



HOVEDBESTYRELSENS BERETNING 2026

Cyklistforbundets landsmøde 24. oktober 2026

for perioden oktober 2025 – september 2026

Indledning

Det går den rigtige vej – men vi er langt fra i mål.

Det officielle cykeltrafikindeks giver denne udvikling siden 2021: **91,4 – 99,2 (COVID-19) – 93,9 – 94,8 – 98,4.**

Det betyder, at cykeltrafikken i 2025 steg med knap fire procent i forhold til 2024 og nu næsten er tilbage på 2015 niveau, der er sat som indeks 100. Det er værd at glæde sig over efter et årti, hvor pilen alt for længe pegede i den forkerte retning. Som altid skal et enkelt års tal læses med en vis forsigtighed. Cykling påvirkes mere af blandt andet vejret end biltrafikken, hvilket vi også har kunnet se tydeligt i tidligere år.

Men det samlede indeks skjuler en alvorlig udvikling. Børn cykler langt mindre end tidligere. En undersøgelse gennemført af Megafon for Cyklistforbundet viser, at 38 procent af børnene aldrig eller næsten aldrig cykler til skole. I 1993 cyklede 68 procent af de 11-15-årige til skole; i den nye undersøgelse er andelen 43 procent. Samtidig angiver 27 procent af forældrene en farlig eller utryg skolevej som årsag til, at deres barn ikke cykler oftere.

2026 illustrerer dermed meget godt, hvorfor Cyklistforbundet fortsat er nødvendigt. Vi skal både påvirke de rammer, der bestemmes af Folketing, kommuner og myndigheder, og selv skabe cykelglæde, viden og konkrete muligheder for at cykle. Vores kernefortælling fra sidste år holder: **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.**

Politisk interessevaretagelse

En valgkamp næsten uden cykling

Folketingsvalget gav os en oplagt mulighed for at få cykling på den politiske dagsorden. Det viste sig vanskeligere end forventet. Cykling var stort set fraværende fra både valgkamp og kandidattest, selv om sundhed, klima, trængsel og levevilkår fyldte meget.

Vi valgte derfor ikke bare at kritisere fraværet, men at levere et omfattende katalog med konkrete forslag: økonomiske incitamenter til cykling, ændringer af Færdselsloven, mere cykelinfrastruktur og sikker parkering samt en styrket indsats mod cykeltyverier. Blandt forslagene var 30 km/t som normalhastighed i byerne, en mindsteafstand ved overhaling af cyklister, friere valg mellem cykelsti og vejbane i byerne samt bedre skattemæssige vilkår for arbejds- og pendlercykling.

Efter valget har vi måttet genopbygge en del af vores netværk på Christiansborg. Flere ordførerskaber har skiftet hænder, og arbejdet med at skabe relationer til nye politikere er derfor igen en vigtig del af den politiske interessevaretagelse.



30 er stadig det nye 50

Spørgsmålet om hastigheder i byerne har også i 2026 fyldt markant. Vores grundlæggende synspunkt er uændret: 30 km/t bør være normalhastigheden dér, hvor biler, cyklister og fodgængere færdes tæt sammen, mens højere hastighed kan tillades, hvor forholdene gør det forsvarligt.

Vi har samtidig fastholdt, at det først og fremmest bør være de demokratisk valgte kommunalbestyrelser, der træffer beslutning om lokale hastigheder og indretning af kommunens veje. Lovarbejdet på området har bevæget sig frem og tilbage, og Cyklistforbundet har gennem høringssvar, debat og presse arbejde for større kommunalt råderum.

Det handler ikke om at genere bilister. Det handler om at indrette trafiksystemet, så almindelige menneskelige fejl ikke får alvorlige konsekvenser. Den tankegang møder vi i stigende grad internationalt, og på Velo-city i Rimini var lavere hastigheder i byerne et gennemgående tema.

1,5 meter, cykelsti eller vejbane – og masser af debat

Vi arbejder fortsat for, at Danmark får en klar regel om sikker afstand ved overhaling af cyklister. Landsmødets beslutning fra 2020 er således stadig ikke ført ud i livet. Vores holdning er fortsat, at en præcis regel vil give både bilister, cyklister og politi et klarere udgangspunkt. Cyklistforbundets gældende trafiksikkerhedspolitik peger på 1,5 meter som minimum ved overhaling.

