Notat
september 2024

FORSLAG TIL ARBEJDSPROGRAM

Baggrund
Hovedbestyrelsen fremlægger hermed forslag til otte mulige indsatsområder til Cyklistforbundets arbejdsprogram for 2025. De foreslåede indsatsområder skal efter afstemning på landsmødet reduceres til i alt fire indsatsområder, som landsmødet vurderer, skal have et særligt fokus i 2025.

Arbejdsprogrammet skal ses om en guide til prioritering af de aktiviteter, som lokalafdelinger, hovedbestyrelse og sekretariat giver sig i kast med og allokerer ressourcer til. Andre områder vil også få opmærksomhed og kræve indsatser, men de valgte fire prioriteres særligt.

Arbejdsprogrammet, der læner sig ind i Cyklistforbundets vedtagne strategi for en mere langsigtet udvikling af Cyklistforbundet, vil være retningsanvisende for hele forbundets virke det kommende år på konkrete cykelpolitiske temaer, mens strategien har et længere sigte og supplerer med retningsanvisning på områder som værdier, organisatorisk udvikling, kampagneudvikling, engagement og medlemsrekruttering, aktivisme, økonomi, anvendelsen af IT, medlemsservice, kommunikation m.v.

For såvel afdelinger, hovedbestyrelse og sekretariat vil den konkrete arbejdsindsats i 2025 selvsagt blive præget af udviklingen i omgivelserne, men de fire valgte områder vil få ekstra opmærksomhed fra alle dele af organisationen.

Sekretariatet vil de kommende år fortsat have fokus på genopretning af økonomien. Vi er allerede ved at få vendt udviklingen og godt i vej, men vi bruger de kommende 2-3 år på at skabe et stabilt økonomisk fundament og gerne en balanceret økonomisk vækst.

Kampen for cykelsagen er krævende, og mange indsatser vil være langvarige for at skabe effekt og forandring. Nogle af de foreslåede indsatsområder er derfor de samme som tidligere år, da et vedvarende fokus er nødvendigt.

Samlet set fremlægger hovedbestyrelsen nedenstående otte indsatsområder, hvoraf landsmødets delegerede skal udvælge de fire, der skal udgøre arbejdsprogram for 2025:

1. Cykling hos børn og unge
2. Fremkommelighed
3. Sikkerhed og tryghed
4. Cykling - en sund transportform
5. Cykling som en del af den grønne omstilling
6. Styrket kommunal dialog
7. Cykeltyverier og digitalt stelnummer
8. Økonomiske incitamenter til fremme af cykling

Proces
I stil med tidligere vil afstemningen om arbejdsprogrammets indsatsområder foregå ved, at hver stemmeberettiget ved ankomst til landsmødet modtager fire klistermærker, der i løbet af landsmødet placeres på afstemningsplancher med de foretrukne indsatsområder.

Der gøres opmærksomt på, at hensigten med afstemningsformen er, at der afgives max én stemme pr. indsatsområde pr. stemmeberettiget. Det er ikke hensigten, at alle fire mærkater placeres på samme indsatsområde.

Otte forslag til indsatsområder

1. Cykling hos børn og unge
Vi oplever i disse år en kedelig udvikling med faldende cykling hos børn og unge. For eksempel viser tal fra DTU, cykling hos de 10-17-årige er faldet med ca. 25% over en tiårig periode (2009-2019). Tendensen fortsætter på ungdomsuddannelser, hvor nedsat aldersgrænse for kørekort, billigere mikrobiler og stigende antal biler pr. husstand får alt for mange unge til at vælge cyklen fra. Det er en tendens, som bl.a. vores 2022-samarbejde med Region Syd om unges cykling til gymnasiet bekræfter. Der er behov for en øget indsats og bevidstgørelse af cyklens fordele og muligheder blandt børn og unge.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Udforme eller deltage i arrangementer på skoler eller med elever og studerende, tænke i aktiviteter og kommunikationsformer, der appellerer til unge, opsøge samarbejde med ungdomsfællesskaber på cykelområdet mv.
- Hovedbestyrelsen: Arbejde på at fastholde/rekruttere unge hovedbestyrelsesmedlemmer og lade dem optræde som Cyklistforbundets repræsentanter i relevante sammenhænge for at tale i øjenhøjde med børn og unge.
- Sekretariat: Styrke den faktuelle viden om børn og unges cykelvaner, kommunikere målrettet til børn og unge, undersøge muligheder for finansiering af projekter og aktiviteter målrettet børn og unge mv.

