

Danmark i Bevægelse

danmarkibevoegelse.dk

Cykling som transport i Danmark 2025



Jens Høyer-Kruse

Syddansk Universitet

april 2026

Kolofon

Cykling som transport i Danmark 2025

Jens Høyer-Kruse

Center for forskning i Idræt,
Sundhed og Civilsamfund (CISC)
Institut for Idræt og Biomekanik,
Syddansk Universitet

Web: danmarkibevægelse.dk

Mail: dk-i-bev@health.sdu.dk

Udgivet april 2026

Forsidefoto: Jens Astrup

Fotos: Jens Astrup

Print: Grafisk center, SDU

Projektet er støttet af **Nordea-Fonden**

**NORDEA
FONDEN**
Vi støtter gode liv



Indhold

Sammenfatning	4
Indledning	5
Cykling som transport til og fra arbejde eller uddannelse	6
Cykling som transportform i fritiden	12
Transport på elcykel.....	17
Undersøgelsens metode	22

Sammenfatning

Denne rapport præsenterer en detaljeret kortlægning af de aktuelle tendenser for transportcykling i Danmark baseret på omfattende data indsamlet i efteråret 2025.

Den mest markante tendens i 2025-målingen er, at cyklen generelt mister terræn som det foretrukne transportmiddel til både arbejde og uddannelse. Siden den seneste baseline-måling i 2020 er andelen af danskere, der benytter cyklen som deres primære pendlerform mindst tre dage om ugen, faldet fra 28 % til 26 %. Dette svarer til en statistisk signifikant og relativ tilbagegang på 7 %, hvilket indikerer, at cyklen i stigende grad presses af andre transportformer i hverdagens logistik. Selvom storbyerne ofte er i centrum for den politiske cykelindsats, viser tallene, at det er de omkringliggende områder, der rammes hårdest af fravalget. Det største relative fald i arbejdspendling ses således i oplandskommunerne, hvor aktiviteten er dykket med hele 16 %, skarpt efterfulgt af landkommunerne med et fald på 15 %. Til sammenligning er det relative fald i de store byer mere moderat på 5 %, hvor andelen er gået fra 47 % til 44 %.

Udviklingen blandt den yngre generation er særligt kritisk, da det netop er i disse år, at livslange transportvaner grundlægges. Resultaterne viser et drastisk fald i cykelaktiviteten i ungdomsårene, hvor andelen af flittige cyklister blandt de 15-19-årige er faldet fra 38 % til 32 %. En lignende tendens gør sig gældende for de 20-29-årige, der er gået fra 38 % til 34 %, og når de studerende som samlet gruppe falder fra 41 % til 36 %, rejser det alvorlige spørgsmål om fremtidens folkesundhed og byplanlægning. Cyklen har tidligere været rygraden i de unges mobilitet, og det nuværende fravalg kan få vidtrækkende konsekvenser for deres bevægelsesvaner senere i livet.

Midt i denne generelle tilbagegang står elcyklen som den absolut vigtigste enkeltfaktor for at fastholde danskerne på to hjul. Teknologien har formået at rykke ved de mentale og fysiske grænser for, hvad borgerne betragter som en overkommelig cykelafstand. Elcyklen fylder mest på mellemdistancerne; på ture mellem 5 og 9 km vælger 23 % nu elcyklen mod kun 16 % på den almindelige cykel. Denne tendens bliver endnu tydeligere på distancer mellem 10 og 19 km, hvor præferencen er 19 % for elcyklen mod blot 13 % for den traditionelle "jernhest". Der ses desuden interessante demografiske mønstre, hvor kvinder fører an med en elcykel-andel på 30 % mod mændenes 23 %. For seniorerne er teknologien blevet et uundværligt redskab til at bevare fysisk uafhængighed, hvilket afspejles i, at 36 % af de 70-79-årige nu benytter elcykel.

Den geografiske polarisering er dog fortsat enorm, og valget af cykeltype er ofte direkte betinget af den lokale topografi og infrastruktur. Mens elcyklen har styrket cykelkulturen i kuperede provinsbyer som Fredericia og Vejle, hvor henholdsvis 47 % og 46 % benytter elcykel, spiller teknologien fortsat en perifer rolle i de flade og tætte bykerner. I København og Frederiksberg benytter kun henholdsvis 12 % og 8 % en elcykel, da den almindelige cykel her vurderes som mere smidig og praktisk. Kontrasterne ses også i de yderpunkter, hvor visse ø-kommuner som Læsø oplever en opblomstring i pendlingen på 18 %, mens kommuner som Faxe har oplevet et dramatisk dyk i arbejdspendlingen på 47 %, hvilket kalder på opmærksomhed.

Resultaterne viser en markant bevægelse mod udligning af de kønsmæssige forskelle. Inden for arbejdspendling er forskellen mellem kønnene svundet ind til blot ét procentpoint i 2025. Dette skyldes dog primært et betydeligt fald i kvindernes aktivitet; fra at 30 % af kvinderne cyklede til arbejde eller studie i 2020, er tallet nu faldet til 26 %. Mændene er i samme periode faldet mere moderat fra 26 % til 25 %. Når det gælder fritidstransporten (indkøb, sociale besøg m.m.), ser vi en lignende tendens til konvergens. Her er kvindernes andel faldet fra 25 % i 2020 til 23 % i 2025, mens mændene er forblevet stabile på 22 %. Selvom kvinderne fortsat er en smule mere aktive end mændene, er det historiske forspring ved at forsvinde.

Indledning

Denne rapport bygger på data fra 2025-undersøgelsen af danskernes bevægelsesvaner, som udgør en central del af det omfattende nationale forskningsprojekt 'Danmark i Bevægelse' forankret ved Syddansk Universitet. Projektets overordnede mål er at overvåge og forstå udviklingen i befolkningens fysiske aktivitet for at kunne kvalificere fremtidige indsatser inden for byplanlægning, sundhedsfremme og transportpolitik.

I modsætning til bredere idrætsundersøgelser fokuserer denne specifikke rapport udelukkende på transportrelateret cykling. Det betyder, at cykling dyrket som sport, motion eller decideret fritidsaktivitet (eksempelvis landevejscykling på racercykel eller mountainbike i skoven) er udeladt af denne analyse. Fokus er her på cyklen som en transportform, der bringer borgeren fra A til B i dagligdagens logistiske puslespil.

Resultaterne i rapporten er genereret på baggrund af fire specifikke spørgsmål, som har dannet rammen om borgernes besvarelser:

- Afstandsanalyse: "Hvor langt har du fra dit hjem til dit arbejde eller uddannelsessted?" – Respondenterne har angivet deres pendlingsdistance for at belyse sammenhængen mellem geografi og valg af transportmiddel.
- Frekvens i arbejdstransport: "Hvor ofte bruger du følgende transportformer på vej til og fra dit arbejde eller studie (på hele turen eller større dele af den)?" – Spørgsmålet dækker både gang, løb og cykling, herunder brugen af elcykler som en del af den daglige pendling.
- Frekvens i øvrig transport: "Hvor ofte bruger du følgende transportformer til og fra indkøb, institution, fritidsaktiviteter, besøg hos venner og familie og lign. (på hele turen eller større dele af den)?" – Dette spørgsmål fanger de mere spontane og korte ture i lokalområdet.
- Cykeltype og teknologi: "Når du cykler som transport, kører du da som oftest på en elcykel?" – Spørgsmålet belyser penetrationen af elcykel-teknologien i den brede befolkning.

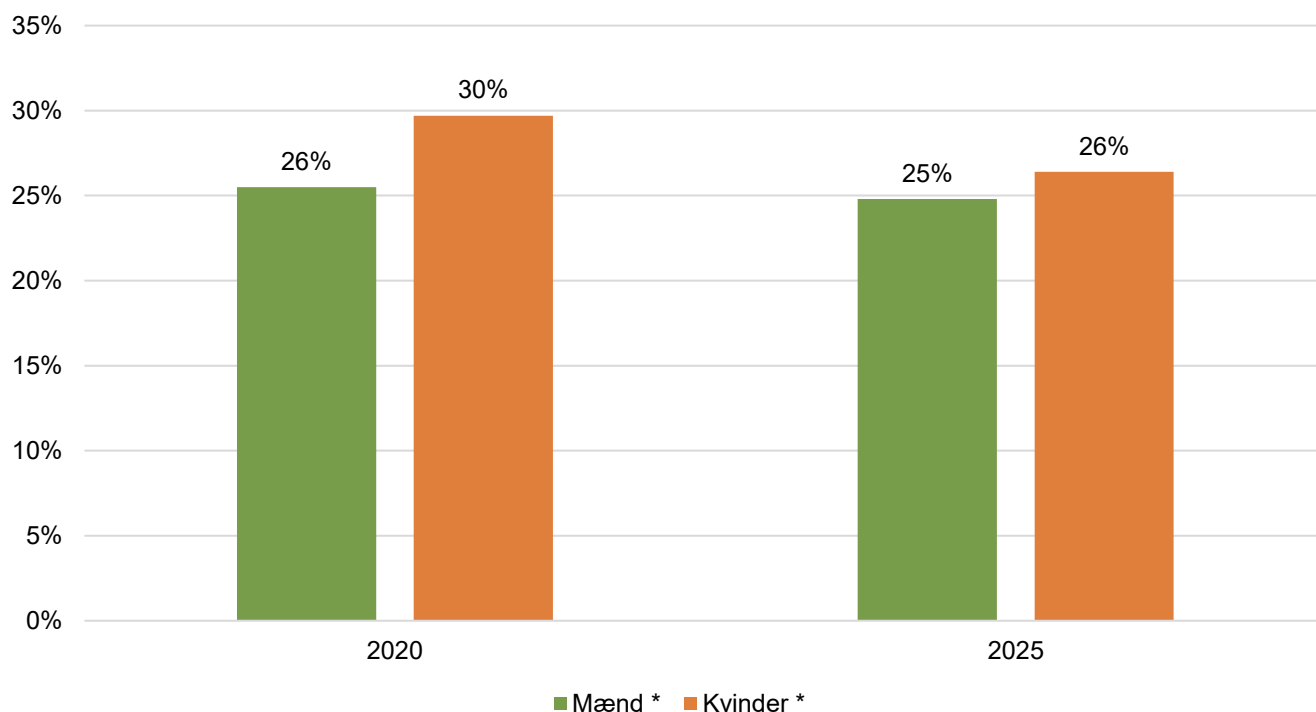
Analysen sammenligner 2025-data med resultaterne fra 2020 for at identificere statistisk signifikante tendenser på tværs af demografiske parametre som køn, alder, beskæftigelse og geografisk placering.

