



Notat

26. september 2024

HOVEDBESTYRELSENS BERETNING for perioden oktober 2023 - september 2024

Cyklistforbundets formål er at få flere til at cykle mere. Bedømt på udviklingen i cykeltrafikindekset lykkedes vi ikke særlig godt i den forgangne periode. Efter den flotte stigning på 8,4 % i 2022, faldt indekset med 5,4 % i 2023. Dette fald skal dog ses i lyset af, at 2023 var det vådeste år nogensinde. Faktisk viser en statistisk analyse af cykling pr. måned i 2022 og 2023 sammenholdt med nedbør i samme måneder, at havde nedbøren i 2023 været på niveau med 2022, ville vi have holdt niveauet for cykling.

Som cyklister bidrager vi i høj grad til at mindske klimapåvirkninger, men bliver alligevel ramt helt anderledes end bilisten, der sidder beskyttet i sin bil. Vejret bliver vildere, så vi må indstille os på mere nedbør, mere blæst og lejlighedsvis masser af sne, som vi oplevede det i januar 2023.

Det vil ikke stoppe os. Uafhængig af vejr, modetendenser og politiske strømninger arbejder vi ufortrødent på at inspirere og skabe gode forhold for cyklismen, så flere cykler mere. Med gennemslagskraft og stærk interessevaretagelse vil vi fremme cykling bredt i Danmark. At cykle er både sjovt og sundt, men cykling skal betragtes som en ligeværdig transportform og dermed som minimum prioriteres på lige vilkår med øvrig transport.

TRE SUCCESSER

I 2024 kan vi glædes over tre markante resultater af vores utrættelige arbejde for at skabe bedre forhold for cykling:

1. Det blev gratis at medtage cyklen i regionaltoget på Kystbanen mellem Helsingør og Næstved. Dog kun uden for myldretiden og i en testperiode fra 1. juli til 30. september. Men mon ikke DSB hurtigt når frem til – som da man indførte gratis medtagning i S-tog – at det er et rigtig godt tiltag, der naturligvis bør fortsætte og udvides til andre strækninger.
2. Cykelstien omkring Hvidkilde Slot blev indviet den 7. juni, hvilket havde tiltrukket 600 glade cyklister. Også efter indvielsen viser Vejdirektoratets tællinger, at stien benyttes af flere cyklister end forventet. At det 63 mio. kr. dyre projekt kom i mål, kan især tilskrives et langt sejt træk af Cyklistforbundets lokale ildsjæle.
3. Cyklistforbundet har i mange år advokeret for, at politiets veto ret hvad angår vejenes benyttelse og indretning skulle fjernes. Senest var det et tema i en paneldebat med transportordførere på Trafikdage konferencen i Aalborg. Stor var derfor vores jubel, da nogen fik læst dybt i noterne til regeringens finanslovsforslag. Regeringen ønsker at spare 1.000 statslige stillinger, og af noterne fremgår, at politiet derfor fremover ikke skal bruge tid på at forholde sig til

vejens indretning og drift. Opgaven overlades til vejmyndigheden dvs. typisk kommunen.

ØVRIGT CYKELPOLITISK ARBEJDE

30 er det nye 50

Hvis vi gør 30 km/t til normalhastigheden, mens hurtigere og farligere fart er undtagelsen, får vi færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Vi får renere luft og mindre støj. Og byerne bliver mere sikre for især de svage trafikanter: børn, unge og ældre.

Derfor igangsatte vi i juni en kampagne med tilknyttet underskriftsindsamling med det mål, at 30 km/t skal være den nye normal-hastighed i byerne i stedet for de 50 eller 40 km/t, som gælder mange steder nu. Vi fik masser af opmærksomhed om kampagnen. Sådan er det: Så snart der er en antydning af noget, der gør det lidt sværere at være bilist, har det mediernes interesse.

Forudsat at finanslovsforslaget vedtages, og politiet mister deres veto ret, bør vi gøre hastigheden i byer til et lokalpolitisk emne i forbindelsen med kommunalvalget i 2025. Det vil være ren værdi politik: Fremkommelig for bilister kontra liv og lemmer.

Bil, bus eller tog?

