



Cykling i Danmark

Under transport og som fritidsaktivitet

Bjarne Ibsen, Jens Høyer-Kruse, Karsten Elmoose-Østerlund og
Lars Breum Christiansen

Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund

Syddansk Universitet

<p>Analyse og redaktion: Bjarne Ibsen Jens Høyer-Kruse Karsten Elmoose-Østerlund Lars Breum Christiansen CISC, Syddansk Universitet Campusvej 55 5230 Odense M</p> <p>Analysegrundlag: Alle figurer og tabeller bygger på data fra spørgeskemaundersøgelsen af danskernes bevægelsesvaner i forsknings- og formidlingsprojektet 'Danmark i Bevægelse'</p> <p>Udgiver: CISC, Institut for Idræt og Biomekanik, SDU</p> <p>Udgivet i 2022</p> <p>ISBN: 978-87-94233-79-8 (fysiske udgave)</p> <p>978-87-94233-80-4 (digitale udgave)</p> <p>Økonomisk støtte: Danmark i Bevægelse er støttet af Nordea-fonden</p>	<p>Baggrund</p> <p>Analyserne i denne rapport bygger på data fra den hidtil største kortlægning af danskernes bevægelsesvaner, som blev gennemført fra midten af oktober til slutningen af november 2020. Spørgeskemaet blev besvaret af mere end 163.000 danskere fra 15 år og ældre. Sidst i rapporten beskrives metoden for undersøgelsen.</p> <p>Rapporten indeholder analyser af,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ hvor mange der cykler som en fritidsaktivitet og under transport til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv., ▪ hvor meget kvinder og mænd, yngre og ældre samt forskellige socioøkonomiske grupper, der cykler, ▪ forskellene mellem kommunerne på, hvor meget der cycles, ▪ borgernes motiver og oplevede barrierer for at cykle, ▪ hvad der kan forklare de afdækkede forskelle på, hvor meget der cycles. <p>Man kan læse mere om forsknings- og formidlingsprojektet 'Danmark i Bevægelse' på projektets hjemmeside: https://www.sdu.dk/da/forskning/danmark_i_bevaegelse</p>
---	--

Indhold

Resumé	4
Indledning	5
Hvor mange cykler?	6
Kommunale forskelle.....	9
Motiver og barrierer for at cykle	14
Hvad kan forklare, hvor mange der cykler?	17
Litteratur.....	28
Bilag – Datagrundlag.....	29

Resumé

Denne rapport om cykling i Danmark bygger på en analyse af data fra spørgeskemaundersøgelsen af danskernes bevægelsesvaner, som blev besvaret af mere end 163.000 voksne (15 år +) fra midten af oktober til slutningen af november 2020.

Analysen viser, at 74 pct. cykler mindst én gang om året, 51 pct. cykler mindst én gang om ugen, og 21 pct. gør det næsten hver dag. Den mest udbredte form for cykling er 'cykling som transport til og fra indkøb, besøg mv.', som 41 pct. praktiserer hver uge. Noget færre, 32 pct., cykler hver uge til og fra arbejde eller uddannelse, men det skyldes primært, at hver tredje borger på 15 år og ældre, hverken har et arbejde eller går på en uddannelse. 37 pct. dyrker cykling som en fritidsaktivitet (dvs. ikke som transport) mindst én gang om ugen.

Der er betydelige forskelle mellem kommunerne på, hvor meget der cykles. Samlet – dvs. både som fritidsaktivitet og som transportform – cykles der mest i de mindre ø-kommuner og i København og på Frederiksberg, mens der cykles mindst i landkommuner, som ikke ligger tæt på en større by. Dette gælder dog især for cykling under transport, mens forskellene er mindre, og forskellene mellem land og by er mindre tydelige, når det gælder cykling som fritidsaktivitet.

Overordnet er det de samme motiver, som især gør sig gældende for cykling i fritiden og cykling som transport: 'For at gøre noget godt for mig selv', 'For at vedligeholde eller forbedre min sundhed' og 'Fordi jeg godt kan lide aktiviteten' går igen som de vigtigste motiver, mens sociale motiver tillægges lille betydning, i begge former cykling. I transport-cykling tillægges det en vis betydning, at det er billigt, hurtigt og nemt, samt at det er godt for klimaet (som der ikke blev spurgt om vedr. motiverne for at cykle i fritiden). I fritids-cykling tillægges præstationsmæssige motiver lille betydning. De helt dominerende oplevede barrierer for at cykle under transport er 'afstanden' og 'tiden', man skal bruge dertil. Forholdsvis mange giver dog også udtryk for, at der ikke er egentlige barrierer for at cykle mere.

Sandsynligheden for at en voksen borger cykler afhænger både af personlige karakteristika og kommune- og område-karakteristika. Hvad angår kommune- og områdekarakteristika er det især befolkningstætheden, som har en signifikant betydning for andelen af den voksne befolkning, som cykler mindst en gang om ugen, men betydningen er meget større for cykling under transport end for fritids-cykling. Tilsvarende er der en positiv sammenhæng mellem det relative antal km cykelstier (i forhold til kommunens samlede areal) og andelen, som cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Sammenhængen er mindre stærk for cykling til indkøb, besøg mv., og der er ingen sammenhæng med andelen, som cykler som fritidsaktivitet.

Nærområdets karakteristika har også en betydning for cykling. Natur, gode stier og at området er smukt, synes således at fremme cykling i fritiden, mens det ikke har nogen væsentlig betydning for cykling under transport, der i højere grad afhænger af, om der er 'fortove og cykelstier på de fleste trafikerede veje i området', og om 'der er gode muligheder for dagligvareindkøb tæt på'. Det sidste hænger meget sammen med befolkningstætheden i området. Hvad angår de personlige karakteristika er det især alderen og den socioøkonomiske position, der har betydning for cykling.

Indledning

Efter gå- og vandreture er cykling den bevægelsesform, som praktiseres af flest i Danmark (Ibsen et al., 2021). Cykel er hvermandseje i Danmark, og næsten alle kan cykle. Svarene fra respondenterne i denne undersøgelse viser, at 81 pct. af den voksne befolkning (15 år +) har daglig adgang til en cykel.

Cykling kan praktiseres på mange måder. I undersøgelsen, som analyserne i denne rapport bygger på, blev der spurgt om tre former for cykling: Cykling til og fra arbejde eller uddannelse; cykling til indkøb, besøg og andre formål, hvor man bor; samt cykling som en idræts- og motionsaktivitet i fritiden. Cykling i fritiden er yderligere opdelt i cykling på landevej (på racercykel), cykling i terræn, cykling på hverdagscykel samt 'anden form for cykling'.

Cykling tillægges flere værdier og kvaliteter. For det første er det i mange sammenhænge en hurtig, effektiv og forholdsvis billig transportform. For det andet er det i sammenligning med motoriserede transportformer en miljø- og klimavenlig transportform (se bl.a. Chapman, 2007; Neves, 2019). For det tredje er cykling fremmende for sundheden i bred forstand (se bl.a. Götschi, 2016; Ried-Larsen et al., 2021). Endelig – og måske vigtigst – giver cykling mulighed for oplevelser og indtryk, som man ikke lige så let får, når man går eller kører i bil. På cykel kan man komme meget længere omkring, end når man går, og man kan cykle på steder, hvor man ikke kan komme med en bil. Martin Zerlang (2018) indleder sin store kulturhistoriske beskrivelse af cykling i bogen 'Danmark set gennem et cykelhjul' med overskriften 'Cyklen er vor Tids største Vidunder' (citeret fra billedbladet Nordstjernen den 6. august 1895). Uden ret mange referencer til de nyttige gevinster af cyklingen, er bogen en stor besyngelse af cyklingen, som forfattere, fotografer og tegnere har udtrykt det gennem næsten 150 år.

I denne rapport ser vi på cykling som en bevægelsesvane, der både praktiseres under transport og som en idræts- og motionsaktivitet i fritiden. *Bevægelsesvaner er varige dispositioner for fysiske aktiviteter, der praktiseres jævnligt og rutinepræget inden for forskellige sfærer af tilværelsen og knyttet til bestemte positioner i det sociale rum. Fx at cykle til og fra arbejde, udføre havearbejde, gå i svømmehallen en gang om ugen eller gå en tur med hunden hver dag.*

Tidligere studier har vist, at udbredelse af cykling afhænger af de fysiske omgivelser, hvor folk bor. Studierne viser en tydelig sammenhæng mellem antallet af destinationer i nærheden og cykling. Derudover viser studier, at cykelinfrastruktur, befolkningstæthed og grønne områder kan have en positiv indflydelse på cykling (Wengel og Troelsen, 2019). I et internationalt studie med dansk deltagelse viste de danske resultater, at en del af denne sammenhæng til dels kan forklares ved, at dem der gerne vil cykle, bosætter sig et sted, hvor der er muligheder for det. Desuden ændrer vores valg af bopæl og dermed muligheder og behov for transport sig i igennem vores livsfaser (Christiansen et al., 2014; Christiansen et al., 2016). De fleste af disse studier har dog ikke medtaget fritids-cykling, og studierne er ikke foretaget på et nationalt repræsentativt niveau, som undersøgelsen, som denne rapport bygger på, er.

Rapporten er delt i fire dele. Først fremlægges resultaterne af respondenternes svar på spørgsmål om deres cyklevaner – både under transport og i fritiden. Hvor mange cykler og forskelle derpå mellem mænd og kvinder, unge og ældre samt mellem socioøkonomiske grupper. Dernæst præsenteres tallene for, hvor mange der cykler i hver af landets 98 kommuner. Efterfølgende redegøres for analyserne af borgernes motiver og oplevede barrierer for at cykle. Til sidst analyseres det, hvilke forhold der har betydning for cykling. Dels hvilken betydning personlige karakteristika – køn, alder og socioøkonomisk position – har, dels hvilken betydning karakteristika ved kommunen – især befolkningstæthed – og nærmiljøet har for cykling.

Hvor mange cykler?

Efter gå- og vandreture er cykling den bevægelsesform, som flest voksne praktiserer i Danmark. 74 pct. cykler mindst én gang om året, 51 pct. cykler mindst én gang om ugen, og 21 pct. gør det næsten hver dag (mindst fem dage om ugen).

