



De største udfordringer i arbejdet med at styrke cykelfremme i Danmark

Notat
25. maj 2022

Følgende er set fra Cyklistforbundets side de største udfordringer i arbejdet med cykelfremme, som der bør kastes et fornyet politisk lys på her i CYKLENS ÅR og i de kommende år:

- **Økonomiske incitamenter:** Der bør udarbejdes en tilbunds gående undersøgelse af, hvordan man kan inddrage økonomiske incitamenter for at fremme cyklismen. Arbejdsgiverne bør i modsætning til i dag kunne belønne medarbejderens bæredygtige og sunde transportvalg uden skattemæssige konsekvenser for medarbejderen. Der bør kunne stilles cykler til rådighed via bruttolønsordningen, og der bør arbejdes med et grønt befordringsfradrag, momsfratagelser for cykler/cykel-reparationer (jf. [EU-beslutning fra december 2022](#)), tilskudsordninger m.m. Der kan hentes inspiration fra Belgien, Irland og flere andre EU-lande.

Cyklistforbundet gør i den sammenhæng opmærksomhed på side 37 i Pejlemærke 4 i regeringens oprindelige udspil 'Danmark Fremad – Infrastrukturplan 2035' (april 2021), hvor der står '*Regeringen vil også undersøge mulighederne for at understøtte øget udbredelse af arbejdsgiverbetalte cykler*'.

- **National cykelstrategi:** Vi har med glæde konstateret, at der igangsættes en længere proces frem mod lancering af en ny national cykelstrategi i 2023. Strategien bør udarbejdes af en tværministeriel arbejdsgruppe, da det er helt afgørende, at arbejdet med fremtidig cykelfremme får et ophæng, der er langt bredere end 'blot' transportpolitik. Arbejdet med cykelfremme bør være en fast integreret del af de børne-, klima-, sundheds- og by/land-politiske målsætninger.
- **Revision af Færdselsloven:** Vi efterspørger en cykelvenlig revision af hhv. Færdselsloven, Cykelbekendtgørelsen og vejregler. De tre dokumenter bærer præg af at være skrevet i en tid, hvor ønsket om at fremme privatbilismen var større. I dag er der bl.a. behov for at se på tiltag, der gør cykelturen tryggere (f.eks. 1,5 m. afstand mellem cyklist og bil ved overhaling), krav til indretning af ladcykler til transport af børn og fragt, nye transportmidler (speedpedelecs, løbehjul m.m.) deres placering i det samlede vejbillede, nationale krav til cykelstiernes bredde – og andre lovgivningsmæssige forhindringer for cykelfremme.
- **Styrkelse af cykelviden i departementet:** Vi opfordrer til styrkelse af cykelviden i departementet. Det vil sikre en langt mere innovativ og visionær tilgang til hverdagscyklismen som en fuldt integreret del af den samlede transportpolitik i Danmark. Målet må være at sikre en langt bedre sammenhængende mobilitet i danskernes hverdag.

Noget af dette kan muligvis opnås gennem det netop etablerede Nationalt Videnscenter for Cykelfremme. Her mener vi dog, at det er afgørende - upåagtet fysisk placering - at videnscentret bliver en selvstændig og uafhængig enhed med egen bestyrelse/styregruppe, der sikres en flerårig bevilling.

- **Fornyset bevilling til Cykelvæksthuset:** Der har været en overvældende interesse fra virksomheder, organisationer og myndigheder til at få rådgivning og støtte til at flytte medarbejdere og opgaver fra bil til cykel hos Cyklistforbundets rådgivningscenter for virksomheder, [Cykelvæksthuset](#), der er finansieret med midler fra FL21. Man bør fra politisk side allerede nu begynde at overveje, hvordan indsatsen forankres efter 2024, hvor bevillingen udløber.
- **Differentieret kommunal medfinansiering:** Vi har gentagende gange opfordret til, at man i forbindelse med fremtidige udmøntninger af de statslige cykelpuljer til kommunerne åbner op for en differentieret kommunal medfinansiering. Vi er overbeviste om, at det vil få flere mindre landkommuner til at øge investeringerne i cykelinfrastruktur.

Hvorfor mere cyklisme?

Vi henleder desuden opmærksomheden på, at Cyklistforbundet - i en kort og tilgængelig form – har samlet en række af de [allervæsentligste argumenter](#) for at arbejde for mere cyklisme. De udgør en væsentlig argumentation; ikke mindst for yderligere cykelpuljer målrettet specifikke indsatser i de kommende års finanslovsforhandlinger, som flere af ordførerne åbnede muligheden for ifm. lanceringen af Infrastrukturplan 2035 i sommeren 2021.

Som ansøgningerne til cykelpuljen ifm. FL 21 viste med al ønskelig tydelighed er der betydelig større cykelambitioner ude i de kommunerne, end de statslige cykelpuljer hidtil – og i fremtiden – har og vil kunne honorere.