Et anden forslag fra vores FV katalog – at voksne cyklister i byområder bør have friheden til at vælge vejbanen frem for cykelstien – udløste i juli en voldsom medie opmærksomhed. Et interview i Jyllands-Posten førte til omtale på tværs af landsdækkende og regionale medier og til en enkelt dag med en nærmest ubrudt strøm af interviews. Det gav samtidig mulighed for at forklare baggrunden: På pressede cykelstier kan det give mere plads og tryghed, hvis nogle cyklister – typisk de hurtigste - vælger kørebanen. Erfaringer fra England – Skotland og Wales viser, at ca. 5% benytter sig af muligheden og ofte fordi de på kørebanen føler sig mere trygge ift. højre svingende og udkørende bilister. Som en efterdønning efter mediedebatten har HB udskudt vedtagelse af positionspapirer om fremkommelig og om tryghed på cykelstier med henblik på, at disses indhold besluttet på baggrund af en fælles forståelse af konsekvenserne – både for cyklisterne og for vores mulighed for at fremme cykelsagen.

Vi er ikke bange for debat. Vi lever i et motornormativt samfund, som vi kun kan ændre på ved også at fremsætte forslag, som udfordrer vanetænkning og motornormativiteten.

Økonomiske incitamenter – det lange seje træk

Cyklistforbundet har i rigtig mange år arbejdet for, at skattesystemet ikke alene understøtter bilpendling, men også kan bruges aktivt til at fremme cykling. I februar mødtes vi endnu en gang med skatteministeren sammen med Dansk Industri, Dansk Metal og IDA. På bordet lå blandt andet en fri-cykel-ordning, skattefri cykelbonus og fjernelse af den pedalskat, der rammer en medarbejder, som parkerer sin tjenestecykel hjemme.

Vi har endnu ikke fået gennembruddet. Men emnet er fastholdt på dagsordenen, og vores forslag indgik også i kataloget op til folketingsvalget.



Den nationale cykelstrategi lader også fortsat vente på sig. Transportministeriets midlertidige grundlag for Cykelpuljen 2026 konstaterede, at arbejdet med strategien var blevet forlænget, og at man derfor måtte lave et etårigt administrationsgrundlag for puljen. For Cyklistforbundet er opgaven klar: Danmark har brug for en egentlig strategi med mål for mere cykling – ikke blot et system til at fordele de allerede afsatte cykelpuljemidler.

Børn, unge og cykelglæde

Mens tallene for børns daglige cykling er nedslående, er opbakningen til vores kampagner det stik modsatte.

Vi kan cykle! satte rekord. 34.390 børn fra 796 dagtilbud deltog i maj – 29 procent flere børn og 21 procent flere dagtilbud end året før. Samtidig fik vi bedre fat i de yngste børn og værdifuld viden om, hvordan vi involverer forældrene.

Også **Alle Børn Cykler** tog et markant spring fremad. En særbevilling på 2 mio. kr. gjorde det muligt at styrke kampagnen, og over 110.000 elever var tilmeldt – det højeste niveau siden 2019. Det er opløftende, ikke mindst fordi undersøgelsen af børns cykelvaner samtidig viser, hvor stort behovet er.

Undersøgelsen viser også noget andet vigtigt: De voksne er rollemodeller. Kun 29 procent af børn med forældre, der aldrig cykler, cykler ofte til skole. Blandt børn, hvis forældre cykler til arbejde eller studie næsten dagligt, er andelen 46 procent. Vi kan altså ikke alene bygge os ud af problemet. Trygge skoleveje skal følges af en kultur, hvor børn ser voksne bruge cyklen som et helt almindeligt transportmiddel.

Fælles-Tour for ungdomsuddannelser blev gennemført for sidste gang i sin nuværende form. Kampagnen har gennem tre år haft omkring 8.100 tilmeldte elever årligt. I 2026 angav 66 procent, at de cyklede mere end normalt under kampagnen, 74 procent følte sig inspireret til at cykle mere bagefter, og 73 procent oplevede et større fællesskab i klassen. Erfaringen er samtidig, at en 14-dages kampagne ikke alene skaber varige transportvaner. Det er vigtig viden at tage med videre.