Den mest udbredte form for cykling er 'cykling som transport til og fra indkøb, besøg mv.', som 63 pct. praktiserer, 41 pct. gør det hver uge og 12 pct. næsten hver dag.

Noget færre cykler til og fra arbejde eller uddannelse, 32 pct., men det skyldes primært, at hver tredje borger på 15 år og ældre hverken har et arbejde eller går på en uddannelse. 23 pct. gør det hver uge, og 13 pct. næsten hver dag (tabel 1).

Cykling som en fritidsaktivitet – som rekreation på hverdagscykel, på racercykel eller cykling i terræn – praktiseres af 56 pct. 20 procent gør det sjældnere end hver uge, 28 pct. gør det 1 til 4 dage om ugen, mens 9 pct. gør det 5 dage eller oftere om ugen (tabel 2).

I det følgende belyses andelen, som *cykler mindst en gang om ugen* (som transport og / eller som fritidsaktivitet) opdelt på køn, alder samt tilknytning til arbejdsmarkedet.

Mænd cykler lidt mere end kvinder i fritiden, mens kvinder i højere grad end mændene bruger cyklen som transportmiddel. Samlet er der meget små forskelle på andelen af kvinder og mænd, som cykler i løbet af en uge (tabel 3).

De unge cykler mere – opgjort på andelen som cykler i løbet af en uge – end både de midaldrende og de ældre aldersgrupper. Det gælder dog især cykling til og fra arbejde eller uddannelse. I fritiden er de 60 til 69-årige de mest cykelaktive, mens de 20 til 49-årige og de ældste (80 år +) cykler mindst (tabel 4). Det samme finder man i DTUs transportvaneundersøgelse (Malmgren et al., 2021)

Mellem de forskellige grupper på arbejdsmarkedet – opdelt efter erhvervsuddannelse – er der forholdsvis små forskelle på andelen, som cykler i fritiden (på hverdagscykel, på racer på landevej eller i terræn). Forskellene er derimod store mellem socioøkonomiske grupper udenfor arbejdsmarkedet. Folkepensionister og efterlønnere er de mest cyklende af alle (37 pct.), mens førtidspensionister, kontanthjælpsmodtagere og personer på orlov fra job er de mindst aktive (knap hver fjerde) (tabel 5).

Der er meget større forskelle mellem de forskellige beskæftigelsesgrupper på andelen, som bruger cykel til transport – både til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv. Borgere, som er i gang med en uddannelse (overvejende unge), og beskæftigede med en lang videregående uddannelse bruger cyklen mest som transportform, mens borgere på orlov eller førtidspension bruger cyklen mindst til transport (tabel 5). Det samme finder man i DTUs transportvaneundersøgelse (Malmgren et al., 2021).

Tabel 1. Andel af voksne – 15 år og ældre – som bruger cykling som transport (pct.)

	5 dage om ugen eller mere	3-4 dage om ugen	1-2 dage om ugen	Sjældnere end 1 dag om ugen	Aldrig	Har ikke arbejde og går ikke på uddannelse	N=
Cykler til indkøb, besøg mv.	12,1	11,9	17,1	22,3	36,6		161011
Cykling til og fra arbejde eller uddannelse	12,8	5,7	4,8	8,7	33,1	35	161126

Tabel 2. Andel voksne – 15 år og ældre – som praktiserer forskellige former for cykling i fritiden (pct.)

	5 dage eller mere	4 dage	3 dage	2 dage	1 dag	1-3 dage om måneden	Sjældnere	Aldrig	N =
Cykling på hverdagscykel	7,8	3,4	5,2	6,5	7,1	9,5	5,4	54,9	157448
Terræncykling	0,1	0,2	0,6	1,2	1,9	2,8	2,5	90,6	157448
Landevejscykling (racer)	0,3	0,3	0,9	1,4	1,5	2,1	1,8	91,6	157448
Anden form for cykling	0,4	0,2	0,5	0,7	0,7	0,8	1,1	95,5	157448

Tabel 3. Andel af mænd og kvinder, som cykler i fritiden, til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv. (pct.)

Køn	I fritiden	N =	Til og fra arbejde eller uddannelse	N =	Til og fra indkøb, besøg mv.	N =	Samlet – under transport og i fritiden	N =
Mænd	35,2	80588	33,6	52165	40,4	79415	50,8	79416
Kvinder	32,2	82546	37,9	52563	41,8	81595	49,8	81599
Alle	33,7	163134	35,8	104728	41,1	161010	50,3	161015

Tabel 4. Andel af aldersgrupper, som cykler i fritiden, til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv. (pct.)

	I fritiden	N =	Til og fra arbejde eller uddannelse	N =	Til og fra indkøb, besøg mv.	N =	Samlet: Transport og i fritiden	N =
15-19 år	36,1	10922	49,1	10749	51,4	11337	60,4	10922
20-29 år	28,7	24371	47,9	20974	49,6	24968	56,3	24371
30-39 år	29,4	21783	35,5	18294	42,3	22283	50,7	21783
40-49 år	33,2	25009	29,7	22124	37,6	25447	48,8	25009
50-59 år	38,7	25323	27,7	21493	35,3	25749	48,6	25323
60-69 år	43,9	22557	28,5	10056	41,0	22925	52,2	22557
70-79 år	38,8	21007	25,5	928	40,5	21505	47,3	21007
80 år +	21,9	6475	25,7	109	26,2	6797	29,8	6475

Tabel 5. Andel af socioøkonomiske grupper, som cykler i fritiden, til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv. (pct.)

Socioøkonomisk gruppe	I fritiden	N =	Til og fra arbejde og uddannelse	N =	Til indkøb, besøg mv.	N =
Under uddannelse/går i skole (inkl. lærlinge og elever).	31,7	22960	51,5	22559	54,2	22563
Ufaglært job, fx job på fabrik, rengøring, pædagogmedhjælper, mv.	31,9	11467	31,9	11316	35,1	11316
Erhvervsfagligt job, fx job på kontor, håndværker, SOSU-hjælper, mv.	33,4	22028	23,2	21889	31,0	21889
Job efter kort videregående uddannelse, fx datamatiker, farmakonom og installatør.	34,8	6754	25,1	6695	33,6	6694
Job efter mellemlang videregående uddannelse, fx sygeplejerske og pædagog.	36,7	20581	33,8	20465	42,1	20463
Job efter lang videregående uddannelse, fx læge, gymnasielærer, jurist og forsker.	35,6	15155	46,2	15062	54,5	15061
Selvstændig (eget firma eller medejer af firma)	32,5	6811	23,6	6741	31,8	6743
Ledig på dagpenge (modtager dagpenge /arbejdsmarkedsydelse fra A-kasse)	33,7	3560			48,7	3558
Ledig på kontanthjælp	24,4	1538			36,5	1530
Førtidspensionist	24,4	4562			30,2	4546
Folkepensionist, efterlønsmodtager	37,4	35113			40,3	35065
På orlov fra job/uddannelse (fx barselsorlov, plejeorlov, sygeorlov)	22,6	1768			29,0	1758
På orlov fra dagpenge/kontanthjælp (fx barselsorlov, plejeorlov, sygeorlov)	24,4	680			31,0	677
Hjemmegående	29,6	1979			37,5	1967