Cykling som transport til og fra arbejde eller uddannelse

Den overordnede nationale udvikling i cykelpendling til arbejde og uddannelse er præget af en mærkbar og statistisk signifikant tilbagegang. Siden 2020 er andelen af danskere i arbejde eller uddannelse, der benytter cyklen som deres primære transportmiddel mindst tre dage om ugen, faldet fra 28 % til 26 %. Dette svarer til en relativ tilbagegang i cykelaktiviteten på 7 %. Denne tendens er bekymrende, da den indikerer, at cyklen mister terræn i den daglige pendlertrafik, selvom der bag gennemsnittet gemmer sig store forskelle i, hvordan udviklingen rammer forskellige grupper af befolkningen.

Når man betragter fordelingen mellem kønnene, ser vi i 2025, at kvinderne udgør en større andel af transportcyklisterne end mændene. For kvinderne andelen faldet markant fra 30 % i 2020 til 26 % i 2025, mens mændene i samme periode har vist et lille fald fra 26 % til 25 %. Dette viser en svag bevægelse mod udligning, men med kvinderne fortsat som en smule mere aktive cykelpendlere (se Figur 1).

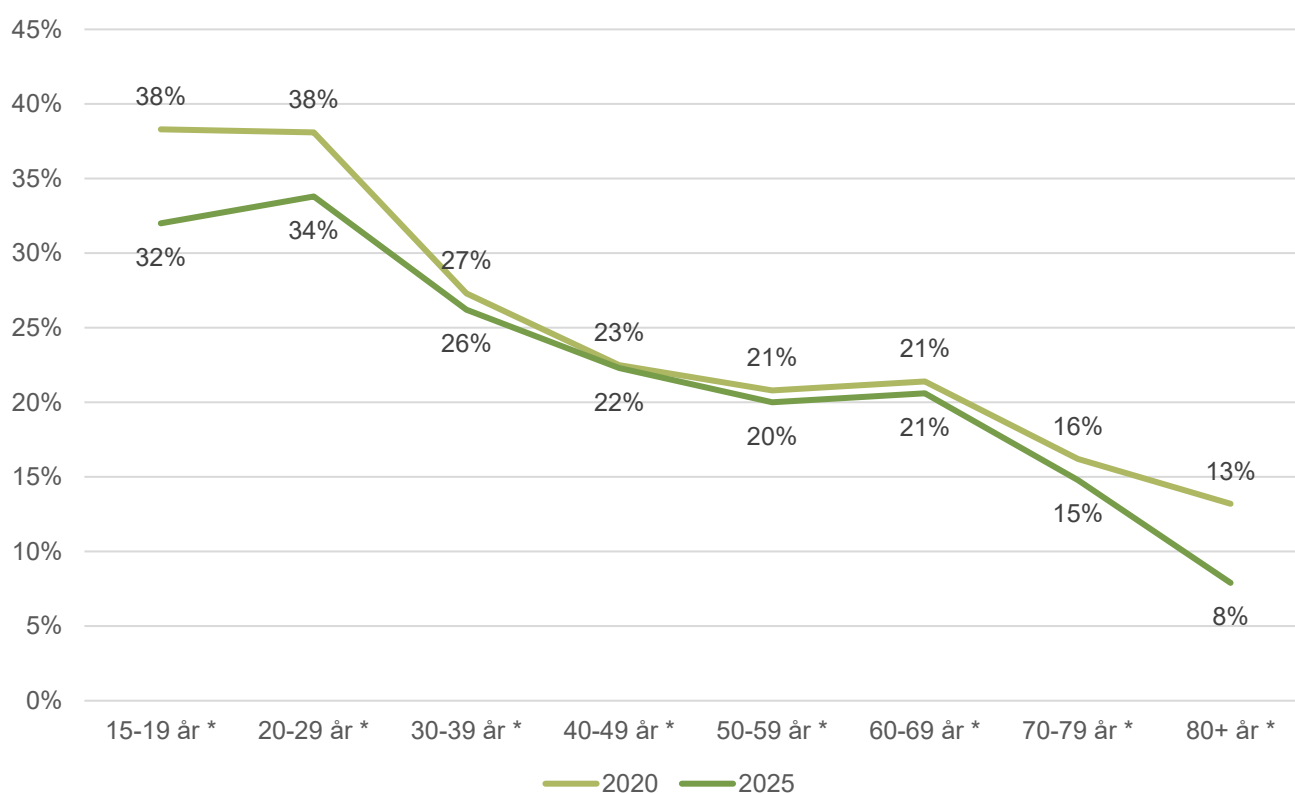
Figur 1: Cykling som transport til og fra arbejde eller uddannelse opdelt på køn (pct.)



* markerer en statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Udviklingen er desuden tæt knyttet til borgernes alder, hvor vi ser markante fald i de yngste aldersgrupper. Som det fremgår af Figur 2, topper cykelhyppigheden fortsat i ungdomsårene, men niveauet er faldet drastisk. For de 15-19-årige er andelen faldet fra 38 % i 2020 til 32 % i 2025, og for de 20-29-årige ses et lignende fald fra 38 % til 34 %. Dette er en bekymrende udvikling, da det netop er i disse år, at livslange transportvaner grundlægges. Herefter ses et jævnt fald i takt med alderen, hvor kurven for 2025 generelt ligger under 2020-niveauet, med undtagelse af de 60-69-årige, der fastholder et stabilt niveau på 21 % (se Figur 2). Denne fastholdelse blandt de ældre årgange er et positivt tegn på, at cyklen forbliver et relevant transportmiddel længere ind i voksenlivet end tidligere set.

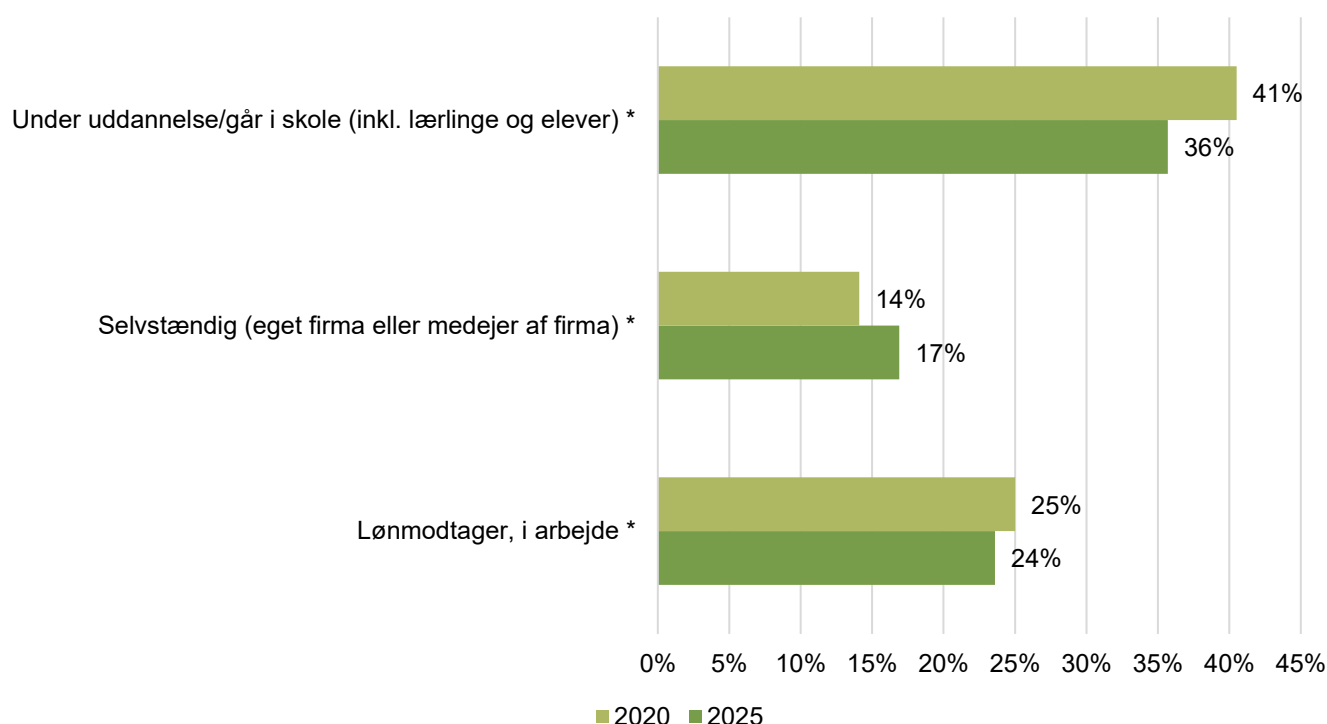
Figur 2: Cykling som transport til og fra arbejde eller uddannelse opdelt på alder (pct.)



* markerer aldersgrupper med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Ser vi på borgernes beskæftigelsesstatus, viser Figur 3, at studerende fortsat er den mest aktive gruppe, selvom de har oplevet en signifikant tilbagegang fra 41 % i 2020 til 36 % i 2025. For lønmodtagere i arbejde er andelen faldet minimalt fra 25 % til 24 %, hvilket tyder på en stor stabilitet i denne gruppe. Interessant nok er selvstændige den eneste beskæftigelsesgruppe, der har oplevet fremgang, idet deres andel er steget fra 14 % til 17 %. Dette kan muligvis forklares ved en øget fleksibilitet i planlægningen af arbejdsdagen.