Når der diskuteres mobilitet i Danmark, drejer det sig alene om bil, bus eller tog. Det oplevede vi i forbindelse med f.eks. nedskæringer på busser og 17-åriges lov til uledsaget at køre bil. Det virker som om, at brug af (el)cyklen ligger uden for de flestes begrebsverden. Når vi forsøger at spille cyklen på banen, hvad vi naturligvis gør ved enhver given lejlighed, bliver vi typisk mødt med opfattelsen af, at man da ikke kan cykle på 80 km landeveje uden cykelstier.

Lov om 1.5 m passage afstand

Vi arbejder fortsat på at realisere 2020 Landsmøde beslutningen om, at Færdselsloven skal ændres, så bilister ved overhaling af cyklister skal holde en afstand på mindst 1.5 m.

I september gjorde mediernes et nummer ud af, at en forskningsartikel fra SDU viser, at folk uden for byerne cykler mindre end i byerne selv om afstande er ens. Det burde ikke overraske nogen, når vi ved, at der i mange kommuner blot er 0,5 km cykelsti pr. km², mod 6 -12 km i hovedstadsområdet. Cykelstier er naturligvis det ultimative, men indtil de kommer, vil en 1,5 m lov på sigt skabe større tryghed, så flere tør cykle på landeveje.

Økonomiske incitamenter

Cyklistforbundet har i efterhånden rigtig mange år slået til lyd for, at økonomiske incitamenter bør benyttes som middel til at få flere til at cykle mere. Siden 1997 har Folketinget flere gange behandlet forslag om diverse økonomiske incitamenter. Senest blev beslutningsforslag B 147 Forslag til folketingsbeslutning om ændringer i skattelovgivningen til fremme af cyklismen behandlet den 25. april. Forslaget blev fremsat af Enhedslisten og går på, at Folketinget pålægger regeringen at arbejde for at ændre skattelovgivningen, så arbejdsgivere kan købe eller udlåne cykler til arbejdstagere til brug for befordring mellem bolig og arbejdssted, uden at arbejdstageren skal beskattes af værdien af cyklen.

Enhedslisten har ikke medtaget en skattefri cykelbonus (den belgiske ordning) i deres forslag – heldigvis. Det giver plads til, at regeringen og andre partier kan sætte et kraftigt

fingeraftryk og tage medejerskab ved at få cykelbonus med i forslaget. Vi har fået flere indikationer for, at skatteministeriet seriøst arbejder med mulighederne.

National Cykelstrategi

Det vakte naturligvis begejstring, da transportminister Thomas Danielsen (V) lidt før jul kundgjorde, at han satte gang i arbejdet med en ny national cykelstrategi. Men som med julegaver, er indpakningen nogen kan flottere end indholdet, og desværre gælder det også her. Nærlæses kommissoriet for arbejdet med at udforme cykelstrategien fremgår det, at ministeren i bund og grund blot ønsker et bedre administrationsgrundlag for at udmønte, hvad der er tilbage af de sølle 3 mia., der blev afsat i Infrastrukturplan 2035.

Vi deltager naturligvis i arbejdet med at udforme cykelstrategien, og har opfordret til, at arbejdet resulterer i et udmøntningsgrundlag og en bæredygtig mobilitetsstrategi målrettet at skabe varige ændringer i vores transportvaner – ændringer, som vil være til gavn for sundhed, miljø, klima, trængsel og samfundsøkonomi.

EU og cykling

I april vedtog Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union den historiske **European Declaration on Cycling**, der for første gang officielt anerkender cykling som et centralt transportmiddel i Europas grønne omstilling. Med denne erklæring bliver cykling integreret i EU's politikker for transport, sundhed og klima. Det giver os i Cyklistforbundet en stærk platform til at arbejde videre for bedre cykelforhold i Danmark og resten af Europa.

CYKELGLÆDE

Cyklen er et herligt legetøj, et godt motionsredskab og et mageløst transportmiddel. Børn elsker at cykle. Bare fordi. Vores Alle Børn Cykler kampagne med knap 100.000 deltagende skolebørn er et fantastisk godt eksempel på cykelglæde, når der på klassebasis dystes om at cykle flest dage til skole og fritidsaktiviteter.

Tilsvarende med børnehavekampagnen Vi Kan Cykle, der afvikles hvert år i maj med deltagelse af ca. 500 børnehaver og 18.000 - 20.000 deltagende børn. Parallelt med kampagnen gennemføres en kommunikationsindsats på de sociale medier målrettet forældre omkring, hvordan de kan bruge cykelleg til at cykeltræne med deres barn.