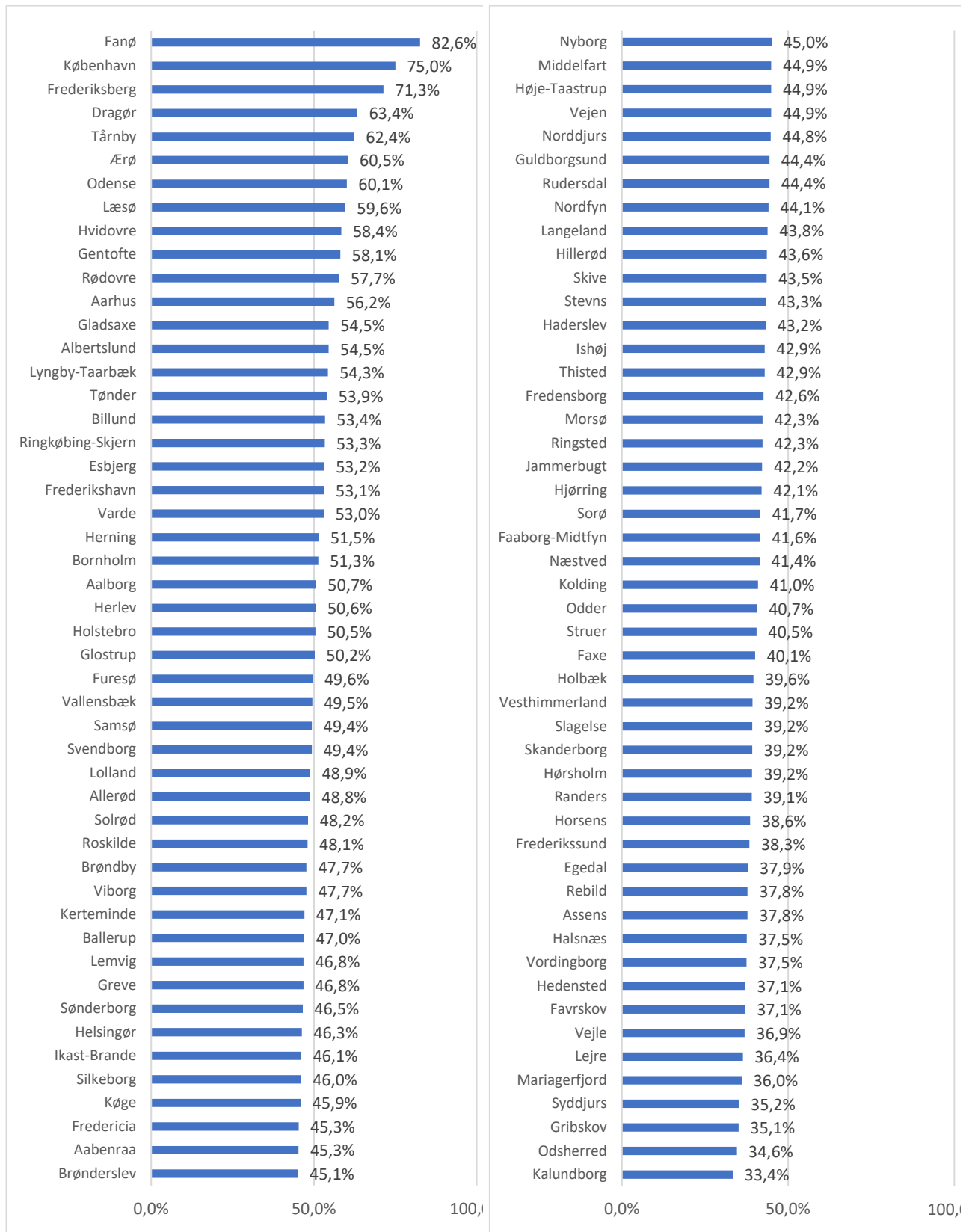
Kommunale forskelle

Der er betydelige forskelle mellem kommunerne på, hvor meget der cykles. Samlet – dvs. både som fritidsaktivitet og som transportform – cykles der mest i de mindre ø-kommuner (Fanø, Ærø, Læsø) og i København, på Frederiksberg og på Amager, mens der cykles mindst i landkommuner, som ikke ligger tæt på en større by (Kalundborg, Odsherred, Gribskov, Syddjurs og Mariagerfjord). Det overordnede billede er, at der cykles mere i kommuner med høj befolkningstæthed end i kommuner med lav befolkningstæthed (se senere analyse deraf). Det samme finder man i DTUs transportvaneundersøgelse (Malmgren et al., 2021). Der er dog kommuner, der afviger fra dette mønster. Fx cykles der meget mindre i Vejle Kommune end i Fredericia Kommune, og i Aalborg Kommune cykler man noget mindre, end man gør i både Aarhus Kommune og især Odense Kommune (figur 1).

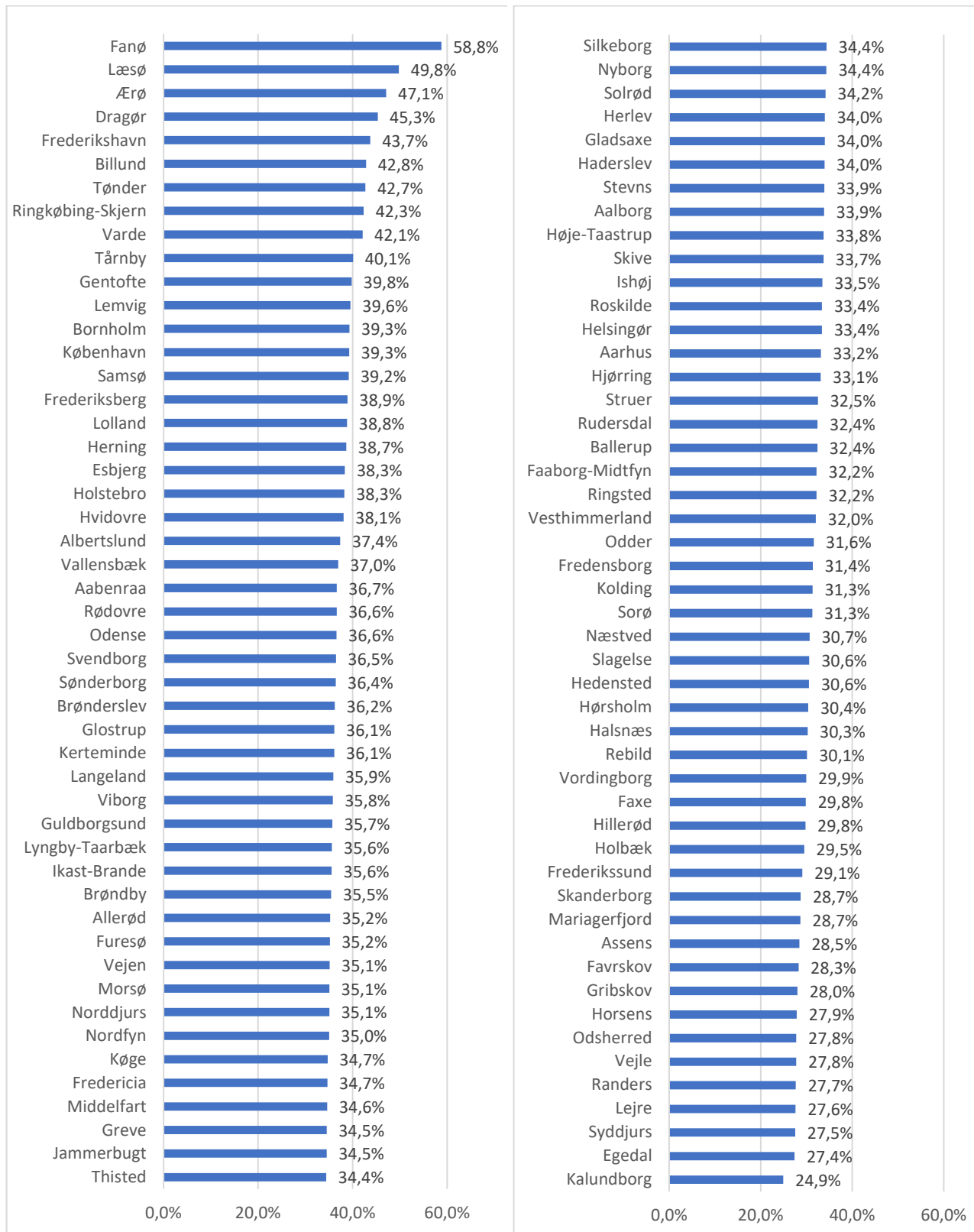
Dette overordnede billede af, hvor meget der cykles, varierer dog noget mellem cykling som fritidsaktivitet og cykling som transportform. Der er også store forskelle mellem kommunerne på, hvor meget der cykles i fritiden, men der er ikke et tydeligt mønster derfor. Det er også på de mindre øer, at der cykles mest i fritiden, men både København og Frederiksberg er ikke med i top ti, og der er ikke en tydelig sammenhæng med urbaniseringsgrad og befolkningstæthed (figur 2).

Det er der til gengæld, når det gælder cykling til og fra arbejde eller uddannelse, som praktiseres mest i bykommuner med høj befolkningstæthed og især i hovedstadsområdet - med Fanø som en undtagelse med tredje største andel, der cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Der cykles mindst i landkommuner, som ikke ligger tæt på større byer. Forskellene mellem kommunerne på, hvor mange der cykler til og fra arbejde eller uddannelse, er meget større end forskellene på, hvor mange der cykler i fritiden (figur 3). Det er i store træk det samme mønster, vi finder, når det gælder cykling til og fra indkøb, besøg mv., men forskellene mellem kommunerne er lidt mindre (figur 4).

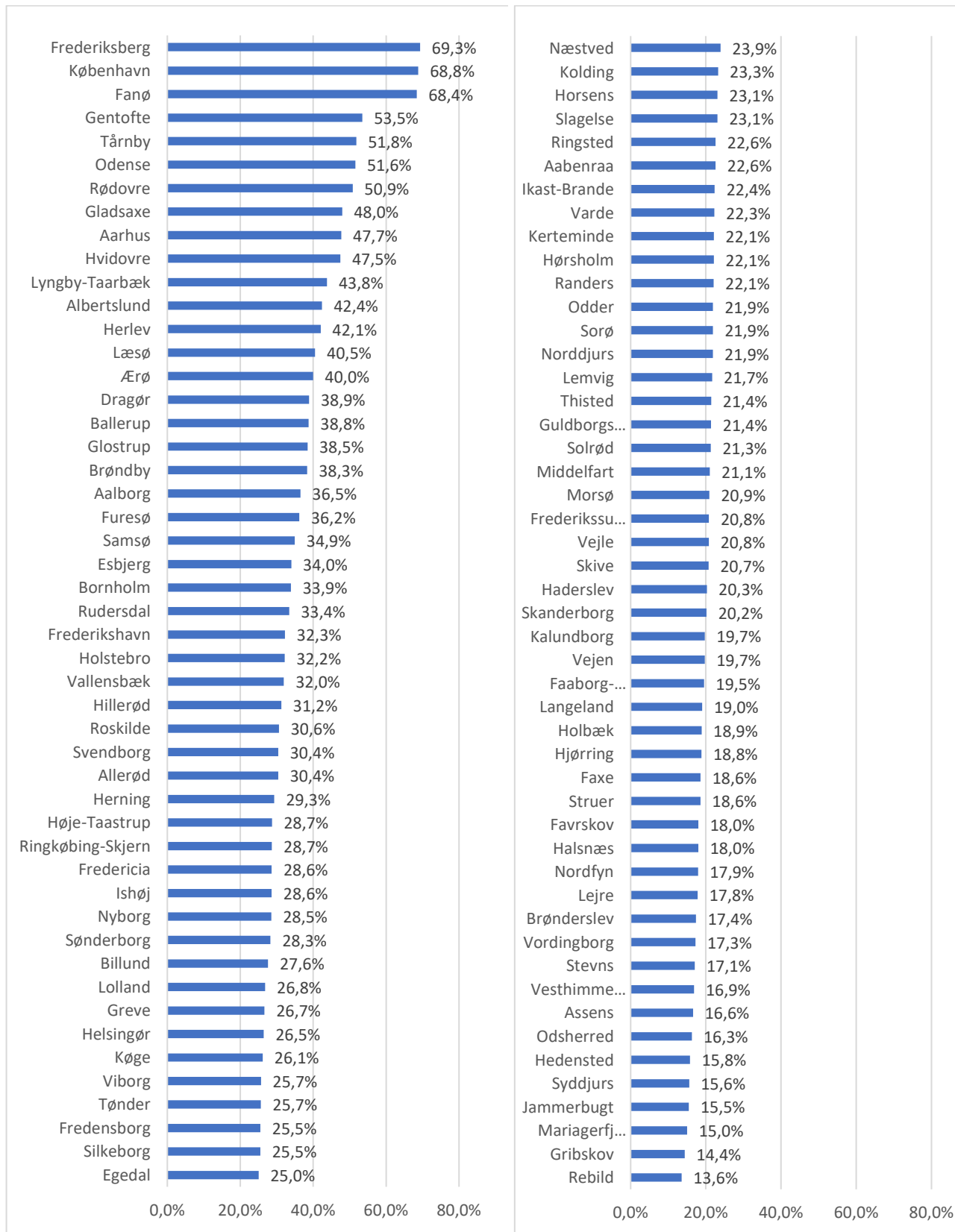
Figur 1. Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler mindst én gang om ugen – under transport eller som aktivitet i fritiden – opdelt på kommuner (pct.)



