

Något om SCS-verksamheten "bakom kulisserna"

# Uppskattade insatser under 30 år ...



TV – Från SCS:s specialcykelläger till Norge 1987 mellan Gol och Bergen. Ut-sikt från serpentinvägen (20 % lutning) vid Stalheimskleiva.

OVAN TH – Den spektakulära Atlanterhavsveien mellan Kristiansund och Molde i Norge. Bro-designen motiveras av de hårda havsvindarna. Från Cykelrallyt 1991 (100 deltagare).

MITTEN TH – Delningspunkt mellan Sve-rigeleden och Turiststråket vid Sæveån och Västgötabanans banvall i Gunnilse utanför Göteborg.

NEDAN TH – Underbart vacker passage på Vättern-Sommenleden längs Svartån i centrala Mjölby.

unik i början att det drog till sig medcyklade journalister från alla de stora (konkurrerande) rikstidningarna. Vi minns särskilt en tjej från Aftonbladet, som cyklade med oss hela dagarna och skrev reportage på nätterna – det blev åtta halvsidesartiklar och hela omslaget under en fin sommarcykelvecka i juli.

Sedan har det rullat på. Cykelrallyt (logi i massförläggning) övergick efter 20 år i Cykeläventyren (lite mer påkostad övernattnings) och parallellt med detta startade de ännu mer spektakulära utlandsresorna. Det har totalt hittills blivit ett 50-tal Europaresor och ett 100-tal läger inom Norden. Vi har gästade de flesta europeiska länder, nord-Amerika, nord-Afrika, Cypern, Israel och Egypten. Vi har besökt våra skandinaviska grannländer ett antal gånger – allt från Nordkap i norr till tyska gränsen i söder och t o m varit inne i Ryssland en kort vända. Vi har varit på Åland, Bornholm och Färöarna och suddar i år ut ännu en vit fläck på utfärdskartan – nämligen Island.

Regionalt har 4-dagars arrangerats runt hela mellan-Sverige av Stockholmsdistriktet + en flora av kortare flerdagarsläger. Lokalföreningar har till detta bjudit på en omväxlande menù av utflykter. Vi noterar bl a nattecycling, guidade turer, cykelorienteringar, båtutflykter och upp-täcktsfärder av alla möjliga slag. Invigningar av våra större ledprojekt har också utnyttjats för aktiviteter.

## Cykelturistledernas tillkomst

Det startade redan 1980 med pionjärprojektet Mälardalsleden – inte bara först i Sverige, den var unik i hela världen och kom att följas av många fler. Inte bara här hemma, vi har haft studiebesök från Australien, England, Danmark och Finland och norrmännen har säkert också varit här, även om man inte vill erkänna det öppet. Vi hade mycket små resurser vid denna tid, Mälardalsledens utseende förändrades sedan helt 1999.

Sverigeleden blev SCS:s prestigeprojekt framför andra 1984-88 och invigdes med ett cykelläger genom Skåne. Sverigeleden är vårt dyraste projekt hittills, möjligtvis i konkurrens

med Banvallsleden, där det ju till stor del gäller att bygga ny väg.

Det har sedan blivit nästan 20-talet turistleder genom åren, på senare tid av något annorlunda karaktär. Förutom då Banvallsleden på banvall (som fortsätter att utvecklas) har vi satsat på "nätverksleder" runt tätorter (TMF-leder) – Västerås, Huddinge och Järva cykelled är av denna typ och på gång just nu är Parkleden genom Nationalstadsparken i Stockholm (se annan plats i detta nummer).

Men det gäller inte bara att bygga nytt – underhållet är minst lika väsentligt. SCS-lederna berör hela riket och här händer förstås ständigt en hel del. Förutom skyltunderhåll fordras regelbundet större och mindre justeringar pga att förutsättningarna ändrats. Och detta har vi hittills lyckats lösa i positiv riktning.

## Kartproduktion

När SCS startade verksamheten fanns det knappt en enda cykelkarta värd namnet. I samband med aktiviteter och leder samt även fristående har vi under åren tagit fram mängder av kartprodukter. Flertalet av bestående värde, då många av dem förnyats flera gånger.

Kartor är dyra att ta fram och komplicerade att producera. Genom åren har framställningstekniken revolutionerats. Vi har hela tiden haft goda kontakter med landets ledande kartproducenter, varför SCS-kartorna blivit av mycket god kvalitet. Vi har även med helt egna medel producerat enklare alster typ MKS-serien över mindre områden som Ven, Färö, Omberg etc, som även de blivit uppskattade.

