mig tidligt nok til, at jeg kan nå dagens første bus til Tirana. Ind med cykel og cykeltasker i bussens bagagerum. Luksustransport over grænsen og de 180 kilometer til Albanien intense hovedstad.

Tiranas farvebombardement

Tirana tager røven på mig. Uanset hvor jeg vender øjnene hen i den pulserende oase af en by, bliver jeg mødt af farver, mønstre og malerier på de – stalinistiske, osmanniske, italienske og postmoderne – bygninger. Selv striberne i fodgængerovergangene er pastelfarvede. Det, der i kommunistisk tid var grå betonørken, er i dag en metropol med den skønneste aura og vibe. Masser af el-biler i gaderne. Hvis jeg ikke vidste, hvor jeg var, ville jeg have gættet på Tel Aviv, Napoli eller Madrid. Ræser storbyen tynd på ad de kolorerede cykelstier.

Temperaturen stiger voldsomt, efterhånden som jeg bevæger mig ned gennem Albanien. Det er den 5. juni, og termometret viser 35 grader. Kvaliteten på de biveje, der bringer mig sydover, er til gengæld dalen-

de. Skærver og grus en stor del af ruten. Laver mountainbike-fejlen på min app et par gange. Må bede om et lift på ladet af en firehjulstrækker, der skal samme vej. Det er ingen skam for en midaldrende mand at få lidt hjælp.

Passerer gennem bedårende Berat – den hvide og Unesco-beskyttede osmanner-by – og et uendeligt antal landsbyer, hvor markerne dyrkes med æselkraft, høet stakkes med fork, og forsommerens kirsebærhøst slæbes hjem i kurve på hovedet. På vej ud gennem dalen mod det sydlige Albaniens måske mest pittoreske by, Gjirokaster, bliver jeg overhalet af et par gigantiske firehjulstrækkere. Må trække ud i rambatten og står pludselig ansigt til ansigt med furet fårehyrde på muldyrtryk. Han tjekker sms'er på sin smartphone og råber til folkene, der slår hø med le og håndkraft på marken bag os. De vinker hujende til mig. Alle siger hej til en enlig cyklist i Albanien.

Magiske Gjirokaster

Jeg ser Gjirokasters osmanniske citadel i horisonten, længe inden jeg når frem til foden af byens pastelfarvede betonforstad. Det knejser højt over den gamle bydels labyrint af stejle brostensgader, hvor de hvidkalkede byhuse ligger tæt pakkede med deres små gårdhaver, der er ved at sprænges af saftspændte vinranker og figentræer.

Her blev Enver Hoxha født – manden, der fra 1945 til 1985 forvandlede Albanien til et kommunistisk rædselsregime, lige så paranoidt, lukket og brutalt undertrykkende som Nordkorea. Ham er der nu ikke mange synlige tegn på i landet, hvis man ser bort fra den infrastruktur i beton, han efterlod sig – og som man som cyklist konstant bevæger sig igennem: dæmninger, kanaler og vandkraftværker i bjergene, de massive boligkareer, der præger forstæderne til de fleste halvstore byer, og så de 750.000 bun-

kers, han lod opføre over hele landet, så der var armeret beskyttelse til alle landets borgere.

Med fyldte vanddunke og maven fuld af æg og fåreost cruiser jeg næste morgen 20 kilometer sydover, hvor vejen mod Sarandë ved Adriaterhavets kyst drejer skarpt til højre fra hovedvejen. 10-15 procent opad, 500 højdemeter. Turens sidste bjergkam.

Vanddunkene er helt tomme, da jeg når passet. Det samme er jeg. Heldigvis har en snild person indrettet en café i en nedlagt benzinstation på passets højeste punkt. Flår smårystende de sved-gennemblødte cykelsko og strømper af og hænger dem til tørre på cyklen. Af med trøjen også. Bunder tre kopper kaffe og en Red Bull. Fylder alle dunke.

Koffeinen vækker mig til live. Eller er det det drømmesmukke syn, der udfolder sig lige dér foran mig? En stor flok heste, der galopperer frit mellem de blomstrende gule gyvelbuske, der i kilometerlange bølger svøber sig om skråningerne ud mod kysten.

Nedad herfra, kun nedad, de sidste 25 kilometer på albansk asfalt. Frihjul gennem gul gyvel. Jeg når turistede, men ikke decideret ucharmerende Ksamil, lidt syd for Sarandë, sidst på eftermiddagen. Cykler ned ad en skramlet grusvej til en lille tom lagune. Stiller cyklen på toppen af en gammel bunker og kaster mig i saltvandet.