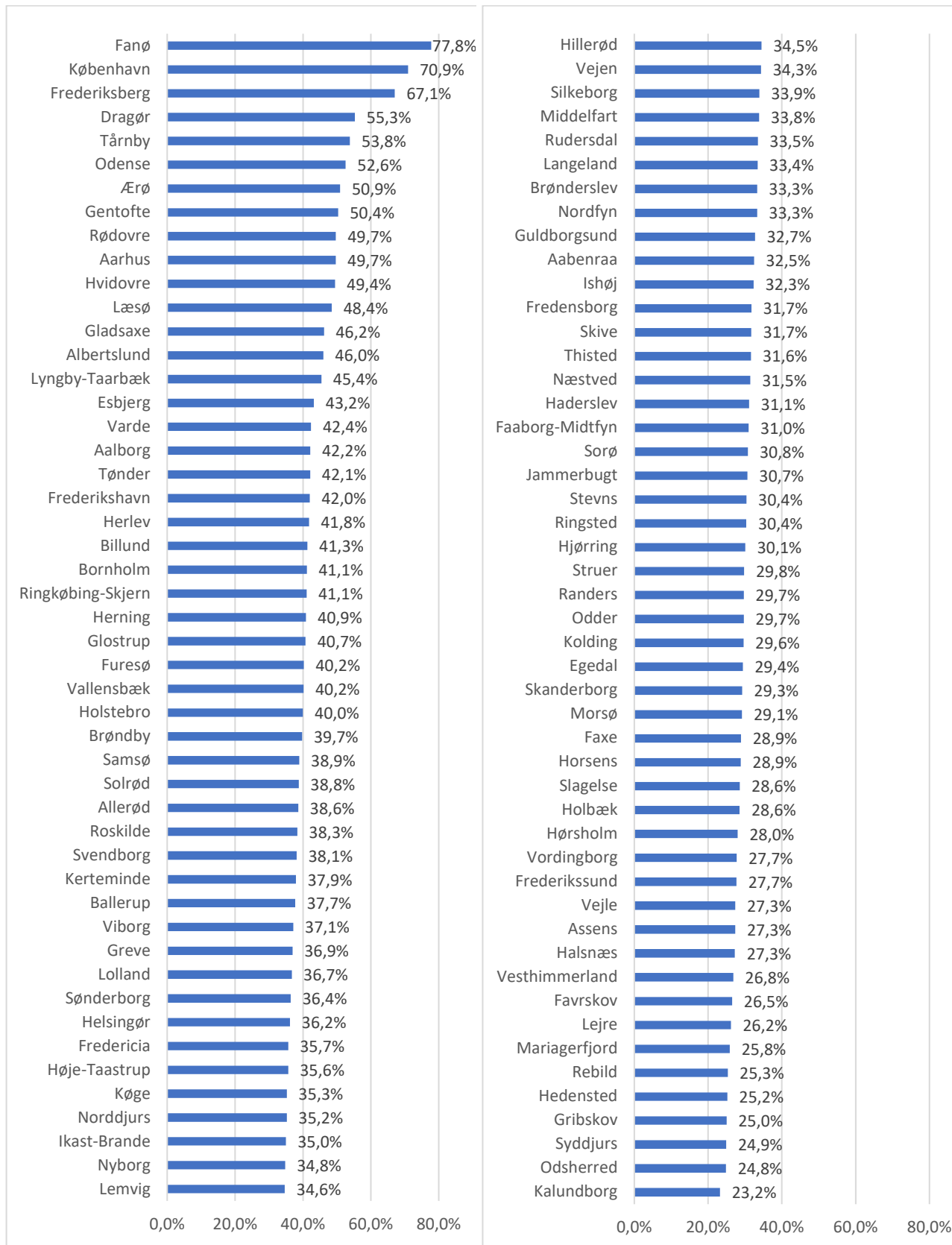
Figur 2. Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler mindst én gang om ugen som aktivitet i fritiden – opdelt på kommuner (pct.)



Figur 3. Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst én gang om ugen – opdelt på kommuner (pct.)



Figur 4. Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra indkøb, besøg mv. mindst én gang om ugen – opdelt på kommuner (pct.)



Motiver og barrierer for at cykle

Overordnet er det de samme motiver, som især gør sig gældende for cykling i fritiden og cykling som transport: For begge former for cykling er de vigtigste motiver 'for at gøre noget godt for mig selv', 'for at vedligeholde eller forbedre min sundhed' og 'fordi jeg godt kan lide aktiviteten', mens sociale motiver tillægges lille betydning i begge former cykling. I transport-cykling tillægges det en vis betydning, at det er billigt, hurtigt og nemt, samt at det er godt for klimaet (som der ikke blev spurgt om vedr. motiverne for at cykle i fritiden). I fritids-cykling tillægges præstationsmæssige motiver lille betydning (figur 5 og 6). Det skal bemærkes, at der er spurgt om motiverne for at cykle, gå eller løbe under transport. Analysen her bygger dog kun på svarene fra de borgere, der cykler under transport.

Mænd er i lidt højere grad end kvinder motiveret for at cykle i fritiden af præstationsmæssige og konkurrencemæssige grunde, mens kvinder i højere grad end mænd er motiveret af det sundhedsmæssige, af velværet ved cykling, fordi de godt kan lide at cykle, og især fordi de i højere grad end mænd synes, at cykling passer godt ind i deres hverdag. Ældre er i meget højere grad end unge motiveret af sundheden og velværet forbundet med cykling, fordi de godt kan lide at cykle, og fordi det passer godt ind i deres hverdag, mens unge i lidt højere grad end ældre er motiveret af det præstationsmæssige og det sociale ved cykling. Der er forholdsvis små forskelle på motiverne for at cykle mellem de socioøkonomiske grupper, og forskellene hænger i høj grad sammen med alderen (fx at borgere, der er i gang med en uddannelse, overvejende er unge, og at førtidspensionister overvejende er ældre).

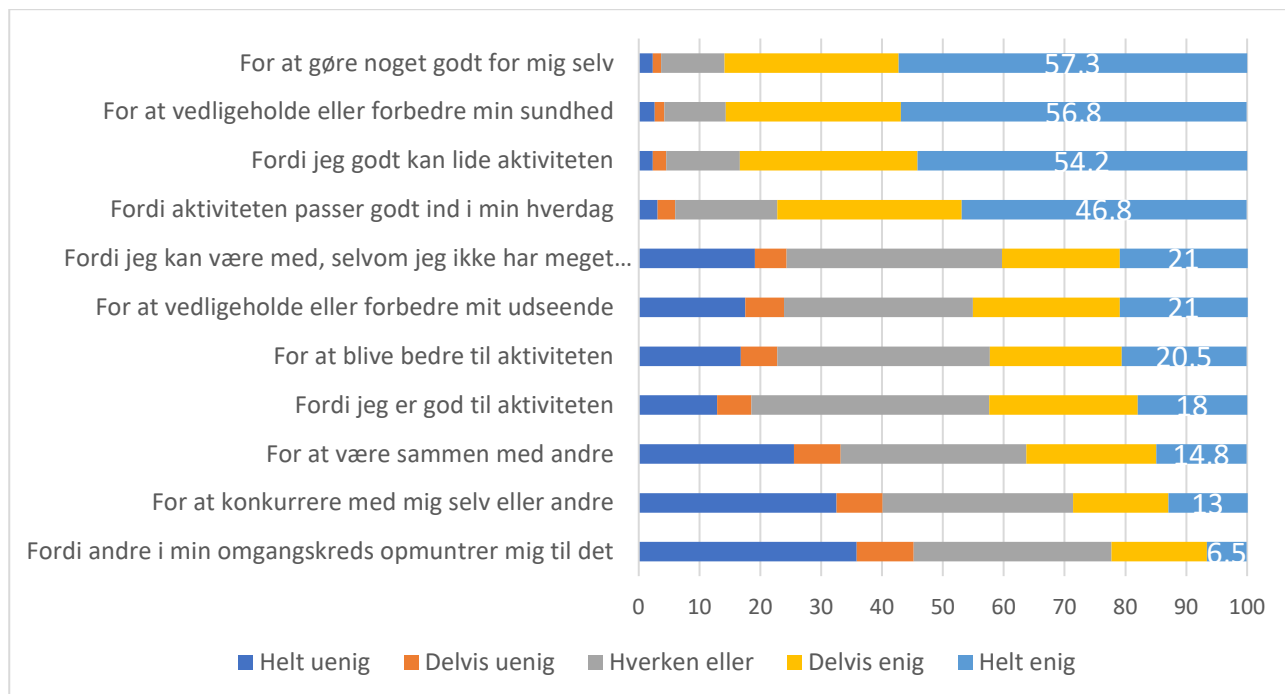
De helt dominerende oplevede barrierer for at cykle, gå eller løbe under transport til og fra arbejde eller uddannelse eller til og fra indkøb, besøg mv. er 'afstanden' eller 'tiden', man skal bruge dertil. Men forholdsvis mange giver også udtryk for, at der ikke er egentlige barrierer derfor, eller at de bare bedre kan lide at køre i bil. Resten af spørgeskemaets svarmuligheder får tilslutning fra omkring 10 pct. eller færre. Manglende tryghed ved fysisk transport i trafikken spiller en forholdsvis lille rolle (figur 7). Mænd svarer i lidt højere grad end kvinder, at de ikke er interesseret i fysisk aktiv transport, og de svarer i meget højere grad end kvinder, at de godt kan lide at køre i bil. Kvinder svarer i højere grad end mænd, at tid / afstand samt kropslige og fysiske hensyn afholder dem fra at cykle, gå eller løbe som transport.