Vi har samverkat med Esselte Kartor, Lantmäteriverket, Liber och Läsförlaget i många år. Vår första egna kartprodukt över Mälardalsleden var handritad, men innehållet var det inte något större fel på. En karta är f ö inaktuell till viss del redan när den kommer ut, eftersom man alltid bygger om eller gräver upp någonstans. Det gäller därför att inte ha med alltför instabil information, vilket är en konst i sig.

Riktigt tunga produktioner blev atlaserna över Storstockholm och Storgöteborg samt guideboken över Gotland – de har dessutom kommit i åtskilliga nytryck. Tidigare har även guider över Stockholms län (två delar) samt Åland-Åbo producerats. SCS har gjort grovjobbet, andra har skött ekonomi och försäljning – detta är en idealisk arbetsfördelning för en liten organisation som vår. Det största kartprojektet någonsin är Sverigeledens guider. De har kommit ut i tre upplagor hittills – den första i en oehlig allians med bensinbolaget BP, den andra i tre bokdelar från Läsförlaget och den tredje 2007 i egen regi (sex karthäften), men som tur var med tacksamt stöd från Vägverket, Liber Kartor och Folkhälsoinstitutet.

Sedan skall ju allt säljas också och det är ett stort problem för en liten organisation utan marknadsföringspengar. Samverkan med landets enda kartbutiker i Stockholm samt vissa delar av bokhandeln har varit positiv och sedan internet blev var mans egendom, så har vi även klarat av en del själva.

## Nya CykelTidningen (NCT)

En organisation måste ju ha en tidning, som håller samman det hela. Alla klarar inte av detta, men vi har sett det som ett grundkrav. Redaktionen publicerade sitt 100:e nummer för några år



**SCS** Tiden går fort när man har roligt, brukar det ju heta och 30 år har passerat i rasande fart. Så snabbt att vi aldrig funderat på fenomenet – vi har alltid haft fullt upp med projekt av olika slag. Allt går naturligtvis så mycket lättare när omgivningen uppskattar det vi gör. Och det har man gjort, i vart fall de flesta. Och kvalitet har varit nyckelordet i alla lägen.

Text : LASSE BRYNOLF

● Det började alltså hösten 1979. Det var då inte mycket som fungerade här hemma för cyklister inom den idella fritidssektorn. Det fanns hur mycket som helst att göra – men ingen gjorde något mer än pratade. Sverige var ett U-land, särskilt inom cykelturismen och det blev därför naturligt att SCS kom att satsa här inledningsvis.

## Unika långresor

SCS:s största aktivitet vid denna tidpunkt var Cykelrallyt, som samlade 100-talet deltagare varje sommar – här hämtade vi många goda funktionärer. Vi hade även en lokaltidningskedja inom Storstockholm som medarrangör (HuvudstadsPress) och evenemanget var så

sedan och normalt brukar det bli fyra om året.

NCT har utvecklats med den moderna tekniken och fått data-layout och snygga illustrationer. Många medarbetare har skapat ett varierat innehåll, som naturligtvis också speglar SCS:s verksamhet.

Här har presenterats en salig blandning av åsikter, senaste nytt, tester, inbjudningar, debattartiklar, tekniska nyheter, resereportage, bokrecensioner, produktförmedling, fotomontage, dikter, serier och diverse annat. Det enda område som vi inte bevakat är tävlingsidrotten.

#### Trafik & Miljö

Trafik, säkerhet och miljö är ett annat givet intresseområde för en cykelorganisation som vill värna oskyddade trafikanter. Vi har suttit med (och gör det fortfarande) i ett flertal referensgrupper inom dåvarande Trafiksäkerhetsverket, Vägverket, NTF och diverse regionala organ.

Vi har själva drivit utredningen ”Upptäck Sverige på cykel” på uppdrag av Sveriges Turistråd och ”Cykelmiljöskorten” tillsammans med NTF under många år. SCS har skrivit otaliga remissvar, där vi lagt ner mycket arbete, vilket verkar att ha uppskattats på många håll. Man känner väl på sig att vi har vettiga åsikter och inte har den vanliga kommersiella vinklingen. Vi är ju den enda organisation på området som står helt fria från branschintressen.

SCS skrev ett av tretton specialkapitel till Vägverkets nationella cykelstrategi som kom år 2000 och som vi tyvärr inte sett mycket av sedan dess. Själva har vi publicerat ett eget omfattande Trafik & Miljöprogram, som i senaste version också kom år 2000.