Vi har nu også en kampagne kaldet Fælles-Tour, der skal få flere unge til at cykle til ungdomsuddannelsen. Kampagnen arrangeres sammen med de fem regioner, og er med knap 10.000 deltagere kommet godt fra start.

Vi Cykler Til Arbejde (VCTA) kræver måske gode ben, men for de af os, der er tæt på kampagnen, kræves også gode nerver. Vi havde budgetteret med 55.000 deltagere. Tre dage inden kampagnestarten 1. maj, var der 38.000 tilmeldte svarende til en manko på godt 1.4 mio. kroner. Dog ingen grund til bekymring: Vi nåede op på knap 58.000 deltagere, der tilsammen cyklede små 10 mio. km. Det er opløftende at se, hvordan mange lokalafdelinger aktivt deltager i uddelingsaktioner forud for kampagnen og det med god grund: En succesfuld VCTA bidrager i betydeligt omfang til vores frie midler, der kan anvendes i vort politiske arbejde.

Mange lokale afdelinger er rigtig gode til at sprede cykelglæde ved at arrangere ture for medlemmer og ikke-medlemmer. Ud over cykelglæde skaber denne indsigt synlighed og udbreder kendskabet til Cyklistforbundet.

PROJEKTER

Med en ny bevilling fra den nationale cykelpulje 2024 til projektet Cykelvenlige elementer omkring skolen skal vi over tre år udvikle et digitalt skolecyklingsværktøj, som kommunale planlæggere kan bruge til at undersøge og måle graden af cykelvenlig infrastruktur og elementer på og omkring kommunens skoler.

Vi arbejder videre med Cykelvenlig Byudvikling (afsluttes 2025), Cykelglad SFO (afsluttes 2025) og har netop afsluttet Cykling for Alle – alle tre støttet af cykelpuljen.

Cykelvenlig byudvikling

I dette videns projekt undersøges hvordan man kan skabe mere cykelvenlige kvarterer, når man byudvikler. Vi er ved at være i mål med projektet, der skal kvalificere byplanlæggere i kommunalt og øvrigt regi til at udvikle mere cykelvenlige kvarterer

Cykelglad SFO

Vi har erfaret, at SFO'erne kan være en svær arena at entrere. De får mange gode tilbud og har desuden en meget frivilligbaseret pædagogisk tilgang, der kan gøre det svært at lave strukturerede cykelforb. Det er viden og erfaringer, vi bruger aktivt i udformningen af det materiale, som projektet i 2025 skal ende ud i.

Cykling for Alle

Sammen med Videnscenter for Handicap har vi gennemført dette projekt med stor succes og øget opmærksomhed om cykling blandt mennesker med handicap. Projektet har skabt fokus på det uudnyttede potentiale i at fremme cykling blandt børn og voksne med handicap og har etableret et vidensgrundlag og anbefalinger for hvilke indsatser og samarbejder, der har størst potentiale for at give mennesker med handicap adgang til at cykle.

Cykling kan som samfundets schweizerkniv meget mere end leg, transport og motion. Det dokumenterer vi ved hvor muligt at gå ind i projekter, hvor vi med som cyklen som værktøj løser samfundsmæssige udfordringer. Konkret sker det i disse to projekter:

Cyklende Fællesskaber

En midtvejsevaluering af Cyklende Fællesskaber, konkluderede, at det går rigtig godt med cyklende fællesskaber i alle seks deltagende byer. Deltagerne får gode kilometer i benene, og fællesskaberne fyldes med gode snakke, kaffe og dejlige oplevelser – og det er væsentligt, når vi taler mental sundhed og trivsel. Projektet har deltaget i en workshop om tværsektorielt samarbejde i VELUX FONDENS temakald om mental trivsel og mistrivsel og tværsektoriel metodeudvikling, hvor vi bl.a. har konstateret, at mange er interesserede i det samarbejde, vi har bygget op sammen med Landsforeningen af Væresteder omkring projektet.

Giv En Cykel

Alt tydede på, at vi måtte opgive det videre arbejde med Giv En Cykel ved udløbet af bevillingen fra Trygfonden. Men takket være en sidste øjeblik donation på 500.000 fra Honore Fonden er projektet forlænget til udgangen af 2025. Med bevillingen på plads

genstarter vi rekrutteringen af frivillige og udbreder målgruppen til andre en ukrainere.