De unge (15-29 år) angiver i højere grad end de midaldrende (30-59 år) og ældre (60 år +), at afstand / tid og vejret afholder dem fra at benytte fysisk aktiv transport. De unge angiver også i meget højere grad end de midaldrende og især de ældre kropslige og fysiske grunde til, at de ikke benytter fysisk transport mere, end de allerede gør (bryder sig ikke om at være varm og svedig, føler sig ikke præsentabel efter fysisk transport, er ofte udkørt og træt og er i dårlig form). De unge angiver også i højere grad end de ældre aldersgrupper sociale årsager (mangler nogen at gå eller cykle med), og at de mangler eller har dårligt udstyr til fysisk transport. De midaldrende angiver i højere grad end både de unge og de ældre praktiske og prioriteringsmæssige årsager til, at de ikke benytter fysisk transport mere, end de allerede gør.

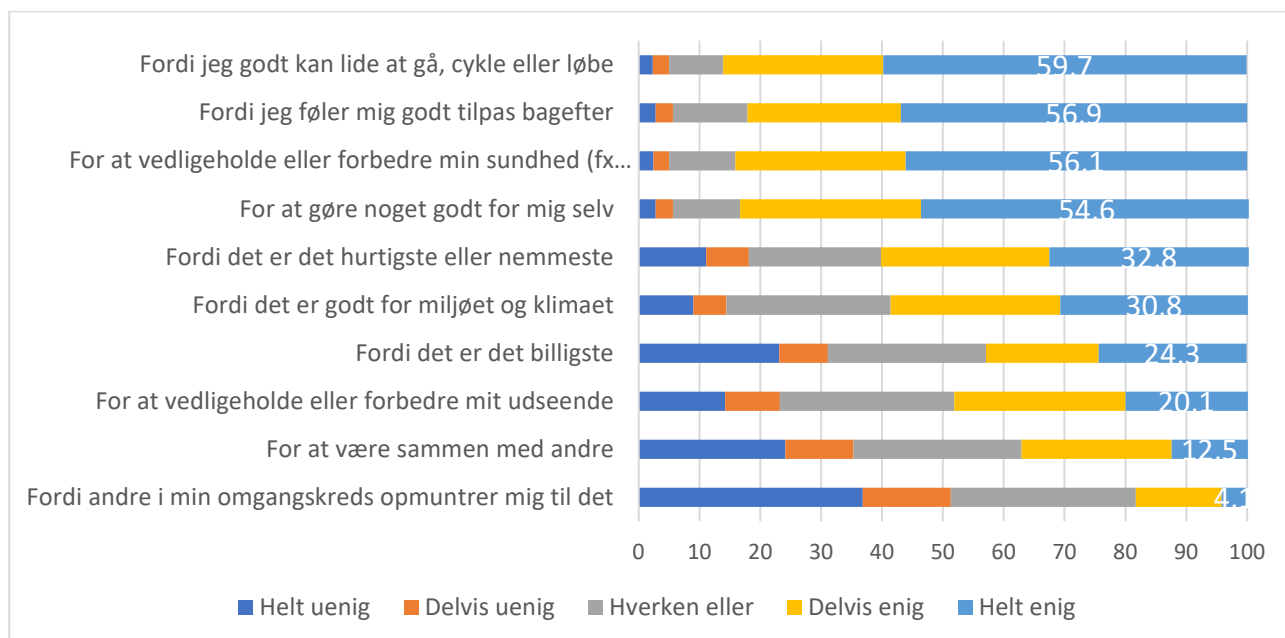
Der er forholdsvis små forskelle mellem de socioøkonomiske grupper på vurderingen af, hvad der afholder folk fra at gå, cykle eller løbe som transport. Borgere, der har et job, angiver dog i højere grad end borgere, der ikke har et job (pensionister, ledige eller på orlov), at det tager for lang tid, eller at afstanden er for stor. Borgere, der har et job, angiver også i højere grad praktiske og prioriteringsmæssige årsager. Kropslige og fysiske begrundelser får især tilslutning hos uddannelsessøgende (det er især unge) og ledige (især ledige på kontanthjælp). Sociale begrundelser (mangler nogen at følges med under den fysisk aktive transport) har især tilslutning blandt borgere, der er ledige, og borgere på orlov. Materielle begrundelser (dårligt udstyr)

har især tilslutning blandt folk på orlov, mens det især er førtidspensionister, som svarer, at helbredsmæssige forhold er årsagen til, at de afholder sig fra at benytte fysisk aktiv transport.

Figur 5. Motiver for at cykle i fritiden (ikke som transport). Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler mindst én gang om ugen som fritidsaktivitet.



Figur 6. Motiver for at bruge cykling, gang eller løb under transport. Andel af borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra arbejde eller uddannelse og / eller til indkøb, besøg mv. *



*Følgende spørgsmål blev stillet til de borgere, der bruger cykling, gang eller løb som transportform. *Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om, hvorfor du går, cykler eller løber som transport?*

Figur 7. Oplevede barrierer for cykling, gang og løb som transportform. Andel af borgere – 15 år og ældre – som bruger cykling som transportform*.



* Alle respondenter fik følgende spørgsmål: *Uanset om du ofte, sjældent eller aldrig transporterer dig ved cykling, gang og løb, kan der være gode grunde til, at du vælger at transportere dig på andre måder. Hvad afholder dig fra at gå, cykle eller løbe (mere) som transport?*

Hvad kan forklare, hvor mange der cykler?

Forskningen har vist, at fysisk aktivitetsniveau og idrætsdeltagelse både hænger sammen med personlige karakteristika – især køn, alder og uddannelsesmæssig og socioøkonomisk baggrund – og mulighederne for at være fysisk aktiv, bl.a. i form af særlige faciliteter dertil, organiserede tilbud samt fysiske omgivelser, der gør det let og attraktivt at deltage i en række bevægelsesaktiviteter.

Her vil vi se på, hvilken betydning de personlige karakteristika og nærområdets / kommunens karakteristika har for cykling. Først gives et resumé af, hvad ovenstående deskriptive analyser viser vedr. de personlige karakteristikas betydning. Dernæst foretages deskriptive analyser af omgivelsernes betydning for cykling med fokus på befolkningstæthed, udbredelsen af cykelstier og nærområdets karakteristika. Til sidst gennemføres en logistisk regressionsanalyse, hvor både de personlige karakteristika og kommunekarakteristika indgår i samme statistiske analyse, hvorved der tages højde for de forskellige uafhængige variables indbyrdes sammenfald.

Personlige karakteristikas betydning for cykling

Ovenstående deskriptive analyser viser, at både alder og socioøkonomisk position har indflydelse på cyklevanerne, mens køn spiller en mindre rolle. De unge cykler mere end de ældre aldersgrupper, men det gælder især cykling som transport, mens cykling som en fritidsaktivitet praktiseres mest af de 60 til 69-årige.

Mellem de forskellige grupper på arbejdsmarkedet – opdelt efter erhvervsuddannelse – er der forholdsvis små forskelle på andelen, som cykler i fritiden. Forskellene er derimod store mellem socioøkonomiske grupper udenfor arbejdsmarkedet. Folkepensionister og efterlønnere er de mest cyklende af alle, mens førtidspensionister, kontanthjælpsmodtagere og personer på orlov fra job er de mindst aktive. Der er meget større forskelle mellem de forskellige beskæftigelsesgrupper på andelen, som bruger cykel til transport – både til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv. Borgere, som er i gang med en uddannelse (overvejende unge), og beskæftigede med en lang videregående uddannelse bruger cyklen mest som transportform, mens borgere på orlov eller førtidspension bruger cyklen mindst til transport.

Befolkningstæthedens, det relative antal cykelstiers og nærområdets karakteristikas betydning for cykling

De deskriptive analyser af forskellene mellem kommunerne på, hvor mange der cykler, tyder på, at der er en sammenhæng mellem befolkningstæthed og andelen, som cykler. En korrelationsanalyse bekræfter, at der er en positiv sammenhæng mellem befolkningstæthed og andel som mindst en gang om ugen cykler til og fra arbejde eller uddannelse (figur 8) og tilsvarende for andelen som cykler til og fra indkøb, besøg mv. (figur 9). Det er imidlertid interessant, at det ikke gælder for cykling i fritiden, hvor befolkningstætheden synes at spille en mindre rolle for, hvor mange der cykler.

Ligeledes er der et tydeligt sammenfald mellem det relative antal cykelstier i en kommune (antal km cykelsti pr. km²) og andelen af den voksne befolkning, som cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Data for antallet af cykelstier i hver kommune og antallet i forhold til kommunens størrelse i km² er udarbejdet af Søren Johannesen (2021). Jo flere cykelstier pr. km², jo større er andelen, som cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst en gang om ugen (figur 11). Det samme gælder for cykling til indkøb, besøg mv., men sammenhængen er mindre stærk (figur 12). Lige som for befolkningstætheden er der ingen klar sammenhæng mellem det relative antal cykelstier i en kommune, og andelen som cykler som fritidsaktivitet

(figur 13). Sammenfaldet synes dog primært at skyldes, at der er en stærk sammenhæng mellem befolkningstæthed og antal km cykelstier pr. kv².

Befolkningstæthedens indflydelse på cyklevanerne – især cykling under transport – hænger givetvis sammen med, at man i tættere boligområder har kortere afstand til arbejde, uddannelse, indkøb mv., end man har i områder, hvor der bor forholdsvis få. Men cykling kan også være påvirket af en række karakteristika ved det område, man bor i, bl.a. om der er cykelstier, hvor tæt trafikken er, og hvor trygt området opleves. I spørgeskemaet blev respondenterne spurgt om, hvordan de vurderede sådanne forhold, og derfor kan analysen belyse, hvilken betydning nærområdets karakteristika har for cyklevanerne. Analysen påviser et betydeligt sammenfald mellem de fleste af de undersøgte nærområde-karakteristika og cykling, men sammenfaldet varierer mellem 'cykling som fritidsaktivitet' og 'cykling under transport'.

Der er et tydeligt sammenfald mellem cykling i fritiden og respondenternes tilslutning til udsagnet, at 'der er grønne områder tæt på', mens det ikke har væsentlig betydning for cykling under transport (figur 14). Det samme gælder for vurderingen af, at 'der er flere stier i området' (figur 16) og for vurderingen, at 'der er smukt i området' (figur 21). Natur, gode stier og at området er smukt, synes således at fremme cykling i fritiden, mens det ikke har nogen væsentlig betydning for cykling under transport.