Figur 3: Cykling til og fra arbejde eller uddannelse mindst 3 dage om ugen fordelt på beskæftigelsesstatus (pct.)



* markerer kategorier med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Geografisk er faldet i cykling til og fra arbejde eller uddannelse størst i kommunetyperne udenfor de store byer og hovedstaden, dvs. oplandskommuner (op til 16 pct. relativt fald) og landkommuner (op til 15 pct. relativt fald). I provinsbykommuner er der også sket et fald på 12 pct.

Det dog også bekymrende, at selv de tættest befolkede områder oplever en tilbagegang i den aktive transport. I storbyerne er andelen af flittige cykelpendlere faldet signifikant fra 47 pct. til 44 pct., hvilket svarer til en relativ tilbagegang på 5 pct. En lignende tendens ses i hovedstadskommunerne (se Tabel 1). Dette fald kan være en konsekvens af, at trafikken i de store byer er blevet mere kompleks, eller at borgerne i højere grad vælger gang eller løbehjul på de helt korte distancer. Det understreger et behov for fortsat at prioritere cykelstinetværket i storbyerne for at modvirke denne negative trend.

Tabel 1: Cykling til og fra arbejde eller uddannelse mindst 3 dage om ugen opdelt på kommunetyper (pct.)

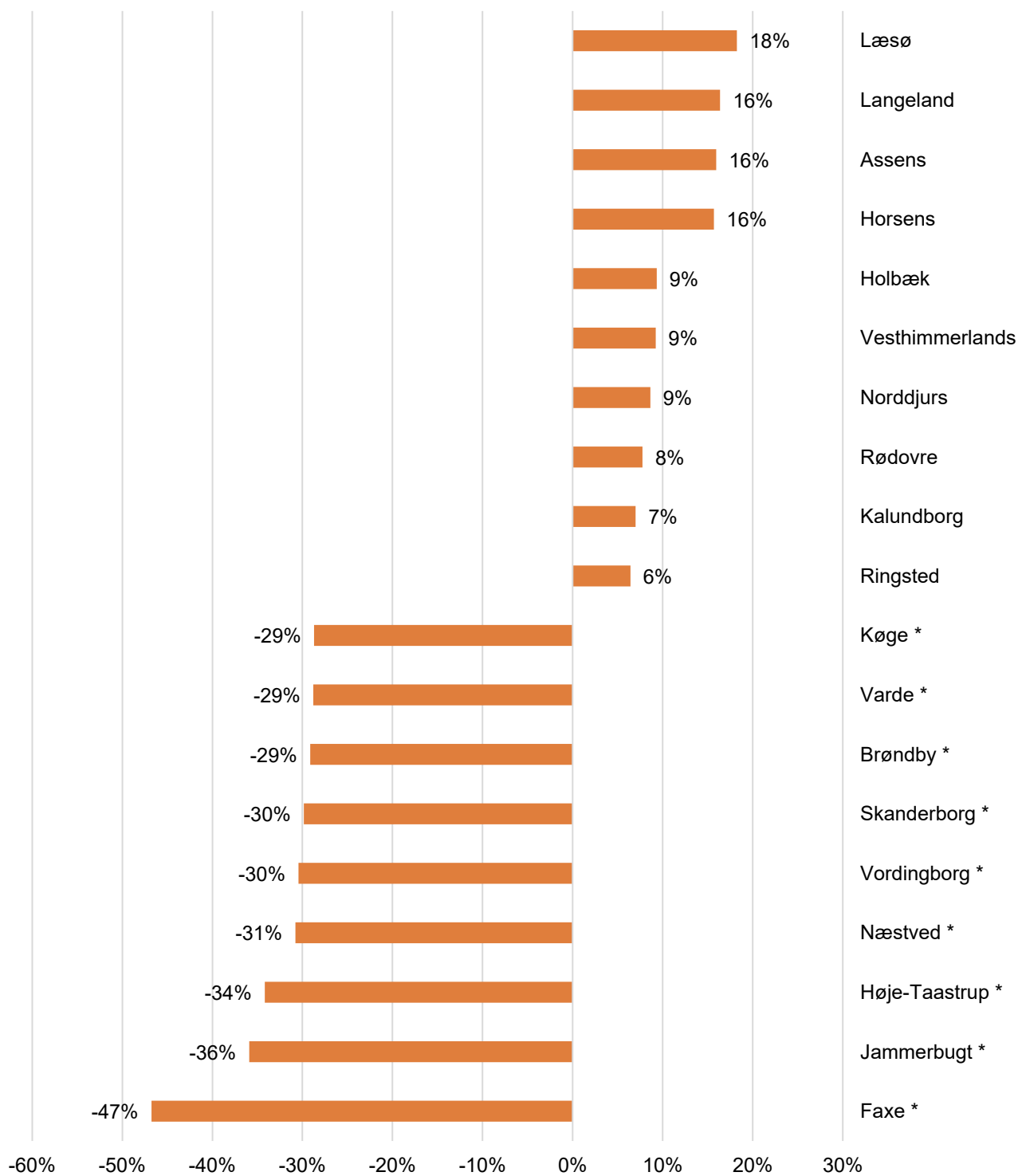
	% i 2020	% i 2025	Udv. i %-point	Udv. i %	sig.
Storbykommuner	47%	44%	-2%	-5%	*
Hovedstadskommuner 1	34%	31%	-3%	-8%	*
Hovedstadskommuner 2	33%	30%	-3%	-10%	*
Landkommuner 1	17%	14%	-3%	-15%	*
Landkommuner 2	16%	14%	-1%	-9%	*
Oplandskommuner 1	12%	10%	-2%	-16%	*
Oplandskommuner 2	14%	12%	-2%	-13%	*
Provinsbykommuner 1	19%	17%	-2%	-12%	*
Provinsbykommuner 2	19%	17%	-2%	-12%	*

* markerer kommunetyper med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$)

Udviklingen på kommuneniveau afslører en ekstrem variation, der kalder på lokal opmærksomhed. Visse ø-kommuner som Læsø (+18 pct.) og Langeland (+16 pct.) oplever enorm fremgang i cykling til og fra arbejde eller uddannelse. Dette kan skyldes en kombination af god infrastruktur, korte afstande til havne og butikker samt en aktiv lokal kultur. Det skal dog nævnes at en stor del af de positive forskelle ikke er signifikante, og dermed kan vi ikke sige om fremgangen er reel eller ikke (figur 4).

I den modsatte ende af skalaen ser vi et drastisk fald i Faxe Kommune, hvor andelen er styrtstykket med 47 pct. Sådanne fald kan indikere en strukturel udfordring, såsom lukning af lokale arbejdspladser eller uddannelsesinstitutioner, der tvinger borgerne ud på længere ture, som bedst klares i bil, eller en forringelse af stiforbindelserne.

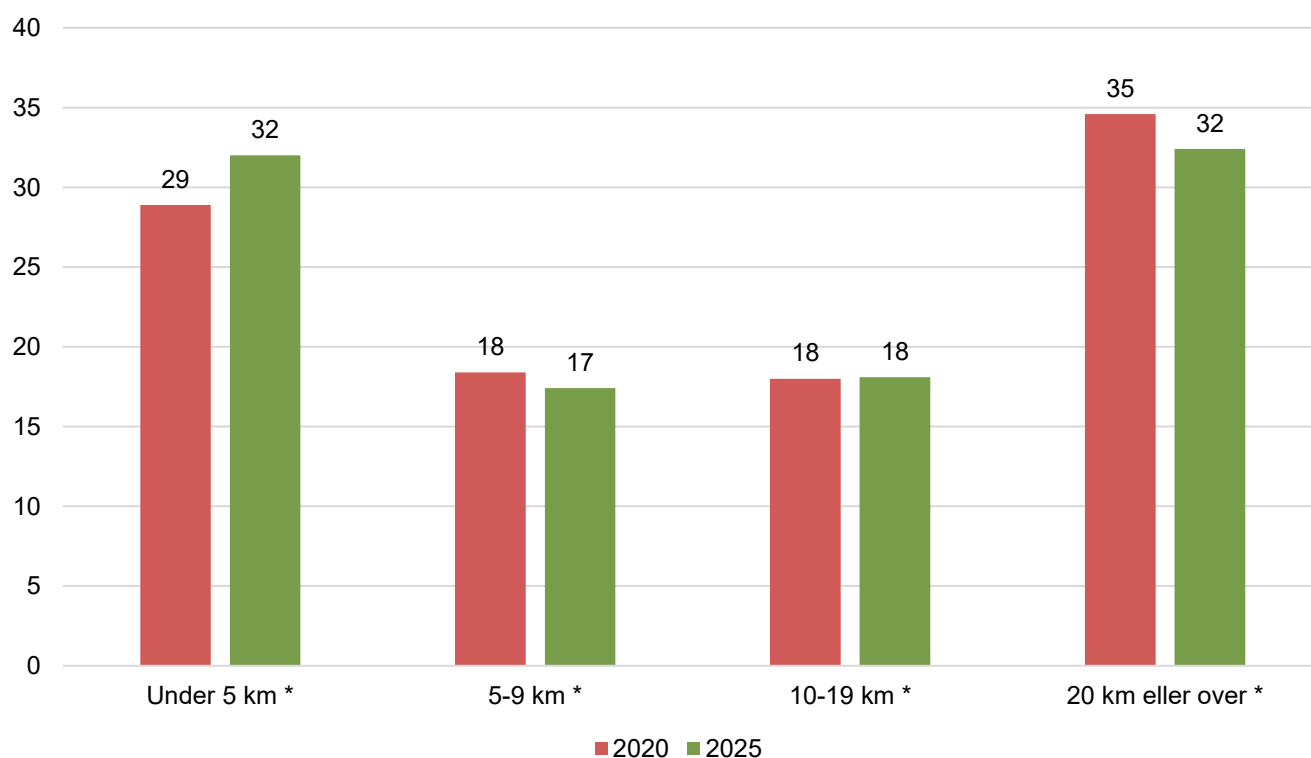
Figur 4: Kommuner med størst ændring i cykling til og fra arbejde eller uddannelse mindst 3 dage om ugen (procentuel ændring i pct.).