2. Fremkommelighed
Øget fremkommelighed er vigtigt for, at flere vælger cyklen i hverdagen, eksempelvis i form af grøn bølge, vigepligt for biler frem for cykler, velholdt og sammenhængende cykelinfrastruktur også på større broer og i forbindelse med byudvikling. Grundlaget for flere af de oplagte tiltag er bundet i Færdselsloven, som kalder på en cykelvenlig revision, som Cyklistforbundet vil arbejde for. Cyklistforbundet vil yderligere fokusere på fordelingen af den procentdel af rejsende, der vælger cyklen som transportmiddel og arbejde for nationale målsætninger for en øget cykling-andel og dermed øge fokus på bedre fremkommelighed som værktøj for mere cykling.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Pege på forbedringsmuligheder i områdets infrastruktur eller muligheder for kombinationstransport, samle lokal opbakning til forandring eksempelvis via sociale medier eller events. Bakke op hvis lokale uden for medlemskredsen italesætter problemer med bestemte strækninger. Afgive høringssvar ifm. kommunale infrastruktur/mobilitetsplaner mv.

- Hovedbestyrelsen: Viderebearbejde forslag til cykelvenlig revision af Færdselsloven, bidrage med landsdækkende kommunikation om fremkommelighed, sikre videndeling på tværs af organisationen om ideer til events, høringssvar mv.
- Sekretariat: Arbejde for yderligere statslige bevillinger til medfinansiering af kommunal cykelinfrastruktur og vidensprojekter, bistå med bearbejdelse og kommunikation af forslag til cykelvenlig revision af Færdselsloven, opretholde løbende dialog med Vejdirektoratet, DSB og andre relevante myndigheder om generelle problematikker.

3. Sikkerhed og tryghed

Trafiksikkerheden er forbedret over årene for mange trafikantgrupper. Men ikke for cyklister, hvor der fortsat ses alt for mange ulykker både i byområder, kryds og ulykker, hvor cyklister rammes bagfra, ligesom antallet af højresvingsulykker desværre ikke falder. Også den tryghed eller mangel på samme, som cyklister oplever ved f.eks. udformning af infrastruktur, afstanden fra en overhalende bil eller bilernes fastgrænser, er også afgørende for, hvor mange cyklister vi har i landet. Den oplevede tryghed hos cyklister kan være dårlig på en strækning/i et kryds, hvor der ikke sker uheld, men hvor oplevelsen alligevel er ubehagelig og dermed afholder nogle fra at vælge cyklen. Det er derfor vigtigt at Cyklistforbundet arbejde både med sikkerhed og tryghed.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Indgå i dialog med kommunen og politiet om forbedring af usikre steder i lokalområdet. Arrangere informationsmøder og prøveture af el-cykler i samarbejde med lokale cykelhandlere. Indgå i lokal debat om trafiksikkerhed for cyklister; ikke mindst på børns skolevej.
- Hovedbestyrelsen: Fremhæve nødvendigheden af at sikkerhed for cyklister øges. Deltage i formidling af ny viden og nye tiltag bl.a. via sociale medier. Bistå afdelinger og repræsentanter med formidling af ideer til lokale aktiviteter.
- Sekretariat: Deltage i kampagnearbejde med andre relevante aktører. Afsøge mulighederne for at indgå i projekter i forhold til at øge el-cyklisters sikkerhed. Sikre en nuanceret stemme i debatten om f.eks. lovpligtig brug af cykelhjelm, 1,5 m afstand ved overhaling, Politiets tilladelser til hastighedsnedsættelser mv.