ORGANISATIONEN

Medlemmer og afdelinger

I august 2024 var vi 11.447 mod 12.741 medlemmer i august 2023.

I perioden har vi fået en ny afdeling i Vejen, så Cyklistforbundet er dermed repræsenteret med 39 afdelinger og 20 repræsentanter.

Ultimo 2023 fik vi lavet en kendskabsanalyse. Den viste, at en tredjedel af danskerne kender minimum lidt til Cyklistforbundet, en tredjedel har kun hørt om Cyklistforbundet, men kender ellers ikke til forbundet og en tredjedel kender slet ikke Cyklistforbundet. Analysens anbefaling lyder derfor, at igangsættelse af aktiviteter er vigtigt, men at formidlingen af arbejdsindsatsen er lige så afgørende (hvis ikke mere) for at stå stærkt ift. at opnå en god vurdering og få støtte fra danskerne.

Facebookgruppen Cyklistforbundet - medlemsvalgte og repræsentanter har nu 193 deltagere, der deler viden og inspiration på tværs af afdelinger.

Cyklister

Vores medlemsblad Cyklister holder fortsat en høj standard med informative og inspirerende nyheder og artikler. I perioden har der været temaer / ledere vedrørende

- Usikre skoleveje / Børn skal trygt kunne cykle til skole
- Vi hylder cykelildsjælene / Fem gratis tiltag til mere cykling
- Cykling for alle: Cykling med et handicap / Cykelkamp på flere fronter
- Cykelglæde / Medvind på cykelstien

Arbejdet i Hovedbestyrelsen

Ved valget til HB i 2023 fik vi to nye ind og en 50/50 kønsfordeling både i HB og blandt suppleanter. Det er sundt med en løbende udskiftning i enhver bestyrelse, idet friske øjne og tanker altid udfordrer gængse meninger uden at føle sig bundet af tidligere truffne beslutninger.

Arbejdet i HB følger nu et årshjul, der efterhånden er blevet udbygget og godt dækkende.

Som konsekvens af få deltagere og lav aktivitet, besluttede vi på februar mødet at nedlægge interne arbejdsudvalg. Vi har fortsat mulighed for at etablere ad-hoc arbejdsgrupper målrettet håndtering af aktuelle, afgrænsede problemstillinger.

Vi er i gang med at opdatere en stribe Vi Mener dokumenter, der typisk ikke har været rørt siden 2016. Foreløbig er Økonomiske incitamenter og Børnecykling blevet opdateret.

Sekretariatet

I 2023 vedtog Landsmødet, at arbejdsprogrammet skulle fokusere på Cykling hos børn og unge, Økonomiske incitamenter, Cykling som en del af den grønne omstilling og Fremkommelighed. Direktionen har på hvert HB møde redegjort for, hvordan der er arbejdet med disse emner.

Med henblik på at vende nedgangen i medlemmer og øge midler fra ekstern funding, blev der ansat en Engagements- og fundraisingchef. Den forventede succes, der skulle have

finansieret den ekstra lønudgift, udeblev og stillingen blev derfor – også set i lyset af udsigten til underskud i 2024 – nedlagt.

Nedlæggelse af denne stilling samt andre korrigerende tiltag har betydet, at den økonomiske kurs igen er sat mod det budgetterede runde nul, hvor der ellers midt i perioden var udsigt til et større underskud.

TAK FOR SAMARBEJDET

Vi har verdens bedste sag, og er heldigvis mange, der trækker på samme hammel for at skabe forhold, så flere vælger at cykle mere til gavn for samfundet og dem selv. Først og fremmest tak til direktion og medarbejdere i sekretariatet, der spiller en afgørende rolle i at Cyklistforbundet fremstår som en kompetent og aktiv civilsamfundsorganisation, der bidrager til at løse samfundets største udfordringer.

Også en stor tak til gavmilde sponsorer, stærke samarbejdspartnere, positive medier og lydhøre politikere, der alle sammen bidrager til Cyklistforbundets markante gennemslagskraft og synlighed.

Der er en verden til forskel på gule, flagrende veste på jyske landeveje til københavnerfamilien på tur i ladcyklen. Cyklistforbundet har medlemmer overalt, og uanset påklædning og cykel, arbejder vi alle for at få flere til at cykle mere i et grønnere, sundere og sjovere Danmark.

Tak for jeres indsats.

På vegne af hovedbestyrelsen
Jens Peter Hansen
Landsformand for Cyklistforbundet