* markerer kommuner med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Det vil være nærliggende at tro, at den mindre cykling til og fra arbejde eller uddannelse måske skyldes at afstandene til disse destinationer har ændret sig siden 2020 og at folk under uddannelse og i arbejde har fået længere at transportere sig. Det er dog ikke tilfældet. Figur 5 viser at en større del af befolkningen under uddannelse eller i arbejde har kortere fra hjem til arbejde eller uddannelse i 2025 sammenlignet med 2020. Den del af befolkningen der har 20 km eller mere til arbejde og uddannelsessted er også blevet mindre siden 2020. Lignende tendens ser vi uanset om vi opdeler på køn, alder og beskæftigelse (ikke vist).

Figur 5: Befolkningens afstand mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted (pct).



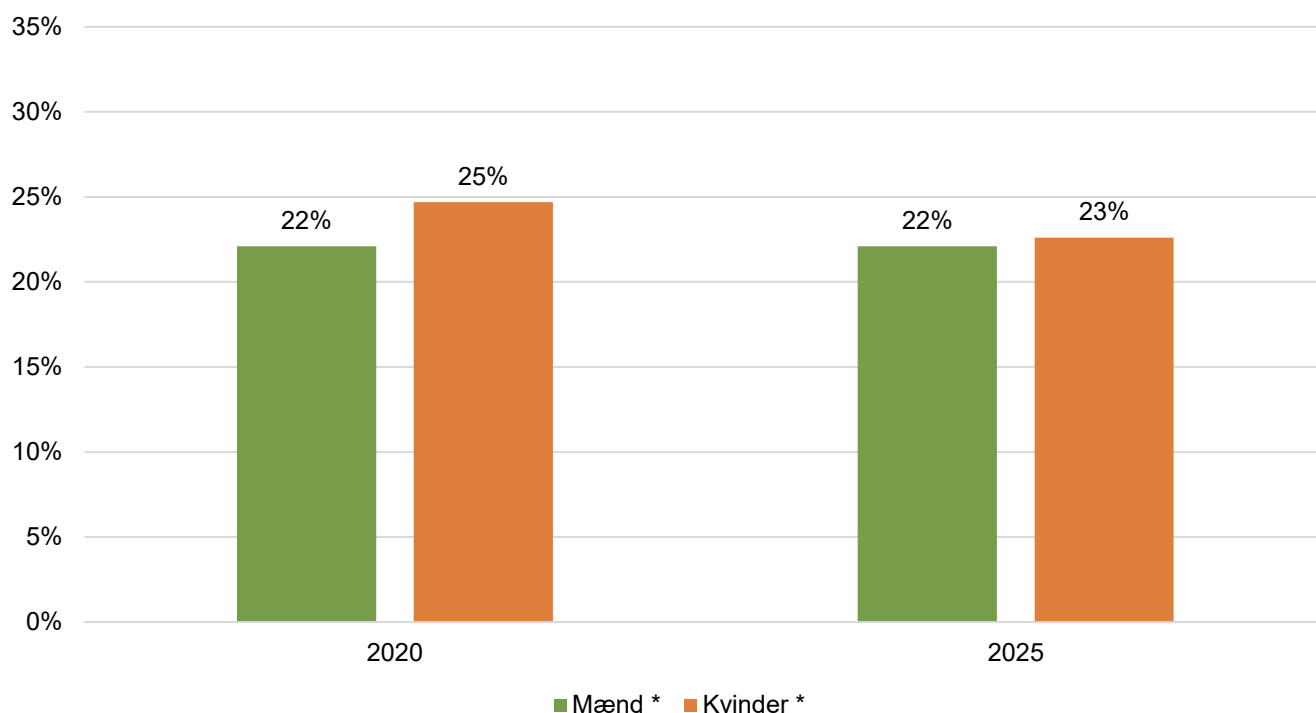
* markerer kategorier med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Cykling som transportform i fritiden

Brugen af cyklen som transportmiddel i fritiden – til formål som dagligvareindkøb, institutionsbesøg og sociale aftaler – er ligeledes præget af en nedadgående tendens på nationalt plan. Andelen af borgere, der benytter cyklen til disse formål mindst tre dage om ugen, er faldet fra 23 % i 2020 til 22 % i 2025. Dette svarer til et statistisk signifikant fald på 1 procentpoint, eller en relativ tilbagegang på 4 %. Selvom faldet her er mindre markant end ved arbejdspendlingen, understreger det en bredere samfundstendens mod en mindre fysisk aktiv hverdagslogistik.

I 2025 ser vi et mønster, der minder om arbejdspendlingen, hvor kvinderne er en smule mere aktive end mændene i deres fritidstransportcykling, selvom begge køn har oplevet tilbagegang. Kvindernes andel er faldet fra 25 % i 2020 til 23 % i 2025, mens mændene er uændret på 22 % (se Figur 6). Ligesom med cykling til arbejdsplads eller studie, viser resultaterne at forskellen mellem køn ser ud til at blive udlignet når det kommer til de korte, praktiske ture i lokalområdet.

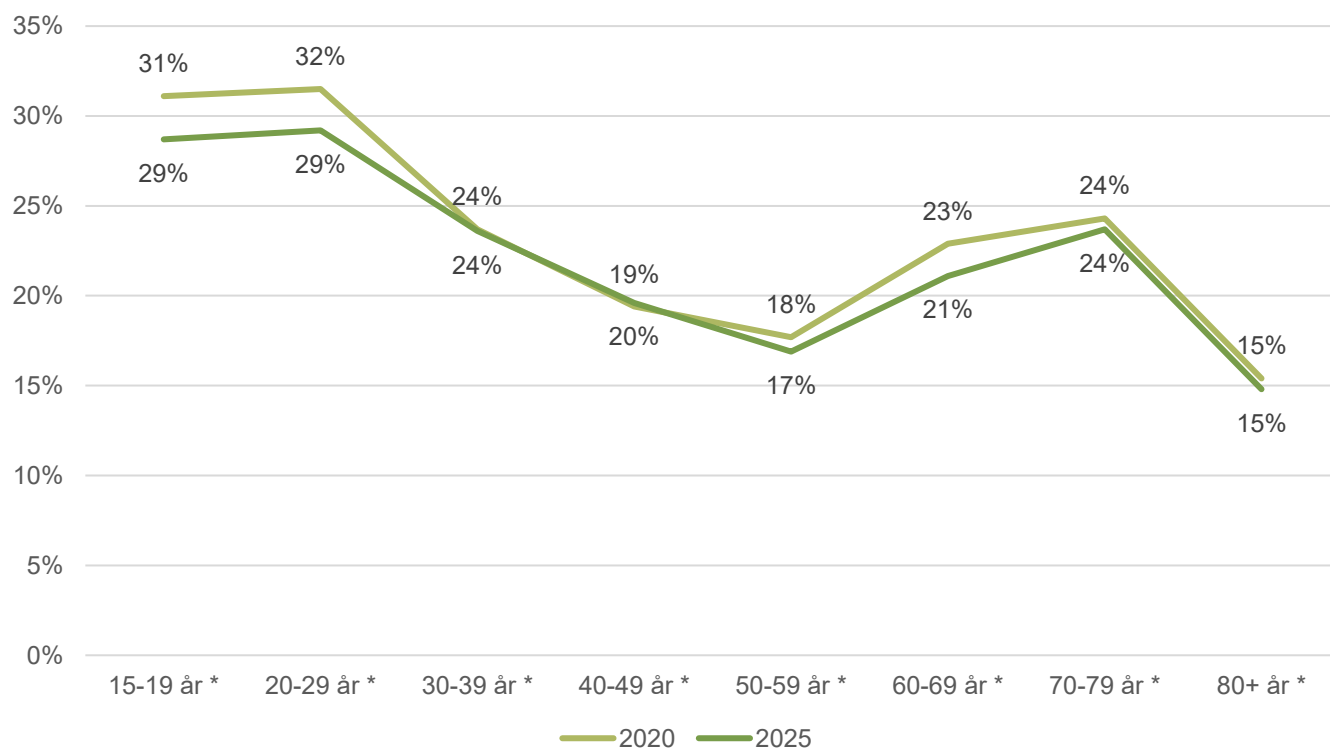
Figur 6: Cykling som transportform i fritiden mindst 3 dage om ugen opdelt på køn (pct.)



* markerer kategorier med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Aldersmæssigt ser vi en stabilitet i vanerne på tværs af generationerne, dog med et lille dyk i de yngste grupper. Fritidscyklingen topper hos de 15-29-årige med ca. 29 %, hvilket er et fald fra ca. 31-32 % i 2020. Herefter falder aktiviteten for at stige igen i seniorårene. For de 70-79-årige ligger andelen stabilt på 24 % i både 2020 og 2025, hvilket er det højeste niveau uden for ungdomsgruppen (se Figur 7). Dette understreger cyklens uvurderlige betydning for seniorers mobilitet og evne til at opretholde et aktivt socialt liv i nærmiljøet, uanset om det gælder turen til bageren eller besøg hos familie.

