



Notat

19. september 2014

Jens Kvorning

Årsrapport 2013/14 fra Internationalt Udvalg i Cyklistforbundet

Medlemmer af udvalget i perioden:

Lotte Bech, Jeppe Mikel Jensen, Henrik Eriksen, Tanja Ballhorn, Stefan Edlund, Martin Sylvest, Jens Kvorning (formand) og Mai-Britt Kristensen fra sekretariatet.

Der blev holdt 2 udvalgmøder i årets løb. Derudover har IU arbejdsgruppen bag "Bikeable City" kurset (Lotte, Jeppe Jens) holdt møder, når der var behov for det i forbindelse med udviklingen af konceptet og forberedelse af det første kursus.

I IU's kommissorium er fastlagt 4 mærkesager, som udvalget har arbejdet for siden sin etablering:

- a. Bikeable City kurser/masterclasses
- b. Kurser i regi af Danida Fellowship Center (DFC)
- c. Kapacitetsopbygning af søsterorganisationer i u-lande
- d. Indsamling og kontrol af brugte cykler til søsterorganisationer i u-lande

Endvidere blev et fælles cyklisme projekt mellem Gehl Arkitekter, Baisikeli og Cyklistforbundet drøftet, men opgivet i foråret 2010.

I det kommende år vil udvalget forsøge at etablere kontakt til internationale udvalg i andre af ECF's medlemsorganisationer, som har udviklet særlige kompetencer. Hensigten er at udvikle metoder til at overføre best practices til andre medlemsorganisationer så effektivt som muligt, så man ikke skal genopfinde den dybe tallerken.

- e. Udvikling og udveksling af best practices mellem ECF's medlemmer.

Ad a) - Bikeable City kurser/masterclasses

I 2014 lykkedes det, efter flere års indsats fra både Cykelambassadens arbejdsgruppe og CF-IU især Lotte, med assistance fra Jeppe, at gennemføre det første Bikeable City kursus. Kurset blev finansieret af den amerikanske organisation EMBARQ's Tyrkiet kontor med 19 deltagere fra Tyrkiet, Brasilien, Mexico og USA. Der er udarbejdet et udførligt kursusmateriale og evaluering af kurset, som kan rekvireres hos Lotte på (lotte@lotte-bech.dk)'. Der er desuden udarbejdet en flyer, som kan rekvireres hos Mai-Britt på (MAK@cyklistforbundet.dk). Flyeren er trykt i et større oplag bliver delt ud i en lang række sammenhænge ifm. udenlandske besøg og Cyklistforbundet og andres Cykelambassade-medlemmers deltagelse i internationale konferencer m.m. i udlandet.

Lotte og Jens mødtes med Klaus Bondam og Jette Gotche d. 11. august for at diskutere evalueringen og opfølgning. Det blev konkluderet, at resultatet var tilfredsstillende og at et nyt, tilsvarende kursus skal søges gennemført i 2015 efter samme model, hvor CED (cykelambassaden) igen er projektejerne og CF (Cyklistforbundet) organisator og Lotte er kursusleder. En australsk gruppe har allerede kontaktet Lotte for at bestille et kursus. Det skete i forbindelse med Velocity 2014 i Adelaide, hvor både Lotte og Klaus deltog.

Ad b) - Kurser i regi af Danida Fellowship Center (DFC)

Udvalget arbejder løbende på at få DFC til at beslutte at vælge "udvikling af cyklisme i u-lande", som et nyt område ved i første omgang at udbyde et Bikeable City kursus. CFs Hovedbestyrelse har i 2013 besluttet at støtte dette, som en del af pilotprojektet for udviklingen af The Bikeable City kurset. Der er afholdt to møder med DFC, det sidste i juli 2012, hvor Lotte og Jens deltog. Vi blev anbefalet at undersøge interessen blandt målgruppen i u-lande.

Processen bliver dog hæmmet af DCF's regel om, at man ikke må markedsføre kurset, men kun identificere interessenter i målgruppen, som af sig selv har besluttet at udvikle cyklismen i deres lande. Det gør det vanskeligt, men ikke desto mindre er vi nået op på 32 personer og organisationer i 10 af Danidas samarbejdslande, primært i Afrika. Denne liste er blevet sendt til DFC og til ECF, der på Velocity konferencen i Adelaide 2014 lancerede The World Cycling Alliance (WCA). I WCA vil en kortlægning af alle potentielle medlemmer være vigtig for organisationens udvikling.

Ad c) - Kapacitetsopbygning af søsterorganisationer i u-lande

En af de væsentligste forudsætninger for at få udviklet cyklisme i et land er, at der findes en cyklistorganisation, som evner at udøve effektiv fortalervirksomhed/lobbyisme overfor det politiske system. Trafik afvikles vidt forskelligt rundt om i verden og der er en klar sammenhæng mellem cyklismens udvikling og eksistensen af en stærk organisation. Det viser sig meget tydeligt i lande som Danmark, Holland og Tyskland med stærke cyklistforbund, i skalaens øvre ende og Vietnam, Bangladesh og Kina med svage forbund - trods meget stærke cyklisttraditioner - i den nedre.

Den mest katastrofale udvikling ses i u-landenes storbyer, hvor cyklister ligefrem udelukkes fra centrale færdselsårer, selv i de centrale dele af byerne. Rationalet er, at biltrafikken hæmmes af cyklerne. Enhver der ved noget om trængsel ved, at ræsonnementet er galt, men da der ikke er en stærk organisation til at tage dialogen op, bliver de ulogiske beslutninger gjort til lov, til stor skade for den almindelige befolkning og i særdeleshed for de fattige, for hvem cyklismen er et levebrød. F.eks. er der ½ mio. cykelrickshaws alene i Dhaka i Bangladesh, som får stadigt sværere ved at operere og tjene penge, fordi bystyret ikke forstår mekanismerne bag trængslen.