SCS har fört cyklisternas talan även i politiska sammanhang och drivit några projekt på departementsnivå (bl a om vårt statsanslag). Vi hade mycket god hjälp av Anders Nilsson (s) från Kvänum i Västergötland under många år innan han drog sig tillbaka från rikspolitiken. Vi granskade ett flertal cykeltioner, som sedan tyvärr bara bordlades med gillande (det är visst bara 0.2 % som verkligen ger resultat), men Anders förmedlade många goda kontakter och underlättade vårt arbete med Sverigeleden väsentligt. Konstruktiva kontakter har vi även haft med c, v (vpk) och mp. Själva är vi förstas partipolitiskt obundna, men ingalunda neutrala i frågor som berör vår verksamhet. Exempelvis vår fortsatta existens har på jorden.

Banvallsleds-projektet (med en investerings-



budget på ca 50 miljoner) har drivits på departementsnivå under ett flertal år, ett tag med stöd av en grupp i riksdagen. Det var t o m ett tag utlovat stöd från Miljödepartementet, men sedan kom en skev allmän massmediadebatt, man blev försiktig, förlorade nästa val och sedan var det bara att börja om på nytt. Och det förstärker var och en att detta är jobbigt för en liten organisation, hur bra argument man än har. Vi har ju en hel del annat att syssla med. BVL-projektet överfördes efter en tid till regional länsstyrelsenivå och här blev det ja, på en lägre anslagsnivå från tre län och nu driver vi projektet vidare i samverkan med sex kommuner och några intresseorganisationer.

#### Informationsarbetet

SCS har alltsedan start sysslat med information till medlemmar och allmänhet. Muntligen i den utsträckning vi klarat av det, men framför allt genom innehållsrika trycksaker och kartor. I 30 år har vi bedrivit postorderverksamhet, där vi försökt lagerhålla sådant som ingen annan varit intresserad av att syssla med. En del produkter har vi tagit fram själva, andra har vi tigit till oss eller köpt in. Om det hela varit ”lönsamt” för oss i normalt hänseende är väl tveksamt, men det har varit efterfrågat.

Information via nätet blev förstas en milstolpe för oss som för många andra. Vår hemsida blev med tiden allt fylligare och den förförda upplagan kom på 6:e plats i en egenarrangerad granskning, som en datatidning gjorde för ca 10 år sedan. Detta i konkurens med vill jag minnas Aftonbladet och DN:s motsvarande alster. Och det tyckte vi var ganska imponerande då. Två ”generationer” senare och med nytt webb-bolag är innehållsvärdet för [www.svenska-cykel-sallskapet.se](http://www.svenska-cykel-sallskapet.se) betydligt högre och vi närmar oss 100.000 besök per år.

Tidigare har SCS givit ut aktivitetskalendrar över hela riket under ett 10-tal år och inom Stockholms län tillsammans med Korpen i nästan 30. Vi har drivit Cykelns Dags-kampanj under flera år tillsammans med HuvudstadsPress och deltagit i utställningsverksamhet i Stockholm och Göteborg vid ett flertal tillfällen.

Under 15 år har SCS dessutom byggt upp ett omfattande bibliotek (1.500 titlar just nu) över världens samlade cykellitteratur och det torde väl även vara ett av de mest omfattande i världen – vi håller just nu på att kartlägga våra kollegor. Alla verk finns också recenserade på nätet.

2002 och 2006 fick vi ett anslag på 250 000 kr från Näringsdepartementet resp Friluftsrådet för en komplett kartläggning och kvalitetsbe-

dömning av allt av intresse för fritidscyklisten i Sverige och detta resulterade vid varje tillfälle i sex tämligen omfattande rapporter.

#### Ekonomi och administration

Inom en liten organisation är givetvis rutinarbeten reducerade till ett minimum. Annars klarar man inte av ett program som ovan. SCS:s kansli lokal ligger i Kista norr om Stockholm och samlingslokal och lager i Solna. Allt är maximalt utnyttjat till låg kostnad. Vi har även en slimmad organisation, där vi försöker decentralisera så mycket som möjligt från det hårt engagerade kansliet.