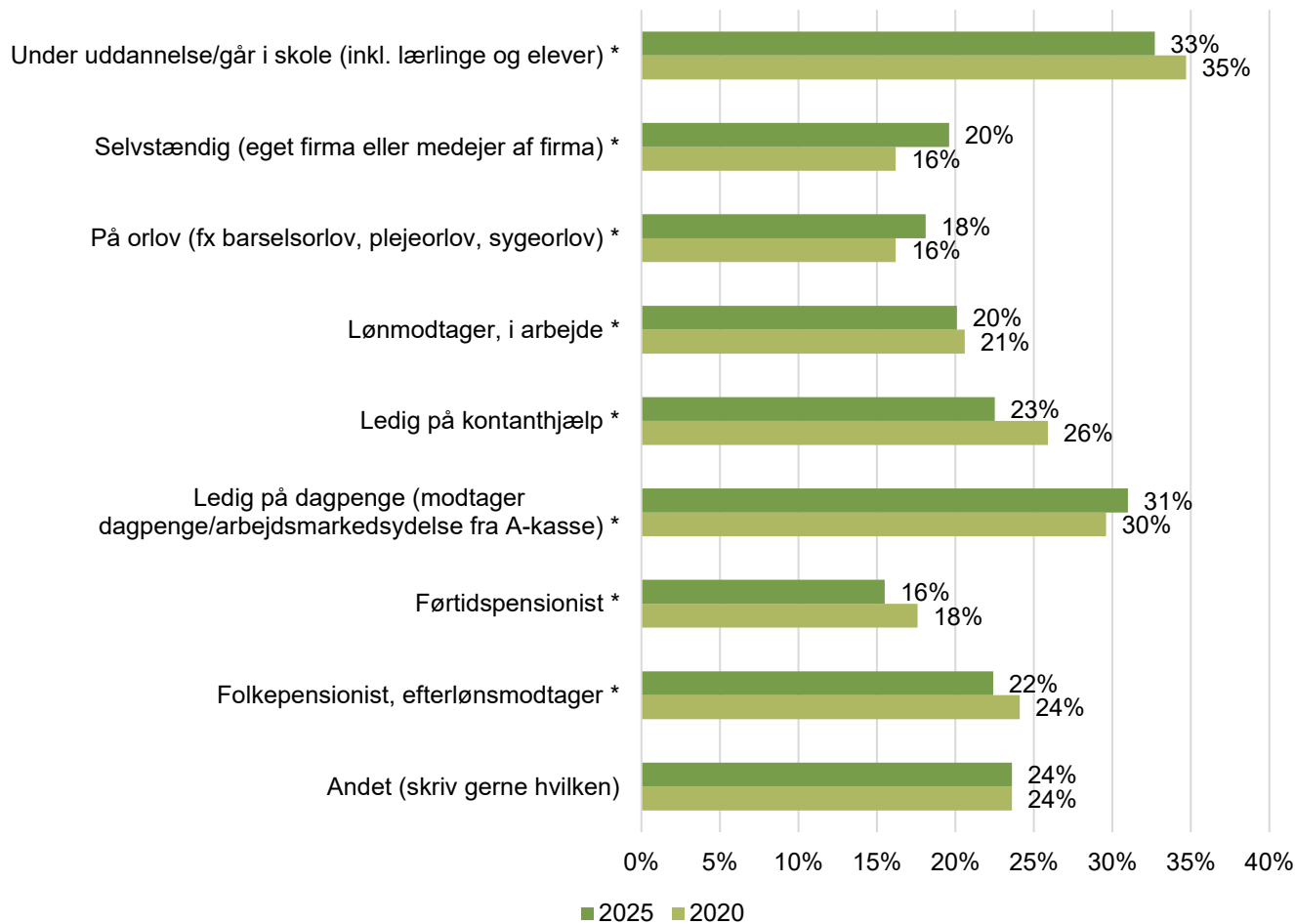
Figur 7: Cykling som transportform i fritiden opdelt på aldersgrupper (pct.)



* markerer aldersgrupper med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Socioøkonomisk er det fortsat de studerende (33 %), der er de flittigste brugere af cyklen til fritidsformål, selvom de har oplevet et fald fra 35 % i 2020. Herefter følger ledige på dagpenge (31 %) og folkepensionister (22 %), mens lønmodtagere i arbejde ligger på 20 % (se Figur 8). Tallene viser, at cyklen fungerer som et vigtigt transportmiddel for grupper med kortere transportbehov eller et ønske om økonomisk fordelagtig transport.

Figur 8: Cykling som transportform i fritiden fordelt på beskæftigelse og status (pct.).



* markerer kategorier med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

På det kommunale plan er billedet dog præget af store kontraster, der antyder, at lokale infrastruktur- og detailhandelsforhold har stor magt over borgernes vaner. Hvor landet som helhed oplever et svagt fald i den hyppige fritids-cykling (se Tabel 2), findes der lokale lyspunkter, hvor aktiviteten er i kraftig vækst. Kommuner som Kalundborg (+18 pct. udvikling), Samsø (+17 pct. udvikling) og Læsø (+12 pct. udvikling) topper listen over fremgang. Igen skal det nævnes at en stor del af de positive forskelle ikke er signifikante, og dermed kan vi ikke sige om fremgangen er reel eller ikke.

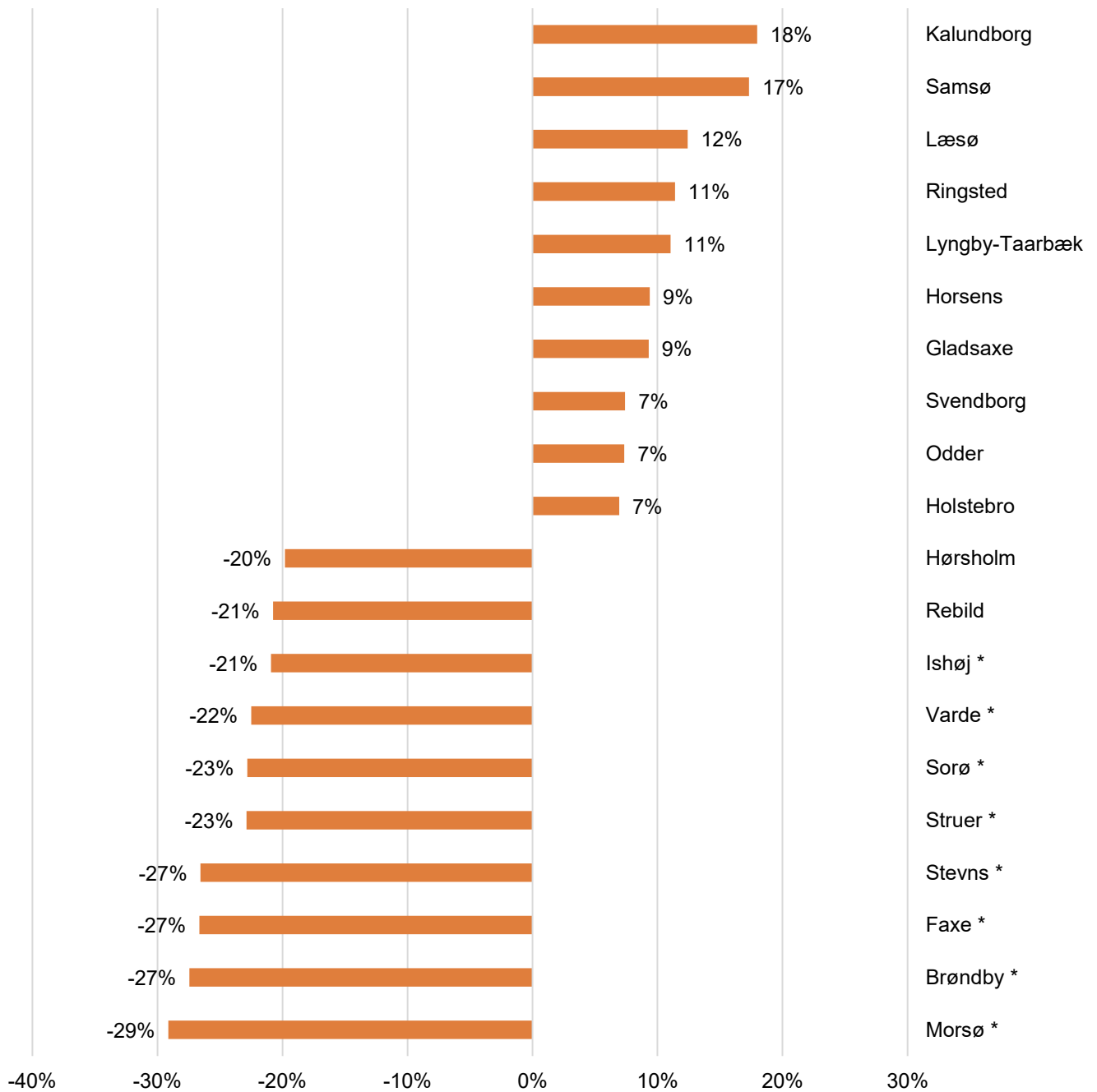
Omvendt står visse kommuner over for store udfordringer; i Morsø er andelen faldet med 29 pct. og i Kommunerne Brøndby, Faxe og Stevns er andelen faldet med 27 pct. (se Figur 9). De signifikante fald kan indikere en centralisering af indkøbsmuligheder, der gør turene for lange til en almindelig cykel, eller et skifte mod privatbilisme i områder med dårligere cykelforhold.

Tabel 2: Cykling som transportform i fritiden mindst 3 dage om ugen blandt voksne 15 år+ – opdelt på kommunetyper (pct).

	% i 2020	% i 2025	Udv. i %-point	Udv. i %	sig.
Storbykommuner	39%	37%	-2%	-4%	*
Hovedstadskommuner 1	27%	26%	-1%	-2%	
Hovedstadskommuner 2	25%	24%	-2%	-6%	*
Landkommuner 1	18%	17%	-1%	-8%	*
Landkommuner 2	17%	16%	-1%	-4%	
Oplandskommuner 1	13%	12%	-1%	-7%	*
Oplandskommuner 2	15%	13%	-2%	-12%	*
Provinsbykommuner 1	17%	16%	-1%	-5%	
Provinsbykommuner 2	18%	17%	-1%	-6%	*

* markerer kommunetyper med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Figur 9: Kommuner med størst ændring i fritidscyklning (procentuel ændring i pct.)