4. Cykling – en sund transportform

Inaktivitet er i Danmark den næststørste årsag til for tidlig død kun overgået af rygning, og folkesundheden er udfordret af en massiv grad af livsstilssygdomme. Fysisk aktivitet har beviseligt en positiv effekt på såvel fysisk som mental sundhed og dermed på trivslen for den enkelte. Men store dele af befolkningen bevæger sig mindre end anbefalet – inklusiv børn og unge. For børn og unges vedkommende gælder det, at kun 26% af de 11-15 årige lever op til Sundhedsstyrelsens anbefalinger om mindst en times daglig fysisk aktivitet. Cyklistforbundet vil i endnu højere grad fremhæve og tydeliggøre, hvordan cykling kan bidrage til bedre trivsel og sundhed for alle.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Fremhæve sundhedsvinklen i dialog med kommuner og medier, deltage i arrangementer som fx cykelture på Verdens Mentale Sundhedsdag, samarbejde med lokale sundhedsorganisationer, bakke op om Cyklistforbundets landsdækkende kampagner mv.

- Hovedbestyrelsen: Italesætte cyklen som en del af løsningen på den stigende inaktivitet i samfundet. Bistå afdelinger og repræsentanter ifm. lokale aktiviteter og sikre videndeling og ideer på tværs af organisationen.
- Sekretariat: Arbejde for at sikre hverdagscyklisme en synlig plads i samfundsdebatten om styrket bevægelse i befolkningen, afsøge muligheder for at indgå i projekter og samarbejder på folkesundhedsområdet, indtænke en tydelig sundhedsvinkel i eksisterende aktiviteter, indgå i tæt dialog med forvaltning og beslutningstagere på sundhedsområdet.

5. Cykling som en del af den grønne omstilling

Cyklen er en vigtig del af løsningen, hvis Danmark skal nå sit klimamål om at reducere CO2 udledningen med 70% i 2030. Det gælder både i forhold til reduktion af udledningen fra persontransport, hvor mange af de daglige bilture kan erstattes af cyklen og elcyklen, og i forhold til udledning fra varetransport, hvor store dele af varelogistik og erhvervskørsel kan flyttes fra varebiler til elladcykler. Der er behov for fortsat at øge befolkningen og erhvervslivets viden om el(lad)cyklernes potentiale til at erstatte biltransport med cykling også til nye funktioner og over længere afstande end almindelige cykler. Udfasning af fossilbiler skal kombineres med andre tiltag, der kan iværksættes og implementeres hurtigt. Cyklistforbundet vil lægge endnu mere pres på myndigheder, politikere og meningsdannere for at sikre, at cyklings potentiale i den grønne omstilling kendes og udnyttes.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Indgå i samarbejde med andre lokale aktører om tiltag og aktiviteter, der sætter fokus på klima og bæredygtig transport, eksempelvis klimaarrangementer, cykelparader mv., pege på muligheder i kommunen, hvor varetransport oplagt kan foregå på cykel.
- Hovedbestyrelsen: Sikre videndeling på tværs af organisationen om klimarettede tiltag og klimaarrangementer, bidrage til at budskabet om cyklen som middel til klimaforbedringer kommer bredt ud også uden for de gængse cykelkredse
- Sekretariat: Styrke netværket med grønne organisationer, indgå i aktiv dialog med erhvervsliv og myndigheder om brug af el(lad)cykler, aktivt deltage i og opsøge muligheder for at fremhæve cykling som en del af løsningen på klimaudfordringerne, være proaktive i forhold til at sætte cyklen på klimadagsordenen i medierne og i politiske sammenhænge.

6. Styrket kommunal og regional dialog

Hovedparten af investeringer i bedre forhold for cykling besluttes på kommunalt niveau, hvor størstedelen af landets cykelinfrastruktur skal vedligeholdes, forbedres og etableres. Det er væsentligt, at Cyklistforbundet sikrer kommunernes opmærksomhed på behovet for og fordelene ved mere cykling. Derfor vil Cyklistforbundet øge dialogen med kommunerne om cyklens betydning for sundhed, klima, bosætning og fremkommelighed og muligheden for statslig medfinansiering.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: invitere byrådsmedlemmer og centrale embedsfolk på cykeltur og fremvise svag cykelinfrastruktur, arrangere (cyklende) debatmøder gerne sammen med andre foreninger med fokus på grøn omstilling, sundhed, børns bevægelse eller lign.