Vi Cykler til Arbejde – tilbage på højt niveau

Årets helt store kampagnesucces blev **Vi Cykler til Arbejde**. Efter nogle hårde år nåede kampagnen 62.000 betalende deltagere – det højeste deltagerantal siden 2017. Knap 32 procent af deltagerne angiver, at de enten begyndte at cykle til arbejde i forbindelse med kampagnen eller cyklede mere end normalt. Mere end 95 procent har lyst til at deltage igen.

Det er ikke alene godt for cyklingen. VCTA er også af meget stor betydning for Cyklistforbundets økonomiske handlekraft. Kampagnen fylder 30 år i 2027, og efter årets resultat er der et godt udgangspunkt for jubilæet.

Viden, der skal omsættes til virkelighed

Cyklistforbundet er ikke kun kampagner og politiske budskaber. Vi producerer i stigende grad viden og løsninger, som kommuner, planlæggere og andre kan bruge.



Et godt eksempel er **Cykelvenlig Byudvikling**. Vi har undersøgt 34 byudviklingsområder og 117 stationsområder og samlet resultaterne i 45 anbefalinger til, hvordan cyklen tænkes ind fra starten. Noget så enkelt som placeringen af dagligvarebutikker, direkte forbindelser til centrum og god cykelparkering ved stationer har stor betydning for, om cyklen bliver det naturlige valg. Projektet er i 2026 blevet formidlet bredt til fagfolk, kommuner og på konferencer.

Også **Cyklende Fællesskaber** viser, at cyklen kan meget mere end transport. 83,5 procent af deltagerne – psykisk sårbare voksne tilknyttet væresteder – vurderede, at deltagelsen havde haft positiv betydning for deres mentale sundhed, og 68 procent fik større lyst til at bruge cyklen i hverdagen. Projektet afsluttes nu, mens metoder og erfaringer søges forankret, så de kan leve videre – og flere steder i landet kører de Cyklende Fællesskaber videre.

Vi har samtidig arbejdet videre med flere frivillighedsbaserede projekter. De første **Skolecykelvenner** er på vej i København og Ringsted, mens **Frivillige Cykellegekorps** nu findes flere steder i landet og frem til september havde nået omkring 1.000 børn gennem cykellegeevents. **Cykelværftet** har fået gang i værksteder på asylcentre, hvor donerede cykler sættes i stand og giver beboerne større mobilitet.

Synlighed og deltagelse

Cyklistforbundet har været synligt ved en lang række arrangementer. Vi deltog i Copenhagen Sprint, Folkemødet, Den Nationale Cykelkonference, Trafikdage og Velo-city i Rimini. På Velo-city bidrog vi selv med oplæg om blandt andet Cyklende Fællesskaber, hastighedsgrænser og arbejdet med den nationale cykelstrategi.

Efter beslutningen på Landsmødet 2025 deltog vi også for første gang med egen bod på **Klimafolkemødet i Middelfart**. Bodan blev planlagt og drevet næsten udelukkende af frivillige fra flere dele af landet. Vi talte med mindst 300 besøgende, fik 120 besvarelser af vores cykelquiz og 34 tilkendegivelser om interesse for et intro-medlemskab. Den umiddelbare konvertering til egentlige medlemskaber var dog beskeden. Det er en nyttig erfaring: Synlighed og gode samtaler fører ikke automatisk til nye medlemmer. Cyklistforbundet var også repræsenteret på cykelmessen VeloDays i Randers. Her viste besvarelser af quiz, at to ud af tre ikke har overvejet medlemskab af Cyklistforbundet, og fire ud af ti ikke ved meget om, hvad vi laver.

Året bød også på en kommunikationssag, hvor betegnelsen *sexistisk snerydning* kom til at fylde langt mere end substansen om prioriteringen af vinterdrift. Hovedbestyrelsen drøftede sagen på et ekstraordinært møde, og vi korrigerede efterfølgende formuleringen. Den sag hører også med til årsberetningen: Som synlig interesseorganisation vil vi indimellem begå fejl, og så skal vi reagere, tage ansvar og komme videre.

Organisation, frivillighed og medlemmer

I 2026 har Hovedbestyrelsen og sekretariatet arbejdet intensivt med **Cyklistforbundets strategi 2026-2030**. Processen har involveret både Hovedbestyrelsen, sekretariatet og den øvrige organisation, og der er opnået enighed om den overordnede strategiske retning.