Alla rutiner sker till låg kostnad och alla viktiga servicemedarbetare har vi haft kontakt med sedan decennier tillbaka. De flesta projekt fordrar även samverkan med ett antal finansärer och andra intressenter. Cykelturistlederna har nästan alla stötts av vägverk, kommuner, länsstyrelser och kartförlag. Invigningar har ofta arrangerats i samverkan med turistorganisationer. Invigningen av Skärgårdscykelleden Kustlinjen (Öregrund–Stockholm–Västervik) sponsrades av Sveriges Turistråd 1990 och konceptet utarbetades tillsammans med rederi KustLinjen (”den svenska Hurtigruten”), som tyvärr gick i konkurs den dåliga vådersommaren -91 – man kan inte ha tur med allt. Men leden lever vidare och har utvecklats.

SCS:s ekonomi har alltid varit försiktigt optimistisk. Vi har ofta satsat vår arbetstid som riskkapital innan projekten varit i hamn. Det har gjort att våra kalkyler nästan alltid stämt och ingen medarbetare har blivit besviken. I början var vi extremt försiktiga med alla utgifter.

Mot slutet av 1980-talet fick SCS ett statsanslag från Jordbruksdepartementet på 250 000 kr om året. Vi var visserligen formellt inte helt berättigade, men man tyckte vi gjorde ett värdefullt jobb. Anslaget betalades ut via Riksidrottsförbundet (RF) och Cykelförbundet (SCF). Efter ett 10-tal år bytte man VD på RF och den nye tillät SCF att knycka hela vårt anslag just när han själv stod i begrepp att byta jobb. Han var f d tävlingscyklist fick vi senare veta – så går det till att mygla på hög nivå. Sedan år 2000 har vi alltså åter varit ”självförsörjande” och det har väl även det gått skapligt – det är ju liksom både en svaghet och en styrka.

#### SCS i massmedia

En gång i tiden höll SCS årliga pressträffar, innan dessa blev så vanliga att få journalister hade tid att komma. Uppmärksamheten i massmedia har dock varit minst sagt god genom åren och

OVAN TV – Kan det bli pampigare, det danska slottet Amalienborg på Sjælland, fast här i Legolandsversion i Billund på Jylland under Cykelrallyt 1980 – SCS:s första egenarrangerade läger med 120 deltagare.

NEDAN TV – En av våra funktionärer, Henrik, i traditionell lätt klädsel under färden till Lofoten 1996 (80 deltagare). Trots visselpipa hade han som gruppledare en tendens att sprida ut sina deltagare över flera kilometer.

OVAN TH – Under alla SCS-resor har vi passerat många storslagna platser här hemma och utomlands. Här Tännforsen i Indalsälven ovan Åre/Duved, alldeles invid Sverigeleden. Här trillade Povel Ramel timmer för ett antal år sedan.

det gäller både projekt och aktiviteter.

Förutom ovan nämnda Cykelrallyt och rikstidningarna, så har lokalpressen runt om i landet skrivit spaltkilometer. Dels var arrangemangen unika i sitt slag i början, dels var de förlagda till början på sommaren i bästa nyhetstorketid och verkliga sociala aktiviteter. Lokalradion riggade upp sändningsstationer i våra förläggningar och sände ”live” – det var ett tag ingen hejd på kreativiteten.

Sverigeleden blev en annan milstolpe i mediahänseende och jag tror Staffan Skott skrev sex helsidor i en DN-bilaga. Alla skånska kommuner som vi passerade under invigningen ordnade tal och bandklippning och Vägverket byggde upp en välskylad (tillfällig) rastplats ute i en bokskog och bjöd på lunch. Och liknande har uppmärksamheten varit på många andra platser. SCS har fyra välfyllda tabloidpärmar med pressklipp från landets alla hörn.

Vårt största ”scoop” någonsin kom i samband med Cykeltägen 1990. Vi hade jobbat fram en idé om förbättrade cykeltransporter på fjärrtågen tillsammans med SJ och intresserad personal på Expressgodset. Man skulle på försök serva alla viktigare järnvägsstationer längs Sverigeleden med direktkommunikation var det tänkt – dvs du och din cykel på samma tåg. Allt var planerat och snygga trycksaker framtagna för någon halvmiljon. Och nu skulle det hela invigas med ett jippo för massmedia.

Ett fåtal inom SCS var informerade. Vi trummade ihop ett 50-tal intresserade medlemmar en vardagsförmiddag med löfte att de skulle få vara med om något ovanligt. Vi samlades vid Stadshuset och cyklade i samlad tropp ut till Hagalunds rangelbangård i Solna. Där hade generaldirektören (Stig Larsson) chartrat in ett tåg med cykeltransportvagn. SJ hade köpt in särskilda transportskydd för verksamheten (absolut inga cykelkrokar i taket längre, det var avtalat) och våra cyklar försågs med dessa. Alla tog plats och undrade förstas vad som nu skulle ske, men vi som visste gav inga besked.