Ser solen gå ned over Korfu fra en hængeskøjle under vinrankerne og laver slutafregning: Sarajevo-Sarandë på 23 dage, 1.194 km tilbagelagt – 802 km på cykel, 203 km med taxa/lift, 180 km i bus, 9 km på ladet af pickup-truck. Et udramatisk styrt, nul punkteringer, ingen ubehagelige situationer. I morgen bringer færgen mig de 10 kilometer over til Korfu, hvor cyklen bliver pakket ned og sammen med den trætte, men seks kilo lettere, gamle mand fløjet hjem. 🚲



Styrtregn forvandler jordvejen på sletten mellem Peja og Prizren i Kosovo til et søle af mudder. Dag 15.

TIPS TIL VESTBALKAN PÅ CYKEL

Vestbalkan er en storslået, uspoleret – og fuldstændig sikker – region at cykle i. Hvis bare man forbereder sig fornuftigt og er i rimelig grundform. Eneste undtagelse kan være Kosovo, hvor der i skrivende stund er uro ved den serbiske grænse.

Sæson: Der bliver stegende hedt om sommeren, så gå efter for- eller eftersommermånederne – april-maj og september-oktober – hvor priserne også er lavere end i sommerperioden.

- **Cykel:** Hvis du vil opleve Balkan ad bivejene – og det vil du! – må du have en let og robust cykel med minimum 20 gear. En gravelcykel med skivebremser er det oplagte valg.
- **Navigation og valg af rute:** Du får brug for en navigationsapp, der baserer sig på data og indberetninger fra andre cyklister. Komoot og Bikemap er gode valg. Google Maps med street view er et vigtigt supplement. Dagsetaper på 40-50 kilometer er realistiske for motionister.
- **Indkvartering:** Der er masser af små pensionater, B&B'er og hoteller i de områder, der er interessante at besøge. Find dem på Google Maps. Du kan nøjes med at booke en dag eller to i forvejen, hvis du rejser uden for højsæsonen.
- **Priser og penge:** Man kan få et anstændigt, kødfuldt måltid med en øl for 75 kroner. Et basalt dobbeltværelse på et hæderligt hotel kan mange steder fås for 300-400 kr. Du kan betale med kreditkort og euro over alt. Der er pengeautomater i alle større byer.
- **Rejseinspiration:** Lonely Planets Western Balkans er en fortrinlig guide til de vigtigste byer og steder i regionen. Seneste udgave er dog fra 2019. Bradt har i sommeren udgivet nye udgaver af bøgerne om Bosnien-Hercegovina, Montenegro og Albanien.

Cyklen var stillet til rådighed af virksomheden C. F. Christiansen. Virksomheden har ikke haft nogen indflydelse på artiklens indhold.

FOTO: CYKLISTFORBUNDET



Ny hovedbestyrelse valgt på landsmødet



Cyklistforbundets årlige landsmøde fandt sted 29. oktober i København. Her var der blandt andet valg til nogle af posterne i hovedbestyrelsen, som nu har følgende medlemmer:

Jens Peter Hansen, landsformand, Randers. Søren Pedersen, næstformand, Næstved. Mike Hedlund-White, kasserer, Aalborg. Janus Boye, Aarhus. John Gade, Brøndby-Hvidovre. Line Ringsholt Jensen, København. Merete Røll Lærke, København. Troels Andersen, Odense. Inger Plum, 1. sup., Gladsaxe. Villy Lauritsen, 2. sup., Viborg. Fire af medlemmerne er nyvalgte.

Jens Peter Hansen blev genvalgt som landsformand (for en to-årig periode) uden modkandidater

Nyt arbejdsprogram

Der blev også vedtaget et arbejdsprogram for 2023: Fremkommelighed, børn og unges mobilitet, cyklen og den grønne omstilling og sikkerhed og tryghed blev valgt som de fire indsatsområder, der skal udgøre Cyklistforbundets arbejdsprogram for 2023.

Et forslag om muligt vederlag til HB-medlemmer blev ikke vedtaget. Det samme gjaldt et forslag om at supplere HB med udepledgede medlemmer. Det gjorde derimod et forslag om, at Cyklistforbundet skal arbejde for medtagning af cykler i togbusser.

På Cyklistforbundets hjemmeside kan du se hele rækken af forslag.

<https://bit.ly/3W7095N>

Cyklistforbundet uddelte Årets Cykeldynamo til GIV EN CYKELs cykelformidlere

Normalt er det kun én person, der får prisen Årets Cykeldynamo på Cyklistforbundets landsmøde, men i år modtog hele 24 kvinder og mænd prisen. Så mange har nemlig ydet

en helt særlig indsats for at formidle cykler til nogle af de mange ukrainske flygtninge, der er kommet til landet.