Der er et stærkt sammenfald mellem cykling under transport og tilstedeværelsen af 'fortove og cykelstier på de fleste trafikerede veje i området' (figur 15), at 'trafikken er generende i området' (figur 17), at 'der er gode muligheder for offentlig transport' (figur 19), og 'at der er gode muligheder for dagligvareindkøb tæt på' (figur 22), mens dette har mindre eller ingen betydning for cykling som en fritidsaktivitet.

Der er ligeledes et positivt sammenfald mellem begge former for cykling, og at 'det føles trygt at bevæge sig rundt i området' (figur 20), samt at 'der er ofte folk, der går, løber eller cykler i området' (figur 18).

Logistisk regressionsanalyse

Der er imidlertid et betydeligt sammenfald mellem de variable, som de deskriptive analyser indikerer, har en betydning for cykling som fritidsaktivitet og cykling under transport. Det gælder især befolkningstæthed og nærområdets karakteristika (fx tilstedeværelsen af cykelstier og nærhed til dagligvareforretninger), men der er også store forskelle på beboersammensætningen – på alder og uddannelsesbaggrund – mellem kommuner med høj befolkningstæthed og kommuner med lav befolkningstæthed. Det kan en logistisk regressionsanalyse imidlertid tage højde for ved at kontrollere for de uafhængige variables indbyrdes sammenfald.

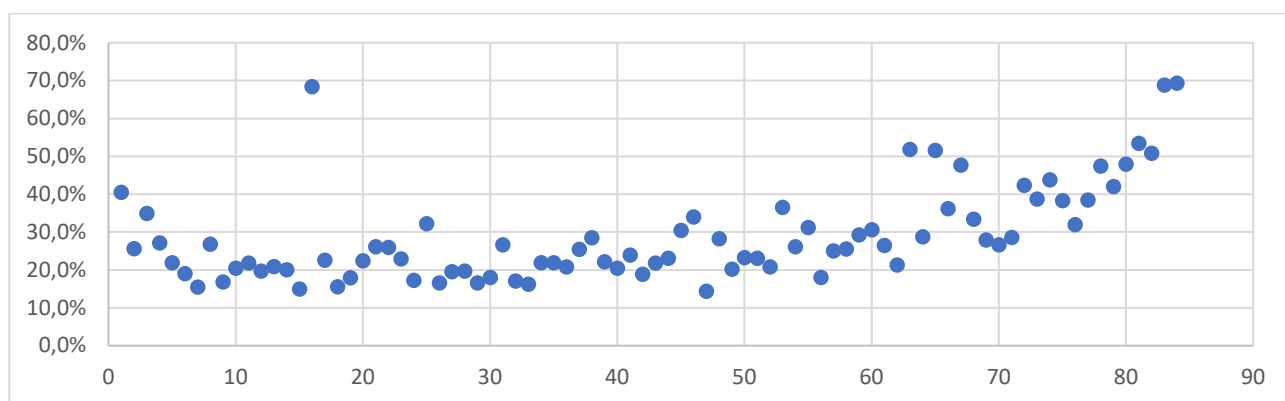
Analysen, som kan ses i tabel 6, viser, at alle kommune-karakteristika, der er inddraget i analysen, har signifikant betydning for, hvor mange der cykler (mindst én gang om ugen). Befolkningstætheden har signifikant betydning for andelen af den voksne befolkning, som cykler mindst en gang om ugen, men betydningen er meget større for cykling under transport end for fritids-cykling. Hvis befolkningstætheden erstattes af antal km cykelstier pr. km², finder vi det samme, men det skyldes først og fremmest, at der er et stærkt sammenfald mellem befolkningstæthed og det relative antal km cykelstier i den enkelte kommune. Det socioøkonomiske indeks, som er et indeks for, hvor stor en andel ledige på kontanthjælp, førtidspensionister, indvandrere og andre udsatte grupper udgør af kommunens borgere, har som for andre bevægelsesaktiviteter i fritiden en betydning for fritids-cykling, men har også signifikant betydning for cykling til og fra arbejde. Endelig har naturdækningen, dvs. hvor meget natur der findes i kommunen i forhold til kommunens størrelse, en lille men signifikant betydning for både fritids-cykling og transport-cykling.

Hvad angår person-karakteristika har såvel køn, alder som socioøkonomisk position signifikant betydning for såvel fritids-cykling som transport-cykling. Sandsynligheden for at mænd cykler i fritiden er større end

sandsynligheden for, at kvinder gør det, mens det omvendte gælder for cykling til og fra arbejde eller uddannelse. Sandsynligheden for at cykle i fritiden er størst blandt de midaldrende og ældre, mens det omvendte gælder for transport-cykling. Sandsynligheden for at cykle i fritiden – mindst en gang om ugen – er størst blandt studerende, borgere i beskæftigelse og blandt folkepensionister, mens sandsynligheden er mindst blandt førtidspensionister og selvstændige. Det samme mønster finder vi for cykling til og fra indkøb, besøg mv.

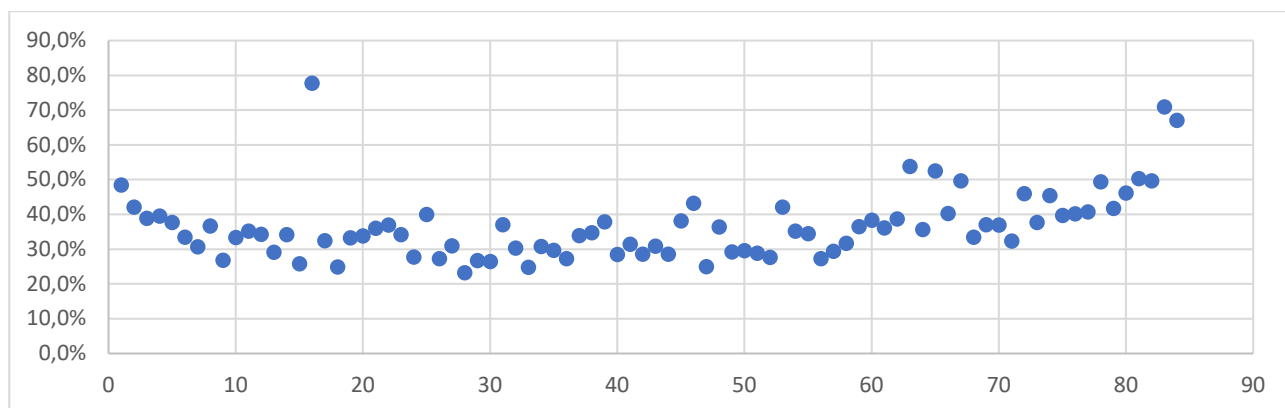
Endelig bekræfter regressionsanalysen de deskriptive analyser af sammenhængen mellem borgernes vurdering af det område, hvor de bor, og andelen som cykler. En positiv vurdering (enig i udsagnet) af, 'at der er grønne områder tæt på', at 'der er flere stier i området', og at 'der er smukt i området', øger sandsynligheden for at cykle i fritiden, mens det ikke eller i mindre grad øger sandsynligheden for cykling under transport. En positiv vurdering af, at 'der er muligheder for dagligvareindkøb tæt på', at 'der er fortov eller cykle-stier på de fleste trafikerede veje i området', at 'der er gode muligheder for offentlig transport i området', at 'trafikken er generende i området', og at 'det føles trygt at bevæge sig rundt i området' øger både sandsynligheden for transport-cykling og fritids-cykling, men mest for transport-cykling.

Figur 8. Korrelation på kommuneniveau mellem antal indbyggere pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst en dag om ugen (lodret)



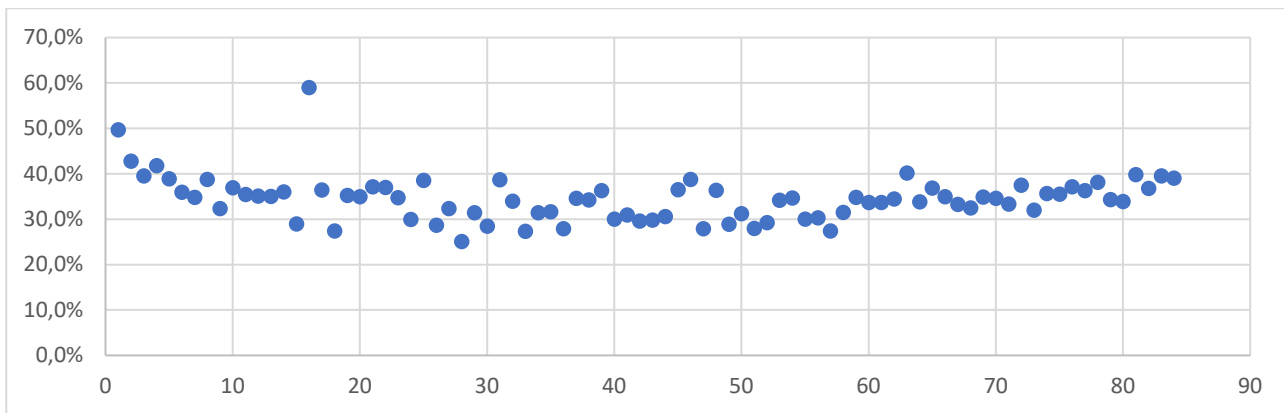
Pearson Correlation: .31, Signifikans: <.001. Hver prik i figuren er en kommune.