Der er derfor et stort behov for at cyklistforbund udvikles i lande, hvor de ikke er stærke nok til at påvirke den politiske dagsorden. Her kan stærke organisationer som det hollandske, tyske, danske, engelske og schweiziske spille en stor rolle ved at stille deres viden til rådighed, så organisationerne i u-landene kan skyde genvej til den positive udvikling, som vi ser mange steder i OECD landene i disse år.

Internationalt udvalg vil arbejde for at få sat cyklisme i u-lande på den politiske dagsorden gennem kontakter til de relevante politikere og udvikling af projektforslag, som kan sætte CF og evt. også andre af ECF's medlemmer i stand til at fungere som rådgivere for deres søsterorganisationer.

Ad d) - Indsamling og kontrol af brugte cykler til søsterorganisationer i u-lande

Et af de helt store problemer ved udvikling af stærke cyklistforbund er økonomien. Uden en stærk økonomi er det ikke muligt at drive effektiv lobbyisme. Derfor er det afgørende vigtigt at finde den "økonomiske motor", som kan skabe de nødvendige indtægter til at drive et sekretariat. Den mest

oplagte kilde er medlemskontingenter, men ikke mindst i de fattigste lande er det ikke nok. Der er derfor behov for at udvikle andre indtægtsgivende aktiviteter. Her er renovering og salg af brugte cykler fra Europa en af vejene.

Blandt de organisationer, som har meldt interesse for at deltage i DFC kurser, har den kenyanske, ghanesiske og bengalske spurgt om muligheden for at få genbrugscykler fra Danmark. Det skyldes, at kvaliteten af brugte, europæiske cykler ofte er væsentligt bedre end de nye indiske cykler, som sælges i landene for ca. 400 kr pr. cykel. Der kan være 400 cykler i en fyrre fods container, som koster ca. 20.000 kr at fragte til Afrika og Asien afhængigt af, hvor meget landtransport, der er nødvendig. Altså ca. 50 kr pr. cykel.

Der har dog vist sig mange problemer med import af cykler i mange genbrugsprojekter, da det ikke er så enkelt at renovere og servicere cykler fra Vesten, som kræver andre teknikker og cykeldele end de, der er tilgængelige i u-lande, hvor cyklerne typisk er fra Indien og Kina. Det er derfor vigtigt, at man er omhyggelig med udvælgelsen af genbrugscyklernes. Man skal kunne sikre en lav kassationsgrad, når cyklerne kommer frem til modtageren og at de renoverede cykler giver medlemmerne af cyklistforbundene et bedre og billigere produkt end de ellers kan få i markedet. Dernæst skal det sikres, at det cyklistforbund, som modtager donationen fra Danmark, vil kunne få et stort økonomisk udbytte, efter betaling for transport, opmagasinering, renovering og salg af cyklerne. På den måde vil projekterne skabe basis for den kapacitetsopbygning af søsterforbundene, som er det overordnede formål med genbrugsprojekterne.

Jens K. har korresponderet med RenoVest i Hjørring, som har kapacitet til at indsamle mindst 1000 cykler om året. De har sendt en container med 400 cykler til et hospitalsprojekt i Sierra Leone og vil gerne gøre det igen til andre ikke kommercielle organisationer, f.eks. cyklistforbund, som er i stand til at betale for transporten. Indsamling og pakning af cyklerne vil RenoVest tage sig af, men de har ikke forudsætninger for at vide, hvilke cykler der er behov for i de pågældende u-lande. Derfor er det vigtigt, at CF er i stand til at foretage en sådan vurdering, hvis man beslutter at støtte en søsterorganisation.

Martin, som har en baggrund som cykelsmed og erfaring fra Baisikeli med at sende genbrugscykler til Mozambique, var parat til at tage til Hjørring for at se på de cykler, som RenoVest allerede har indsamlet, samt opstille udvælgelseskriterier for cyklerne. Det var meningen, at dette besøg skulle være gennemført i vinter, men da Martin for tiden arbejder i udlandet, har Jens taget kontakt til Kim fra Sygklister som har kontakten, Simon Søndergaard fra , der er cykelmekaniker og direktør for Cykelven - Socialøkonomisk Cykelkompagni ApS og gerne vil deltage i udvalget.

Ad e) - Udvikling og udveksling af best practices mellem ECF's medlemmer

En ny aktivitet, som er blevet diskuteret i udvalget, er udveksling af best practices med andre af ECF's medlemmer. På ECF's årsmøder har det været klart, at der er stor forskel på, hvor langt ECF's medlemmer er i deres udvikling og hvilke kerne kompetencer de har. Eksempler er kombinationstransport, hvor schweizerne er længst fremme, cykelparkering i stor skala, hvor Holland er førende og cykelvenlige byer, hvor København har en unik viden. Vi har desuden en aftale om vidensudveksling med det tyske cyklistforbund, ADFC.

De spændende diskussioner mellem forbundene på årsmøderne bør følges op med uddybende, opfølgende kontakter, m.h.p. at diskutere, hvilke fælles aktiviteter, det kunne være relevant at udvikle. Det vil udvalget tage fat på og finde konkrete metoder til i det kommende år.