FOTO: CYKLISTFORBUNDET



Bagerst fra venstre: Per Thorlacius, John Ø. Jensen, Per Nielsen, Henrik Nejt Larsen, Jens Højslev Petersen, Jill Iversen, Bent Vang. **Forrest:** Merete Gotthardt, Inger Ørbæk, Grethe Eskildsen, Ieva Latkovska



Tid til generalforsamlinger

Så er det blevet tid til at få datoen for afdelingsgeneralforsamlinger i 2023. Datoen vil blive lagt på oversigten på hjemmesiden.

Vi har brug for følgende til oplysninger:

- Afdelingens navn
- Dato og klokkeslæt for afholdelsen
- Navn og adresse på stedet, hvor generalforsamlingen holdes

www.cyklistforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/lokale-generalforsamlinger/

FOTO: MIKKEL ØSTERGAARD



KØR MED I vintercyklingsugen 2023

Du kan lige nå det! I uge 4 er det igen tid til at finde den indre viking frem, når vi for tredje år i træk sadler op til VI CYKLER TIL ARBEJDE- vintercyklingsugen. Vi cykler hele ugen 23.-29. januar. Det er gratis at være med, og du kan vinde en fed cykel!

Det er skønt at cykle til arbejde, når solen skinner og fuglene fløjter. Men mange af os stiller cyklen væk i vinterhalvåret, og det er en skam! Altså, vi forstår det jo godt: Kulden bider, fingrene er frosne, vejen er glat, og det er mørkt både morgen og aften. Men vintercyklingsugen har mange fordele: Du får fx masser af motion og frisk luft, og du har cykelstierne for dig selv! Så find din indre viking frem og kør med i Vintercyklingsugen, der ruller afsted i hele uge 4. Se mere: vcta.dk

Top & Flop

Top

At lastbilchaufførerne i 3F ser positivt på et forslag om, at biler skal holde minimums afstandskrav til cyklister.

Flop

At cyklisme slet ikke er nævnt i det nye regeringsgrundlag. 60 sider uden at nævne cyklen! We are not amused.










Niels Holm på Cyklistforbundets Facebook

Uforståeligt og uambitiøst. Alle 3 regeringspartier må kunne nikke til cyklismens vel-dokumenterede positive effekter på samfundsøkonomi, sundhed, sygedage, miljø, klima osv.. Overskriften for den nye regering er nødvendige reformer. Hvorfor ikke en styrkelse af cyklismen?



INSTAGRAM

 Sille Kongstad fra Bededamerne fortæller i video om muligheden for, at den sidste rejse foregår på cykel. Produceret for Cykelvæksthuset, der drives af Cyklistforbundet.

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

Cyklistforbundet på Twitter:

”Skatteregler hindrer den grønne omstilling bl.a. i Aarhus Kommune, hvor de er klar til at skifte kørsel med bil ud med cykler.”

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



@benjaminfriis_Valby



@brianbaltzer_Sorø



@goldenlion_dk
Snowy Copenhagen



Det mener Cyklistforbundet!

OM FREMKOMMELIGHED

Cyklistforbundet mener, at staten og kommunerne sammen bør arbejde for at skabe en sammenhængende cykelinfrastruktur med brede og velholdte cykelstier, grønne bølger, supercykelstier og andet, der sikrer fremkommeligheden til cykelpendlere over hele landet.

Det skal være let at vælge cyklen som transportmiddel – også over længere afstande. Det forudsætter et logisk opbygget cykelstinet med gunstige muligheder for at komme fra én destination til en anden med færrest mulige stop.

DET BØR DER SKE:

- Tværkommunalt samarbejde er vejen frem, hvis vi skal have flere til at pendle på cykel over længere distancer.
- Der bør etableres en entydig standard for supercykelstier på tværs af de danske kommuner.
- Cykelstier bør anlægges med udgangspunkt i at forbedre fremkommelighed, tilgængelighed, komfort, sikkerhed og tryghed.
- Centralt i arbejdet med at sikre cyklisters fremkommelighed er elementer som: grønne bølger, niveaufrie skæringer ved større vejkryds, prioritering af cykeltrafikken frem for anden trafik fra tilstødende sideveje og adskillelse af cyklister og buspassagerer ved stoppesteder.
- Det er oplagt at tænke brugen af elcykler sammen med etableringen af supercykelstier