Figur 9. Korrelation på kommuneniveau mellem antal indbyggere pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra indkøb, besøg mv. mindst en dag om ugen (lodret)



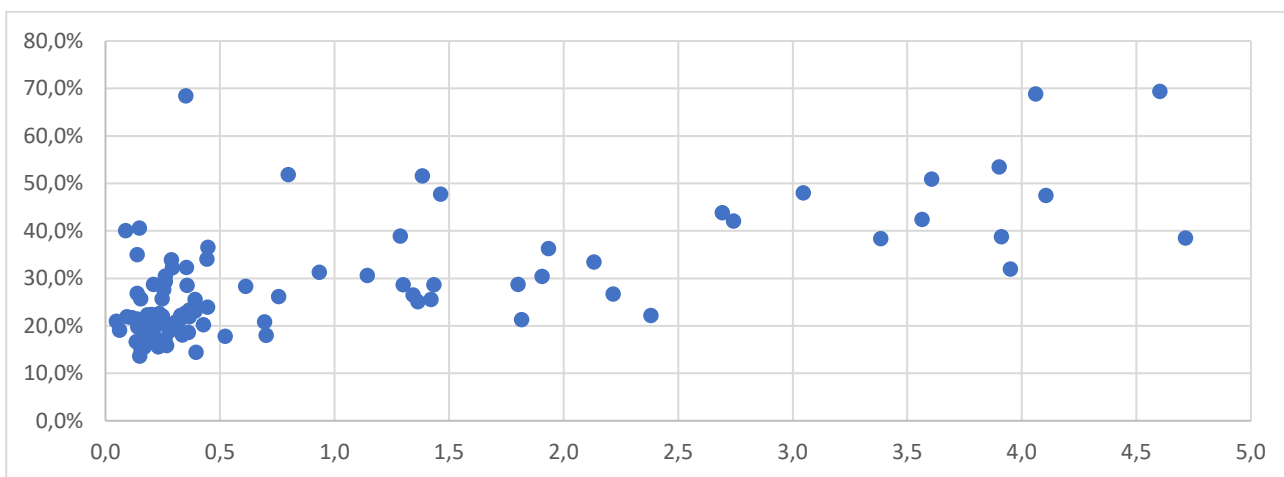
Pearson Correlation: .23, Signifikans: <.001. Hver prik i figuren er en kommune.

Figur 10. Korrelation på kommuneniveau mellem antal indbyggere pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler i fritiden (på hverdagscykel, landevejscykling, mv.) mindst en dag om ugen (lodret)



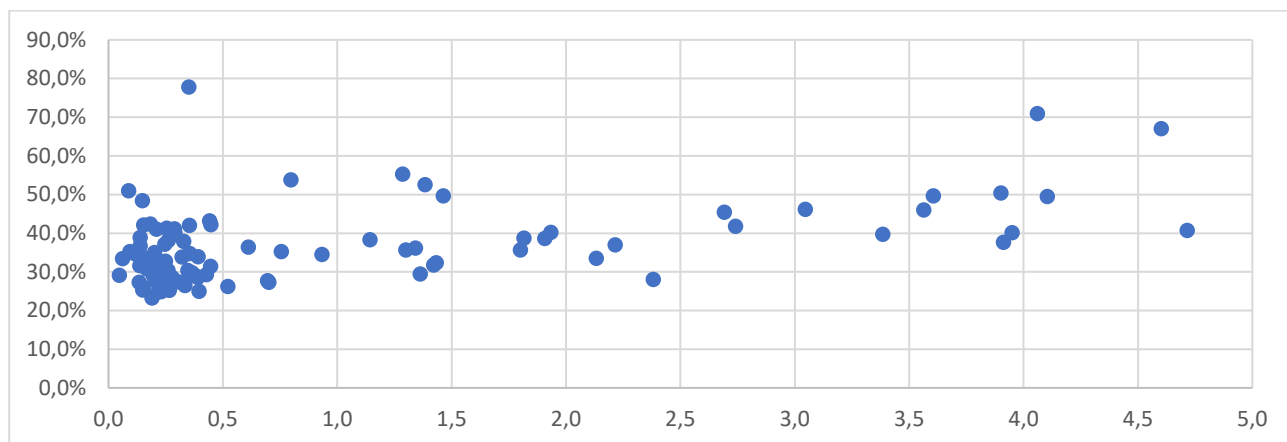
Pearson Correlation: $-.04$, Signifikans: $<.001$. Hver prik i figuren er en kommune.

Figur 11. Korrelation på kommuneniveau mellem km cykelstier pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst en dag om ugen (lodret)



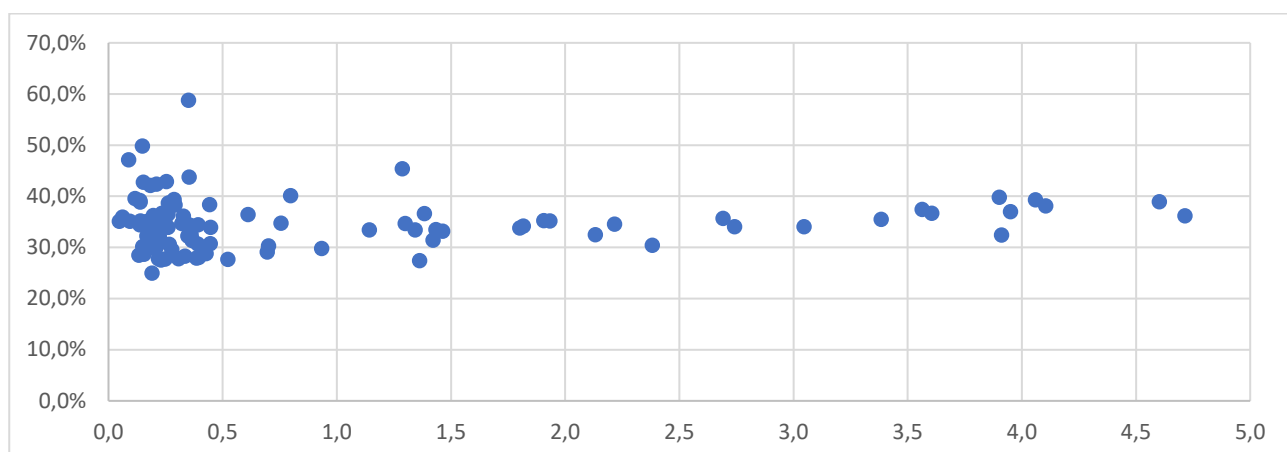
Pearson Correlation: $.66$, Signifikans: $<.001$. Hver prik i figuren er en kommune.

Figur 12. Korrelation på kommuneniveau mellem km cykelstier pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler til og fra indkøb, besøg mv. mindst en dag om ugen (lodret)



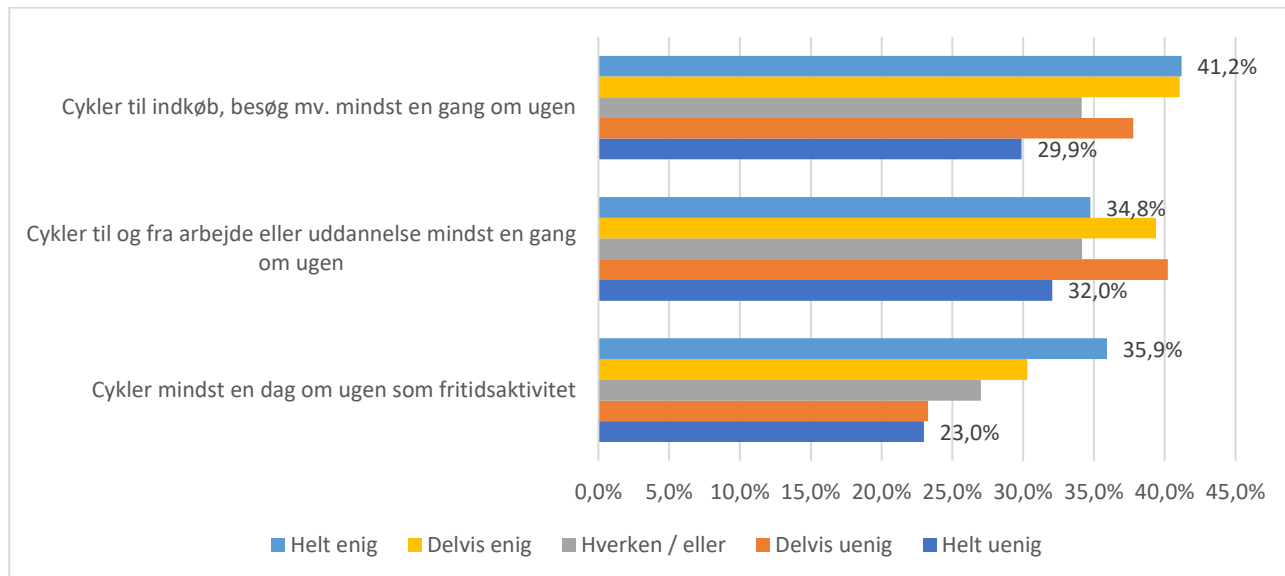
Pearson Correlation: .49, Signifikans: <.001. Hver prik i figuren er en kommune.

Figur 13. Korrelation på kommuneniveau mellem km cykelstier pr. km² (vandret) og andel af voksne borgere – 15 år og ældre – som cykler i fritiden (på hverdagscykel, landevejscyklings, mv.) mindst en dag om ugen (lodret)

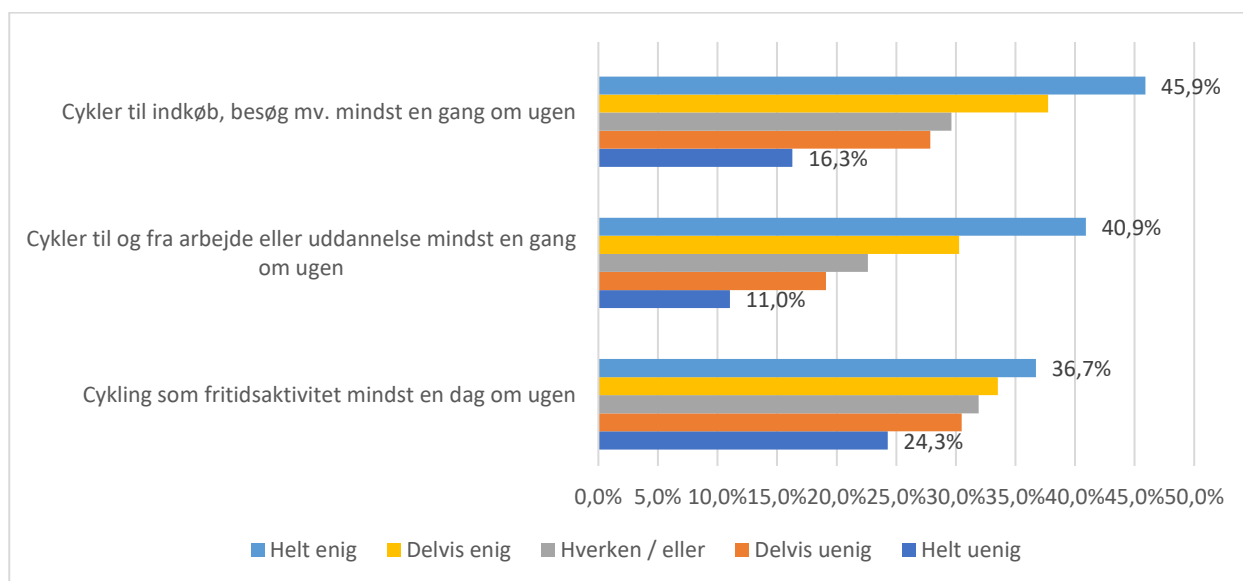


Pearson Correlation: .10, ikke statistisk signifikant. Hver prik i figuren er en kommune.