- Hovedbestyrelsen: Sikre videndeling på tværs af afdelingerne, opfordre afdelinger i samme region/område til at mødes og udveksle erfaringer om arbejdet med det kommunale niveau, bidrage til videndeling på sociale medier om cykelpuljerne.
- Sekretariat: Øge dialogen med KL og Danske Regioner, styrke det generelle samarbejde med kommunerne og regionerne gennem løbende projekter.

7. Cykeltyverier, herreløse cykler og digitalt stelnummer

At miste sin cykel på grund af brugstyveri eller systematisk og organiseret tyveri er altid en frustrerende oplevelse. Politiets manglende opklaring af cykeltyverier gør oplevelsen værre, særligt ved dyre cykler. Ved cykeltyveri opdager mange, at deres forsikring ikke dækker, hvis det er en dyr cykel, en elcykel eller lign. Så cykeltyveri kan også hurtigt blive et dyrt bekendtskab. Ligeledes oplever vi i Danmark, at en væsentlig del af cykelparkeringskapaciteten optages af herreløse cykler. Opsporing af stjålne cykler og identifikation af herreløse cykler vil kunne lettes med et digitalt stelnummer, der vil gøre det nemmere for private at opdage herreløse og stjålne cykler og dermed sikre, at flere stjålne cykler vender hjem igen og at parkeringskapaciteten udnyttes til aktiv parkering.

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Invitere til lokale debatarrangementer, hvis der er steder i området, som er særligt udsat for cykeltyverier, nævne låse og forsikringsforhold i forskellige sammenhænge.
- Hovedbestyrelsen: Bistå med udbredelse af ny viden og indsigt i digitale stelnumre, dele viden om bekæmpelse af cykeltyverier og udfordringen med herreløse cykler på tværs af afdelinger.
- Sekretariatet: Fastholde dialog med forsikringsselskaber, cykelbranchen og andre interessenter om at sikre at flere stjålne cykler kommer tilbage til ejerne, indgå i dialog med politikere og myndigheder om øget indsats ift. opklaring af cykeltyverier, udvikling af digitalt stelnummer mv.

8. Økonomiske incitamenter til fremme af cykling

Det er en stor samfundsøkonomisk gevinst, hvis flere vælger cyklen til i hverdagen. Arbejdspladserne kan spille en unik rolle i at motivere medarbejdere til at skifte bilen ud med cyklen. Derfor er det positivt, at mange arbejdsgivere på både offentlige og private arbejdspladser gerne vil gøre det mere attraktivt at bruge cyklen. De kan etablere tryg cykelparkering, attraktive omklædnings- og badefaciliteter og deltage i cykelkampagner, men de kan ikke klare det alene.

Der er behov for at ændre skattereglerne i forhold til følgende temaer:

- Pendlercykler via bruttolønsordning
- Arbejdscykler skal kunne parkeres på hjemadressen uden beskatning
- Pendlercykler til rådighed uden beskatning
- Cykelbonus og cykelgodtgørelse i forbindelse med pendling
- Særlig befordringsfradrag for cyklister
- Befordringsfradrag i forbindelse med pendlercykel stillet til rådighed af arbejdsgiveren
- Ligestilling af tjenestemæssig kørsel uanset om der benyttes egen cykel eller egen bil

Dette indsatsområde kan eksempelvis løftes i form af:

- Afdelinger: Ved givne lejligheder informerer lokale virksomheder og lænmodtagerorganisationer om det arbejde, som Cyklistforbundet lægger i at få en mere cykelvenlig skattelovgivning.
- Hovedbestyrelsen: På sociale medier og via andre kommunikationskanaler gør opmærksom på og bakker op om det arbejde, der pågår i Alliancen for cykelvenlig Skattelovgivning (DI, Dansk Erhverv, Danske Regioner, Gate 21, IDA, Kræftens Bekæmpelse, Rådet for Grøn Omstilling).
- Sekretariat: Arbejder i regi af Alliancen for cykelvenlig Skattelovgivning på at påvirke Christiansborg til at justere skattelovgivningen i forhold til oplistede temaer.