Forårsseminaret i Odense havde *Fremtidens lokale engagement* som et centralt tema, og vi har som noget nyt gennemført kvartalsvise webinarer for lokalafdelinger og repræsentanter. Formålet er enkelt: Mere videndeling, mere kontakt på tværs og bedre mulighed for, at erfaringer fra ét sted i landet kan bruges andre steder.

Medlemstallet er fortsat vores største organisatoriske udfordring. Pr. 1. september havde vi 10.748 medlemmer, heraf 6.978 primære/betalende medlemmer. I august 2025 var medlemstallet 11.147. Kurven er altså endnu ikke vendt.

Det er ikke tilfredsstillende. Medlemmerne er ikke bare en indtægtskilde. De er grundlaget for vores legitimitet, vores lokale tilstedeværelse og vores mulighed for at tale på vegne af cyklister over hele landet. Derfor skal rekruttering og fastholdelse fylde mere i den kommende strategiperiode.

Samtidig må vi glæde os over de mange, der faktisk lægger frivillige timer i Cyklistforbundet – i lokalafdelinger, på ture, ved events, i cykelværksteder, cykellegekorps og i konkrete projekter. Det er fortsat denne blanding af et professionelt sekretariat og engagerede frivillige, der gør Cyklistforbundet til noget særligt.

Økonomi og partnerskaber

Årets meget flotte resultat for Vi Cykler til Arbejde har styrket økonomien. Samtidig har vi fortsat succes med at tiltrække fondsmidler, puljemidler, sponsorer og partnerskaber. Blandt andet har særbevillingen på 2 mio. kr. sikret Alle Børn Cykler i 2026, mens vi arbejder på en mere langsigtet finansiering. Vi har desuden fortsat et bredt samarbejde med blandt andre DSB, cykelbranchen, fonde og kommuner.

Cyklistforbundets økonomiske model gør os i stand til at gennemføre langt mere aktivitet, end medlemskontingenterne alene kunne finansiere. Men den gør os også afhængige af, at vi fortsat er professionelle, udvikler relevante projekter og kan dokumentere resultater over for fonde og samarbejdspartnere. Derfor hænger en stærk økonomi, dygtige medarbejdere, en levende medlemsorganisation og politisk gennemslagskraft tæt sammen.

Afslutning

Når vi gør status over 2026, er billedet sammensat – og overvejende positivt.

Cykeltrafikken er steget. Vi Cykler til Arbejde har leveret sit bedste resultat siden 2017. Vi kan cykle! har sat rekord, og over 108.000 skoleelever meldte sig til Alle Børn Cykler. Vi har leveret ny viden om cykelvenlig byudvikling, vist hvordan cykling kan styrke mental sundhed og sat cyklen på dagsordenen i medier, på konferencer og på Klimafolkemødet.

Men vi har også rigeligt at arbejde med. For få børn cykler. Den nationale cykelstrategi mangler fortsat. Danmark har stadig ikke de økonomiske incitamenter til cykling, som findes i en række andre lande. 30 km/t, 1,5 meters overhalingsafstand og bedre muligheder for at prioritere cyklen kræver fortsat politisk arbejde. Og internt skal vi vende udviklingen i medlemstallet.

Der er med andre ord ingen risiko for arbejdsløshed i Cyklistforbundet.

Tak til medarbejderne i sekretariatet, som hver dag omsætter ambitioner til konkret arbejde. Tak til de mange frivillige, afdelinger og repræsentanter, der skaber cykelglæde og synlighed lokalt. Og tak til fonde, sponsorer, samarbejdspartnere, kommuner, myndigheder og beslutningstagere, der arbejder sammen med os om at skabe bedre forhold for cykling.



Cyklistforbundet spænder vidt – fra barnet, der tager sine første slingrende ture uden støttehjul, til pendleren på elcykel, familien i ladcyklen og motionscyklisten på landevejen. Fælles er ønsket om, at cyklen skal være et nemt, trygt og attraktivt valg.

Vi arbejder videre for et grønnere, sundere og mere cykelvenligt Danmark, hvor flere cykler mere.

Tak for jeres indsats.

**På Hovedbestyrelsens vegne
Jens Peter Hansen
Forperson**