



Hovedbestyrelsens beretning 2025,

Cyklistforbundets landsmøde 25. oktober 2025

Indledning

2025 har været endnu et år, hvor cyklismen har sat sig tungt på dagsordenen – både lokalt, nationalt og internationalt. Fra Aalborg til Bruxelles, fra Viborg til Christiansborg har Cyklistforbundet markeret sig som den stemme, der insisterer på, at cyklen er en nødvendig del af løsningen på klima, sundhed og mobilitet.

Vi er stolte af, at vi gennem året har stået vagt om cyklisternes rettigheder, udfordret lovgivning og myndigheder, udviklet nye partnerskaber – og samtidig fastholdt fokus på at styrke vores organisation indefra.

Politisk interessevaretagelse

En af årets helt store politiske dagsordener har været debatten om **ændringer i Færdselsloven**. I høringsfasen og gennem vores indsatser i medierne var Cyklistforbundet blandt de tydeligste kritikere af, at ministeriet reelt ville begrænse kommunernes frihed til at sætte lavere hastighedsgrænser. Vores budskab stod klart: Færdselsarealer er et fælles gode, og det bør være demokratisk valgte kommunalbestyrelser, ikke politiet eller ministeriet, der beslutter, hvordan de bruges.

Sammen med en række kommuner og organisationer fik vi sagen skubbet tilbage. Ministeren har siden valgt at udskyde fremsættelsen af lovforslaget på ubestemt tid. På sin vis en sejr, men også ærgerligt med en transportminister, der ikke udviste en mere konstruktiv tilgang til den kritik, hans forslag blev mødt med.

Vi venter stadig på den såkaldte **Nationale Cykelstrategi**, der i bund og grund fra transportministerens side var tænkt som et nyt udmøntningsgrundlag for Cykelpuljen. Vi har været involveret lige fra start med både uformelle politikerkontakter og som inviteret aktør, men er på ingen måde imponeret over, hvad vi har set indtil nu. Transportudvalget var ej heller imponeret, hvorfor en færdiggørelse af strategien er udsat til ultimo 2025.

Vi venter også stadig på, at der bliver åbnet op for **økonomiske incitament**er til fremme af cykling. Det skrider jo til himlen at se, hvordan der ofres afgiftsprovenu på to-cifrede milliardbeløb for at fremme udbredelsen af elbiler, mens en hjemmehjælper bliver beskattes, hvis hun tager tjenestecyklen til hjemadressen. I november havde vi ministermøde med skatteminister Rasmus Stoklund, og primo august sendte vi et forslag til samtlige transportordførere og udvalgte finansordførere om at afsætte 70 mio. årligt på FL fra 2026 og frem til finansiering af en Fri-cykel ordning. DI og Dansk Erhverv er gode forbundsfæller i kampen for økonomiske incitament, men desværre er det endnu ikke lykkedes at bryde igennem hos silo tænkende paragrafryttere i embedsværket.

Anderledes positivt er **samarbejdet med DSB**, som vi nu har indgået et partnerskab med. Forsøgsordningen med gratis cykelmedtagning, der i første omgang gjaldt fra Helsingør til Næstved, er nu udvidet til at gælde hele landet. Her kan cyklister i det jyske glæde sig til, at DSB overtager GoCollectives kørsel. Der er også grund til at glæde sig over, at man som cyklist nu vil blive hjulpet videre, hvis der ikke planlagt indsættes togbusser.

To konkrete ulykker i Storkøbenhavn i efteråret med **knallert-bikes** skabte stor mediemæssig og dermed politisk fokus på, hvad nogen fejlagtig kalder fatbikes. Vi agerede hurtigt og proaktivt for at modvirke, at disse ulovlige eldrevne tohjulede køretøjer skulle sætte elcykler i miskredit. Lovgivningen på området er faktisk OK – den skal blot håndhæves.

Også **passageafstand til cyklister** har fyldt en del. Vi har arbejdet for en dansk 1,5-meter lov, inspireret af erfaringer fra bl.a. Tyskland og Østrig. Radioindslag, pressecarbejde og sociale medier har været løftestænger, og selv politiet har måttet erkende, at en præcis regel ville gøre deres arbejde nemmere.

HB og sekretariatet har gennem snart to år og ad forskellige veje søgt at lægge pres på de danske færgerederier for at bedre såvel **forholdene i havne/og på færger for cyklister** samt få reduceret priserne for cykelmedtag. Muligheden for en alliance med kommunerne på begge sider af Molslinjen har været afsøgt, ligesom vi har haft samtaler med både Molslinjen (uden effekt) og med organisationen Småøernes Færgeselskaber og senest Danske Rederier, som er sekretariat for brancheorganisationen Færgerederierne. Vi har sammen med Dansk Cykelturisme tidligere på året afsendt et brev med en opfordring til enten af forbedre forholdene for cyklister eller at gå i dialog med os for konkrete løsningsforslag. Dialogen er fortsat igangværende og er med viceadministrerende direktør Jacob K. Clasen fra Danske Rederier, men indtil videre uden konkrete resultater. Men vi har ikke givet op og forfølger temaet.