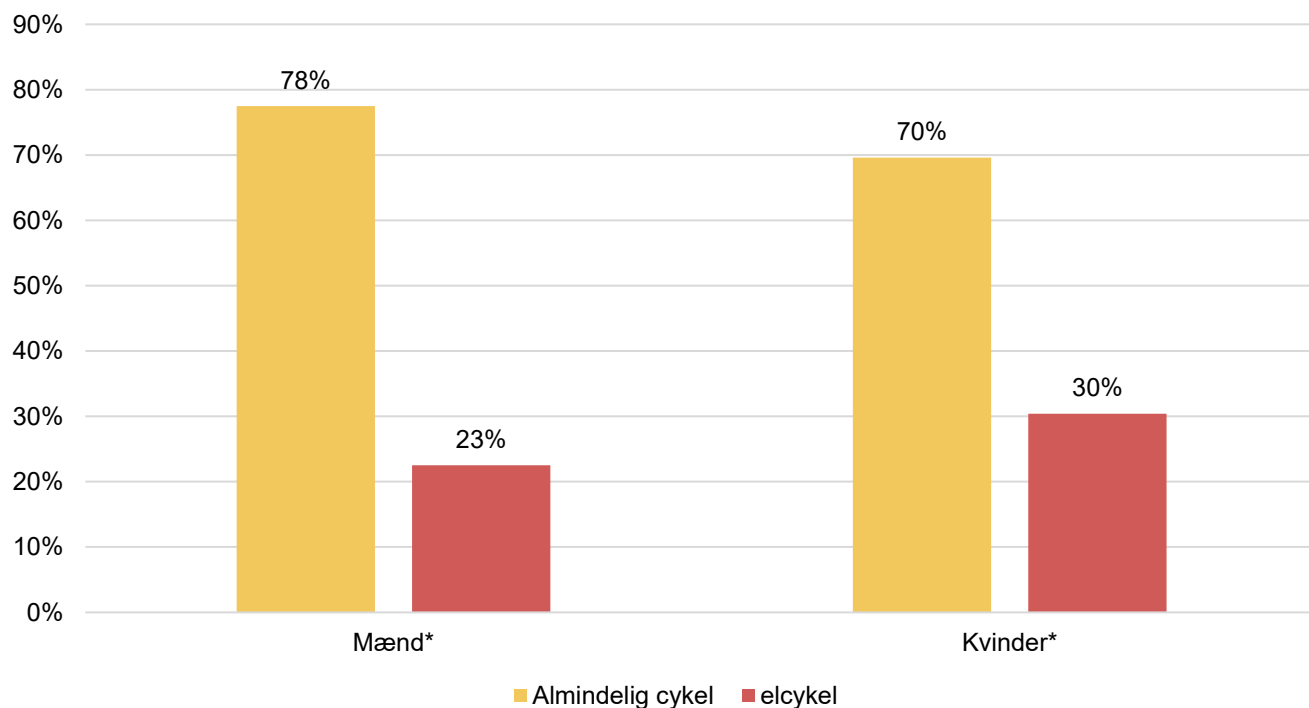
* markerer kommuner med statistisk signifikant ændring ($p < 0,05$).

Transport på elcykel

Elcyklen er uden tvivl en vigtig teknologiske katalysator for den aktive transport i 2025, men dataene viser nuancerede mønstre for dens udbredelse afhængigt af brugerprofiler og geografiske forhold.

Der findes en tydelig kønsforskel i præferencen for elcykler, hvor kvinderne i højere grad har taget teknologien til sig. 30 % af de kvindelige cyklister benytter oftest en elcykel, mens det tilsvarende tal for mændene er 23 % (se Figur 10). For kvinderne virker elcyklen som en vigtig barrierebryder, der gør det muligt at vælge cyklen til de daglige gøremål uden at skulle bekymre sig om vejret eller det fysiske overskud efter en lang dag.

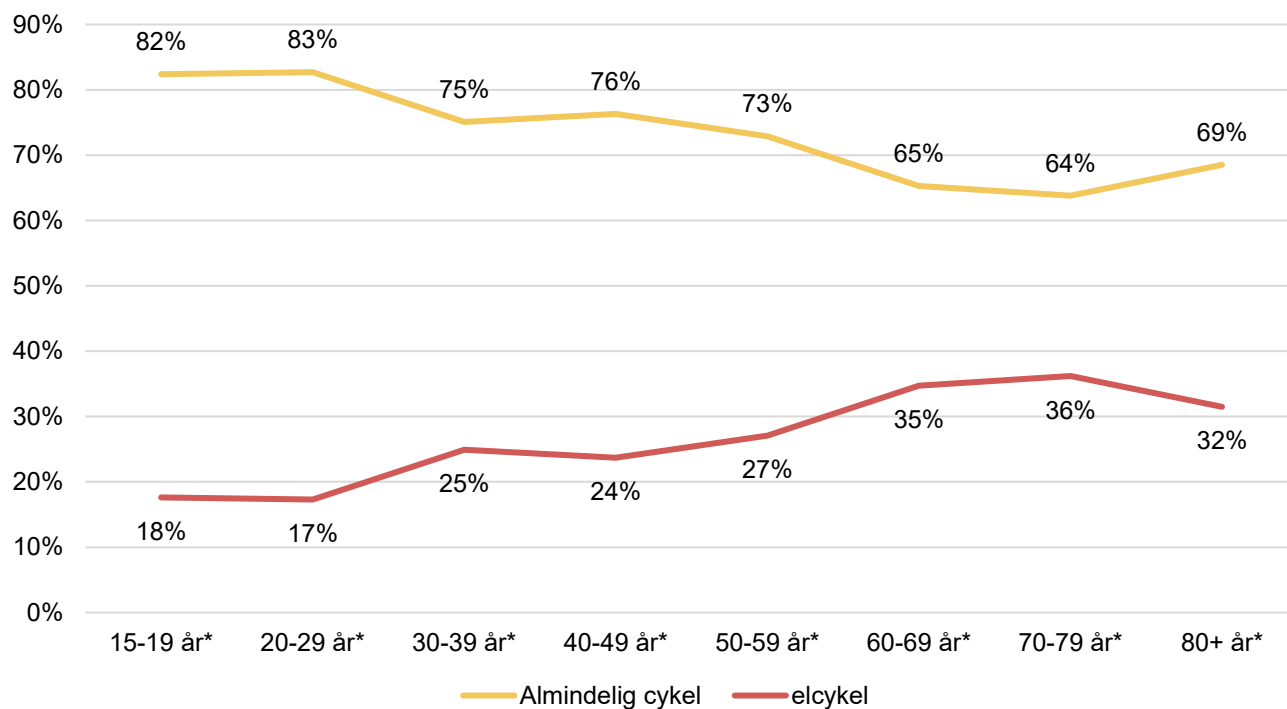
Figur 10: Valg af cykeltype (almindelig vs. elcykel) opdelt på køn (pct.)



* markerer en statistisk signifikant forskel mellem kønnene ($p < 0,05$).

Selvom elcyklen vinder frem som et effektivt alternativ til bilen, dokumenterer figur 11 dog, at den almindelige cykel fortsat er det absolutte foretrukne valg på tværs af alle aldersgrupper i Danmark. Præferencen for elcyklen stiger markant med alderen, men selv blandt de 70-79-årige vælger et flertal på 64 % fortsat den almindelige cykel frem for elcyklens 36 %. Dette indikerer, at den traditionelle "jernhest" stadig står stærkt i den danske selvforståelse og hverdag.

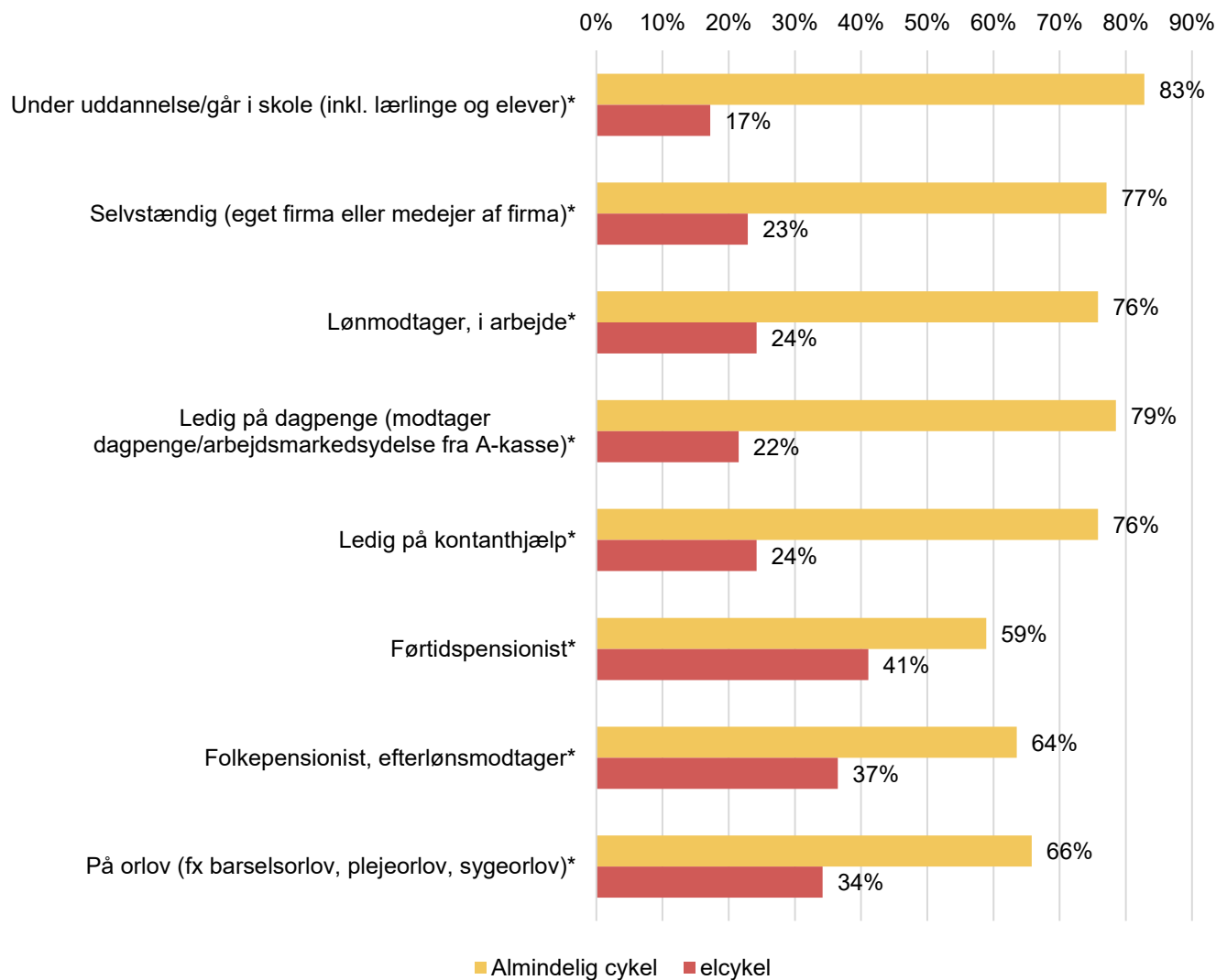
Figur 11: Valg af cykeltype (almindelig vs. elcykel) opdelt på alder (pct.)