Tåget fick klarsignal och rullade in mot Stockholms central (Cst) och där mötte Stig Larsson och huvudstadens hela presskår. GD fick lyfta av och på cyklar i en kvart innan alla fotografer blev nöjda och Aktuellt och Rapport hade inslag på bästa sändningstid senare på kvällen. ”Det första cykeltåget” hade nått sin destination, Men bara något halvår drypt därefter sålde SJ hela Expressgodsetsverksamheten till Posten och övrig godshantering till någon annan och vi var åter tillbaka på ruta noll. Sedan följde nästan 20 år av transportelände och det hela är inte mycket bättre nu.

Detta var några glimtar från SCS:s 30-åriga historia. Säkert finns mycket mer att berätta, men det överlåter vi till andra som varit med. Hör av er i ord och bild – hjälp till att göra vårt föreningsblad levande. □



## Vart går våra pensionspengar?

# AP-fonderna i cykelskandal

Cykelbranschen är inte som andra branscher. Dels förekommer ovanligt många intriger och skitsnack, dels är all form av statistik hemlig – förutom då den mest elementära. Och inom statsförvaltningen verkar det vara samma sak. Därför är det särskilt intressant när någon tagit sig tid att gräva bakom kulisserna, vilket nästan bara går att göra när någon missnöjd av de initierade själv tar bladet från munnen. Vi summerar här faktainnehållet i en ledarartikel i DN av Malin Siwe.

● Vd för butikskedjan Cykelringen i Stockholm har under 30 år byggt upp ett någorlunda lönsamt företag. Som väl inte alltid varit känt för högsta kvalitet, men det har kanske blivit bättre på senare år. För sex år sedan kontaktades han av värsta konkurrenten Sportex, som ville köpa rörelsen, men vd:n tyckte jobbet var kul (ovanligt?) och avsåg. Efter ett tag ringde Sportex åter och frågade om han istället ville köpa deras verksamhet (den enes bröd, den andres död). Och vd:n bjöd 20 men Sportex ville ha 30 miljoner, så det blev ingen affär.

#### Ruffel och båg

Senare fick han veta att Sjätte AP-fonden köpt rörelsen för 79 miljoner (!) av våra pensionspengar. När Nya Sportex sedan började dumpa priserna på marknaden och hotade Cykelringens existens, började han kolla upp företaget. Nya Sportex gjorde årligen storförlust och AP-fonden hade pumpat in 250 miljoner under de gångna sex åren, samtidigt som även Cykelringen förstas gått dåligt. Vd:n kunde dock hålla

nasan över vattenytan tack vare andra intäkter.

Men han ifrågasatte AP-fondens konkurrensmetoder och ville ha ut mera bakgrunds fakta, men det mesta var hemligstämplat. Samtidigt som AP-fondens chef propagerade för mer öppenhet i medierna. Parallellt med detta sade Cycleurope (Crescent och Monark), som ju knappast själva är kända för särskilt snygga metoder, upp avtalen med Nya Sportex och menade att man förstörde marknaden.

Vd:n för Cykelringen började nu få problem med både banklån och leveranser. Cykelfabriken på Taiwan, som han samverkat med i 20 år försenade plötsligt beställda produkter med tre månader. Man hade fått en ny kund, Nya Sportex, som betalade 30 % mer – i förskott.

Den alltmer bekymrade vd:n funderade nu på att vända sig till Europa-kommissionen, som väl borde kunna leva upp till alla vackra fraser om fri konkurrens? Cykelringen sysslar också med cykelservice. Även här har konkurrensen hårdnat – en ny kedja är under uppbyggnad – Repairshop – det har vi nämnt här i NCT tidigare. Vd skrottade något uppgivet, när han fick veta förhållandena bakom detta företag – här äger Sjätte AP-fonden 49 % av aktierna.

Man kan ju som samhällsmedborgare fråga sig vad man sysslar med i AP-fonderna. Sitter man bara och diskuterar bonussystem för sina chefer. Fondförvaltning kanske är av mindre intresse och har också länge gått med brakförlust. Man satsar tydligen på vad som helst, samtidigt som man konkurrerar ut sådana näringsidkare som åtminstone försöker att följa de vanliga spelreglerna? Kanske man skulle byta ut personalen på fonderna – de verkar att ha tappat bort sitt uppdrag. □