I medierne har vi desuden fastholdt fokus på **cykeltyverier** – endeligt er der igangsat et arbejde målrettet et digitalt stelnummer - hjelmlovgivning, elcyklens rolle og symbolpolitikken i at standse cyklister frem for tyve. Vi har været citeret og interviewet på både landsdækkende og regionale platforme og har leveret en bred vifte af debatindlæg alene eller sammen med andre – vi fastholder en tydelig stemme i debatten.

Organisatorisk udvikling

Som besluttet på Landsmødet 2024 har vi arbejdet målrettet med **modernisering af vedtægterne**. Vi havde nogle gode og konstruktive drøftelser på forårsseminaret i Odense, og efterfølgende har en arbejdsgruppe under HB forberedt en stribe forslag til ændringer, som landsmødet skal tage stilling til. Formålet er at sikre, at Cyklistforbundet er rustet til fremtiden – med bestyrelsesarbejde, der lever op til forventningerne fra fonde, myndigheder og samarbejdspartnere, og med en struktur, der sikrer effektive møder, løbende fornyelse og tilførsel af nødvendige kompetencer.

Hovedbestyrelsen har i samme ånd moderniseret sin **egen arbejdsform**. To årlige møder holdes digitalt, og korte virtuelle temamøder er blevet en fast del af rytmen. Det giver mere fokus, færre udgifter og større fleksibilitet.

Arbejdet med Cyklisforbundets nye **kommunikationsstrategi** har resulteret i en kernefortælling, der i sin korte form under overskriften *Et cykelvenligt Danmark* lyder: Det skal være nemt, trygt og sikkert at cykle for alle. Vores mål er et grønnere, sundere og mere cykelvenligt Danmark, hvor flere cykler mere.

Vi har også arbejdet med **good governance** i bredere forstand. Som medlem af Friluftsrådet og gennem dialoger med andre organisationer er vi aktivt med i en bevægelse, der stiller højere krav til gennemsigthed, diversitet og professionalisme i civilsamfundets ledelse.

Medlemmer og frivillige

Medlemstallet er fortsat en udfordring. I august 2025 var vi 11.147 medlemmer mod 11.447 i august 2024. Vi må konstatere, at vi stadig ikke har vendt kurven, selv om lokale aktiviteter, kampagner og synlighed har givet små fremgange undervejs. HB har derfor brugt meget tid på at drøfte nye måder at styrke rekrutteringen på.

Afdelinger og repræsentanter er fortsat rygraden i forbundet. Forårsseminaret i marts blev en vigtig milepæl med 100 % deltagelse fra HB og suppleanter. Her blev vedtægtsarbejdet drøftet grundigt, men seminaret var også et stærkt fællesskab, hvor erfaringer og ideer blev delt.

Cykelglæde

I forbindelse med Copenhagen Sprint-event'en havde vi sammen med Københavns Kommune inviteret til Folkecykelløb By Night. Der var flot tilslutning til løbet, der fulgte den lukkede rundstrækning 11 km gennem København og med en festlig start fra Copenhagen Sprint startzonen med borgmester Line Barfod, formanden for Danish Bike Industry Henrik Christiansen samt direktør og landsformand i *pole position*.

Vores kampagner dækker børnehaver (Vi kan cykle!), skoler (Alle Børn Cykler + Lys På), ungdomsuddannelser (Fælles-Tour) og arbejdspladser (Vi Cykler Til Arbejde). Sidstnævnte har en afgørende indvirkning på vores økonomi. I år holdt vi med 57.689 deltagere, fordelt på 6.401 cykelhold fra 3.578 virksomheder stort set samme niveau som i 2024 – dog havde vi budgetteret med 60.000 deltagere.

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.

Økonomi

Forbundets økonomi er fortsat solid. Vi har en sund drift, men må konstatere, at over 80 % af indtægterne nu stammer fra fonde, puljer og partnerskaber. Det stiller krav til professionalisme og rapportering, men viser også, at vi har succes med at indgå i samarbejder, der giver resultater for cyklismen.

Afslutning

Cyklistforbundet er en udviklingsorganisation. Vi hviler ikke i status quo, men arbejder hver dag for at skabe forandring – politisk, organisatorisk og kulturelt.

Vi står stærkt, men vi står også midt i en tid, hvor kampen for cyklen kræver vedholdenhed og mod. Mod til at sige fra over for bilcentreret politik. Mod til at insistere på, at cyklen er et reelt svar på

samfundets store udfordringer: Sundhed, klima og resiliens. Og mod til at udvikle os selv, så vi fortsat kan være en relevant og stærk stemme i årene, der kommer.

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 direktionen 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 københavnerefamilien på tur i ladcyklen. Cyklistforbundet har medlemmer overalt, og uanset påklædning og cykel arbejder vi alle for at skabe et grønnere, sundere og mere cykelvenligt Danmark, hvor flere cykler mere.

Tak for jeres indsats.

På Hovedbestyrelsens vegne

Jens Peter Hansen

Landsformand