* markerer aldersgrupper med statistisk signifikant forskel ($p < 0,05$).

Socioøkonomisk ser vi desuden, at elcyklen er mest populær blandt førtidspensionister (41 %) og folkepensionister (37 %), hvilket vidner om teknologiens enorme betydning for at bevare mobiliteten i de senere livsfaser (se Figur 12). Til sammenligning holder studerende i overvejende grad fast i den almindelige cykel (83 % mod 17 % elcykel).

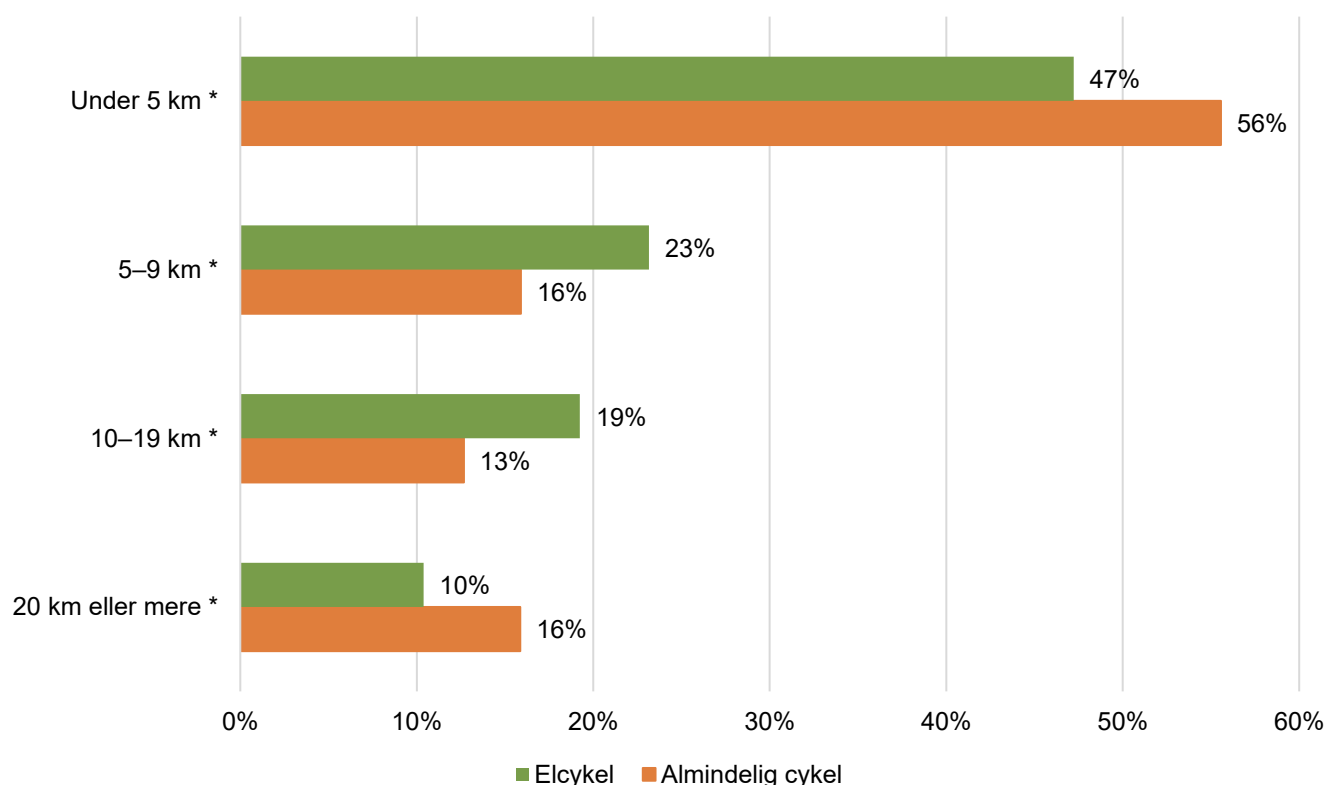
Figur 12: Valg af cykeltype (almindelig vs. elcykel) fordelt på beskæftigelsesstatus (pct.)



* markerer kategorier med statistisk signifikant forskel ($p < 0,05$).

Det mest revolutionerende aspekt ved elcyklen er dens evne til at udvide den praktiske pendlerradius og dermed erstatte bilen på distancer, der tidligere blev anset for urealistiske. Analysen af distancer viser et klart skel: På de helt korte ture under 5 km dominerer den almindelige cykel fortsat med 56 % mod elcyklens 47 % (se Figur 13). Men så snart distancen overstiger 5 km, bliver elcyklen en seriøs konkurrent. På distancer mellem 5-9 km vælger 23 % elcyklen mod kun 16 % på almindelig cykel, og på mellemdistancen (10-19 km) er præferencen 19 % for elcykel mod 13 % for den almindelige cykel.

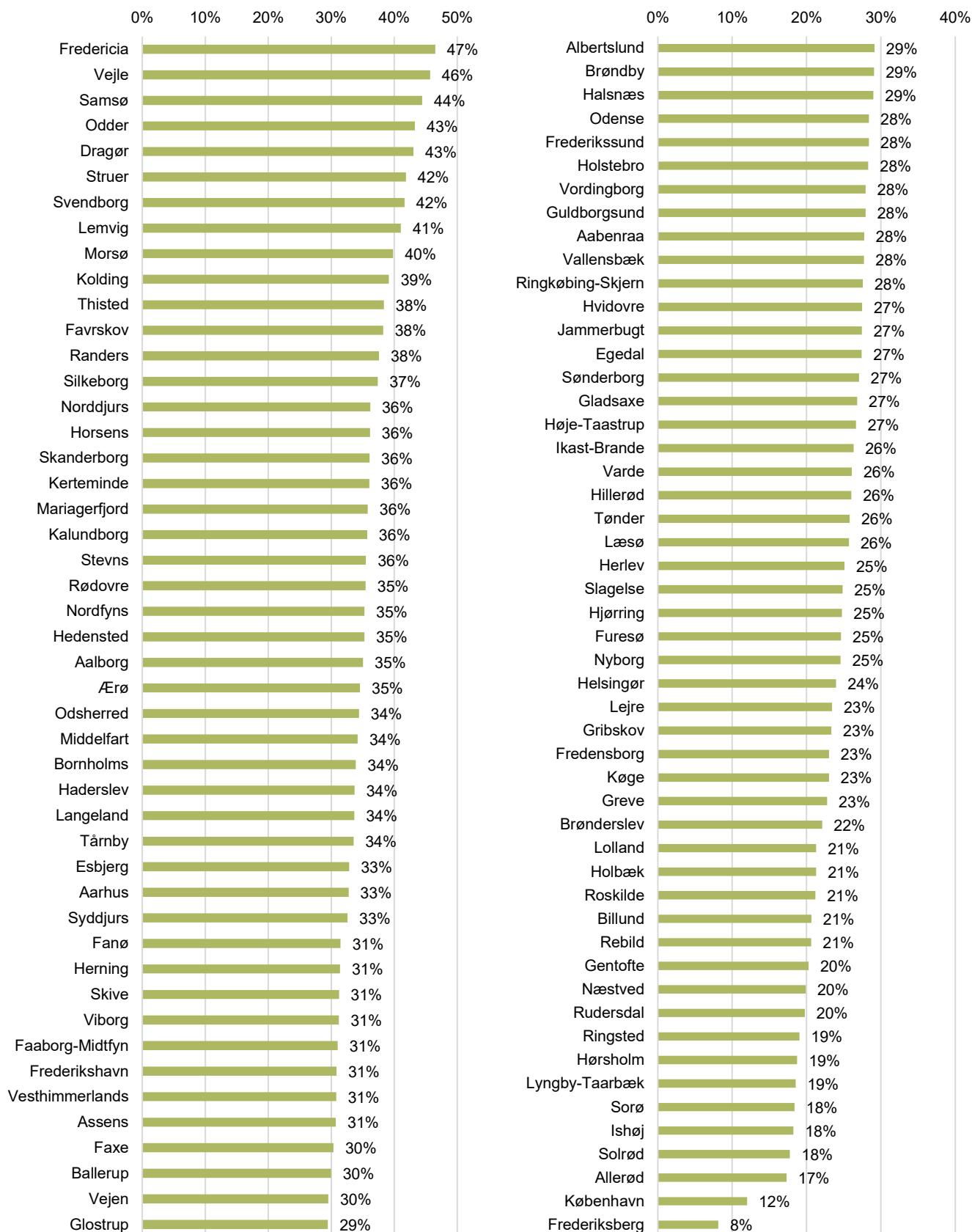
Figur 13: Valg af cykeltype fordelt på turlængde i kilometer (pct).



* markerer kategorier med statistisk signifikant forskel ($p < 0,05$).

Geografisk er elcyklen især slået igennem i provinsen, hvilket afspejler dens praktiske nytte i områder med større afstande eller mere kuperet terræn. I toppen af listen finder vi Fredericia, hvor hele 47 % oftest benytter en elcykel, efterfulgt af Vejle (46 %) og Samsø (44 %) (se Figur 14). I bunden af listen finder vi de mest tætbefolkede områder som København (12 %) og Frederiksberg (8 %). I storbyens korte og flade trafik er den almindelige cykel således fortsat det mest smidige værktøj, mens elcyklen har "reddet" cykelkulturen i provinsen, hvor geografien tidligere favoriserede bilen.

Figur 14: Andel der oftest benytter elcykel fordelt på alle 98 kommuner (pct.)



Undersøgelses metode

Denne metodebeskrivelse redegør for det videnskabelige fundament og de procedurer, der ligger bag undersøgelsen 'Danmark i Bevægelse'. Dokumentet har til formål at sikre gennemsigtighed omkring indsamling, behandling og analyse af data, så resultaterne kan anvendes som et validt beslutningsgrundlag for både forskere, kommunale planlæggere samt nationale, regionale og lokale beslutningstagere.

Vision og organisatorisk forankring

Danmark i Bevægelse er forankret organisatorisk hos Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund ved Institut for Idræt og Biomekanik på Syddansk Universitet. Projektet er muliggjort gennem en bevilling fra Nordea-fonden og involverer en bred vifte af forskere og praktikere på bevægelses-, idræts- og sundhedsområdet.

Ambitionen er ikke alene at producere statistiske analyser og tal, men at skabe en bro mellem forskning og praksis. Dette gøres blandt andet gennem de såkaldte bevægelsesmøder, hvor projektets forskere besøger landets kommuner for at omsætte data til konkrete anbefalinger, der passer til den lokale kontekst.

En central del af Danmark i Bevægelse er projektets spørgeskemaundersøgelser, som er blevet gennemført første gang i 2020 og siden gentaget i 2025. Ved at gentage undersøgelsen med fem års mellemrum skabes et longitudinelt design, der gør det muligt at følge befolkningens bevægelsesvaner over tid – herunder fx effekten af livsfaseskift, store som små livsbegivenheder, ændrede arbejdsmønstre og livsvilkår samt forandringer i infrastrukturen for bevægelse nationalt og lokalt.

Den følgende metodebeskrivelse omhandler den anvendte metode ifm. undersøgelsens spørgeskemaer, herunder spørgeskemaernes indhold, udvælgelse og stikprøver, udsendelse af spørgeskemaerne samt svarprocent og vægtning. Dertil kommer information relateret til de valg, som er truffet, i relation til analyserne og formidlingen af de indsamlede data.

Spørgeskemaernes indhold

Spørgeskemaerne i Danmark i Bevægelse tog både i 2020 og i 2025 sit udgangspunkt i et bredt bevægelsesbegreb, som skulle indfange bevægelse i alle livets kontekster. Således undersøger vi i spørgeskemaerne bevægelse på fire domæner: arbejde/studie, transport, hjemmet og fritid. Ved at adskille disse områder kan vi identificere, hvor borgerne er aktive, hvilket kan danne grundlag for udviklingen af forskellige indsatser for bevægelsesfremme på hvert af domænerne – eller på tværs af disse.

Derudover har spørgeskemaerne fokus på en lang række tematikker, der har betydning for bevægelse. Det er bl.a. de fysiske omgivelser/faciliteter til bevægelse, individets motivation for bevægelse og en række andre individfaktorer så som beskæftigelsesstatus og funktionsnedsættelse. Derudover bliver oplysninger fra udvalgte registre hos Danmarks Statistik inddraget i analyserne.

For at kunne sammenligne udviklingen i bevægelsesvaner mellem 2020 og 2025, går en række af spørgsmålene om bevægelse igen i de to undersøgelser.

Mens alle respondenter i 2020 modtog det samme spørgeskema, blev spørgeskemaerne i 2025 versioneret til forskellige – overvejende tilfældige – understikprøver. Efter at have besvaret en fælles kerne af spørgsmål, blev hver respondent således tilfældigt tildelt et ekstra valgfrit spørgeskemamodul. Dette gav os mulighed for at indsamle dybdegående viden om emner som fx kropslig dannelse ('physical literacy'), motivationstyper, gode og dårlige oplevelser med bevægelse, idrætsskader og betydningen af digitale vaner (gaming og skærmtid).

Den todelte struktur på spørgeskemaerne har den fordel, at tiden for besvarelse blev holdt til ca. 15 minutter for grunddelen, som var den samme for alle respondenter. Derefter har respondenterne selv kunnet afgøre, om de ville bruge ca. 5 minutter mere på at svare på et af de ekstra spørgeskemamoduler. Alle nye spørgsmål i spørgeskemaerne er gennemgået i kognitive interviews for at sikre, at de forstås ensartet på tværs af uddannelsesniveauer og aldersgrupper.

Udvælgelsesstrategi og stikprøver

I en tæt dialog med projektets forskere har Danmarks Statistik til undersøgelserne både i 2020 og 2025 udtrukket stikprøver af borgere fra CPR-registeret.

Udvælgelsen er sket gennem en stratificeret tilfældig udtrækning. Det betyder, at vi på forhånd har bestemt, hvor mange svar vi har brug for i hver kommune for at sikre statistisk bæredygtighed. Vi har desuden sikret en jævn fordeling på køn og alder i udtrækket.

Både i 2020 og 2025 er omtrent hver tiende dansker blevet udvalgt til spørgeskemaundersøgelserne. Formålet hermed har været at sikre nok respondenter til at kunne sige noget validt om bevægelsesvanerne i alle landets 98 kommuner – samt udviklingen heri fra 2020 til 2025.

Til undersøgelsen i 2025 indgik i stikprøven desuden en række voksne, som i forbindelse med undersøgelsen i 2020 havde givet tilsagn til at de gerne ville deltage i spørgeskemaundersøgelserne i projektet fremadrettet. Således bestod stikprøven af voksne i 2025 af 276.417 'nye' voksne, mens 65.922 var gengangere fra undersøgelsen i 2020.

Udsendelse af spørgeskemaerne

Selve indsamlingen af data er foregået via Digital Post (e-Boks og mit.dk). Denne metode er valgt, fordi den kombinerer en høj leveringssikkerhed med en officiel karakter, der signalerer undersøgelsens vigtighed over for borgeren. Invitationerne blev udsendt i oktober 2025, og forløbet inkluderede op til fire påmindelser for at sikre, at invitationen ikke blev glemt i en travl hverdag.

For at anerkende borgernes tidsforbrug er der benyttet incitamenter i form af lodtrækning om skattefrie præmier. Her er der lagt vægt på store, mærkbare præmier (10.000 kr. og 5.000 kr.), da erfaringen viser, at dette har en markant effekt på svarvilligheden hos grupper, der ellers kan være svære at motivere.

Antal besvarelser og svarprocent

Kortlægningerne af voksnes bevægelsesvaner i både 2020 og 2025 er de mest omfattende, der nogensinde er gennemført i en dansk kontekst. I 2020 besvarede 155.115 voksne spørgeskemaet, og i 2025 var det 143.298. Svarprocenterne for de to undersøgelser er næsten identiske, hhv. 38 pct. i 2020 og 39 pct. i 2025, hvilket skaber et godt grundlag for de sammenligninger, der indgår i rapporten mellem 2020 og 2025.

I en tid, hvor befolkningen generelt bliver sværere at nå i spørgeskemaundersøgelser, betragtes dette som et meget tilfredsstillende resultat, der vidner om stor folkelig opbakning til projektet.

Vægtning og korrektion for skævheder

Selv med omkring 150.000 svar fra tilfældigt udvalgte voksne borgere opnår vi ikke et perfekt spejlbillede af befolkningen. Der vil altid være systematiske skævheder, hvor visse grupper er mere flittige til at svare end andre. For at korrigere for dette har Danmarks Statistik foretaget en vægtning af alle svar.

Vægtningen betyder, at vi sammenligner vores svar med registerdata for hele den danske befolkning. Hvis vi kan se, at vi mangler svar fra unge mænd med kort uddannelse i en bestemt kommune, lader vi de svar, vi har fået fra denne gruppe, tælle en lille smule mere. Vi vægter på køn, alder, bopælskommune og uddannelsesniveau. Uddannelse er en af de stærkeste indikatorer for sundhed, og ved at medtage dette i vægtningen sikrer vi, at undersøgelsen ikke kun repræsenterer de mest ressourcestærke borgere, men giver et sandfærdigt billede af alle lag i det danske samfund.

Hvornår er en forskel en rigtig forskel?

Vi anvender i vores analyser et signifikansniveau på 5 % ($p < 0,05$) som grænse for, hvornår en forskel er 'statistisk signifikant'. Det betyder, at det, vi angiver som 'signifikante' forskelle i projektets rapporter, er forskelle vi med 95 % sikkerhed kan sige ikke skyldes tilfældigheder.

Da vi har en meget stor stikprøve på nationalt niveau, er det vigtigt at være opmærksom på, at selv meget små forskelle, som måske ikke har nogen praktisk betydning, kan blive kategoriseret som statistisk signifikant.

Danmark i Bevægelse

Danmark i Bevægelse er den største nationale undersøgelse af danskernes bevægelsesvaner og kommunernes mål og indsatser for bevægelsesfremme. Formålet er at skabe viden, der kan styrke bevægelse og deltagelse i idrætsfællesskaber.

Undersøgelsen udføres af Center for Forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund (sdu.dk/cisc) ved Syddansk Universitet og er støttet af Nordeafonden.

**NORDEA
FONDEN**

Vi støtter gode liv

Se mere på www.danmarkibevægelse.dk



Syddansk Universitet
Campusvej 55
DK-5230 Odense

Telefon: +45 6550 1000
sdu@sdu.dk

www.sdu.dk