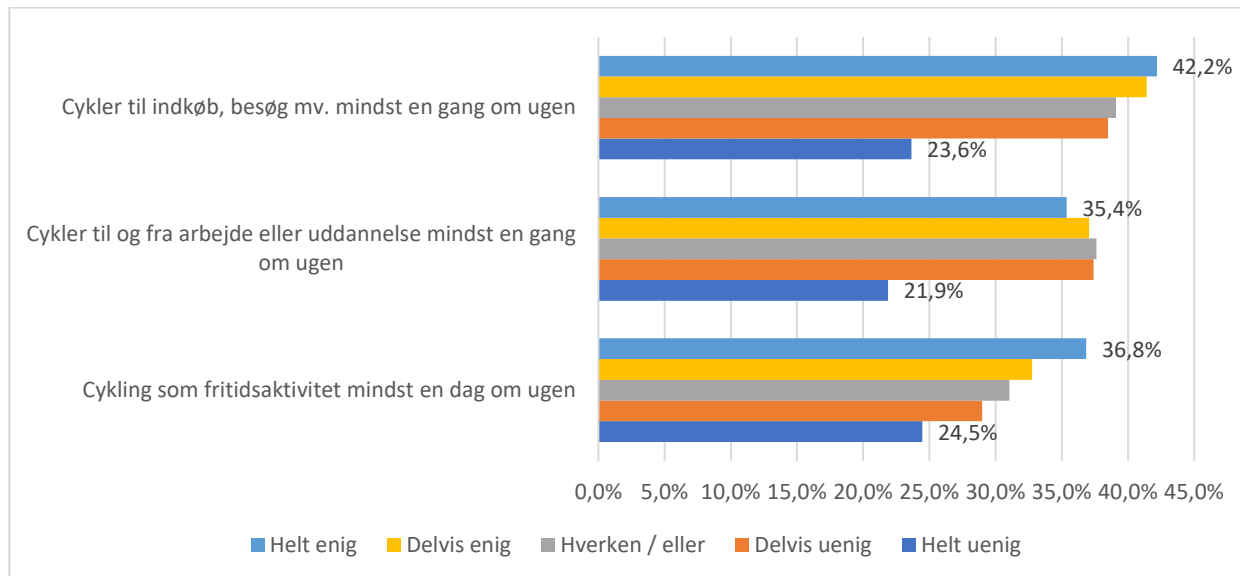
Figur 14. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er grønne områder tæt på (fx park, skov, natur)*



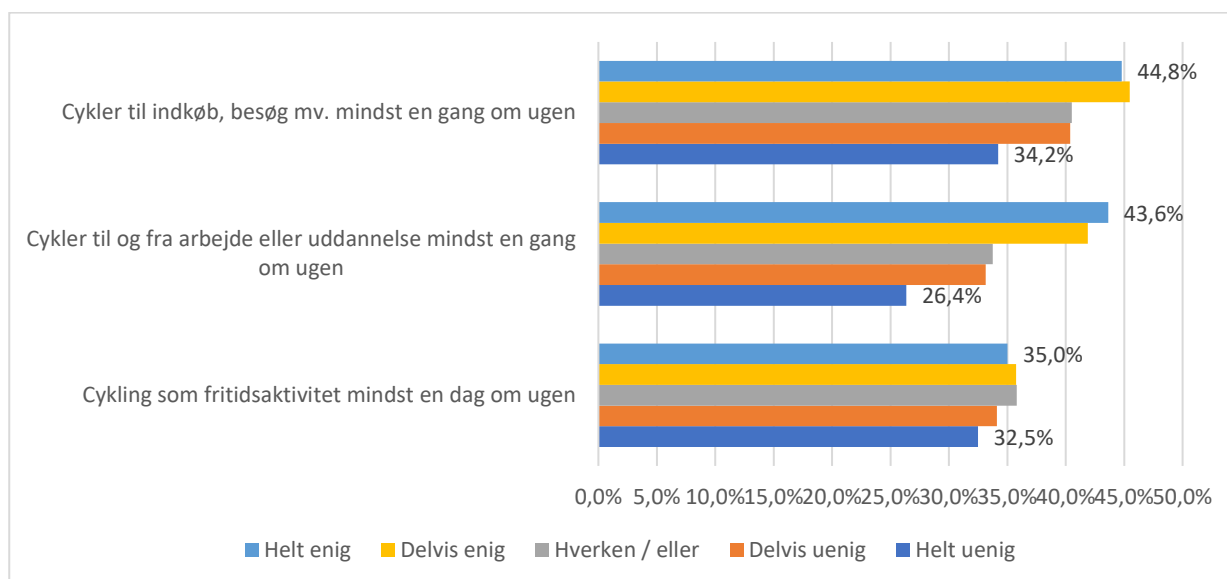
Figur 15. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er fortov eller cykelstier på de fleste trafikerede veje i område*



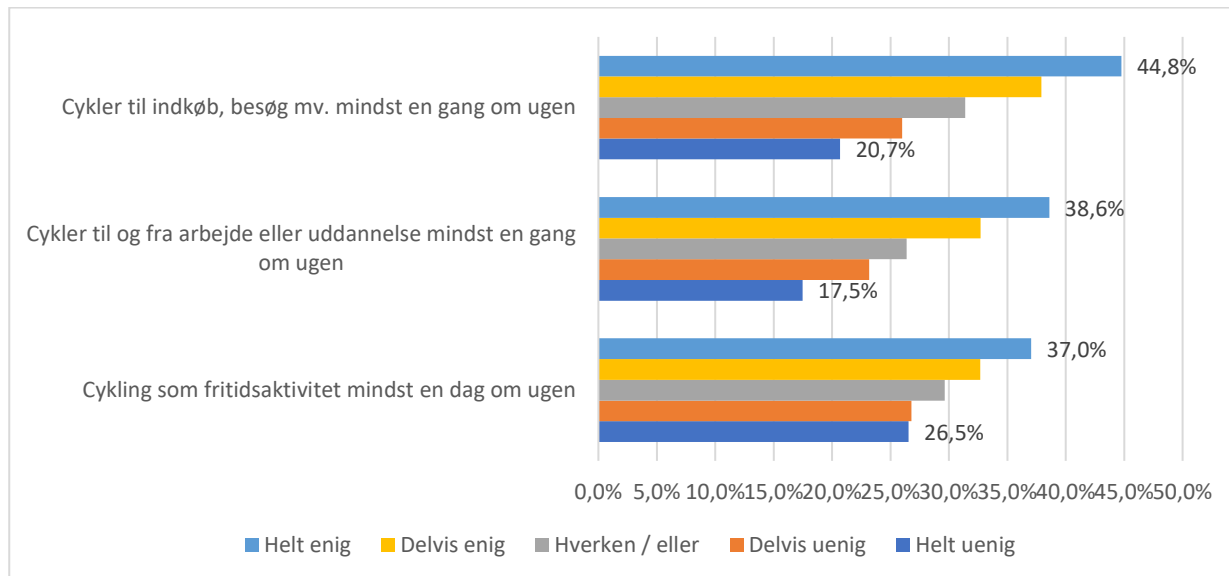
Figur 16. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er flere stier i området*



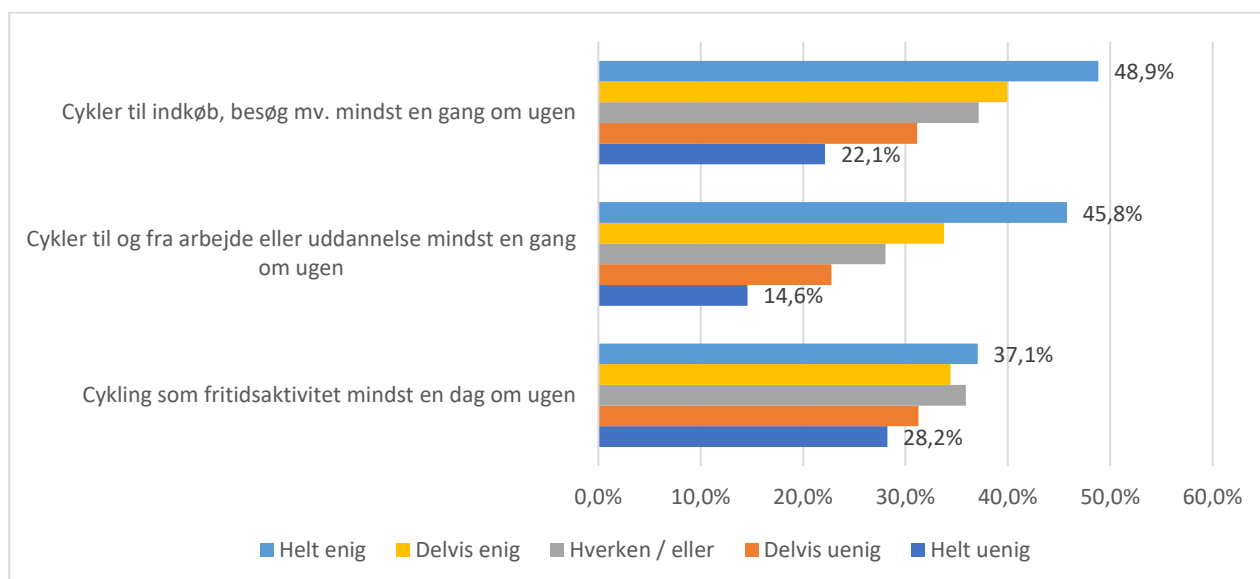
Figur 17. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Trafikken er generende i området*



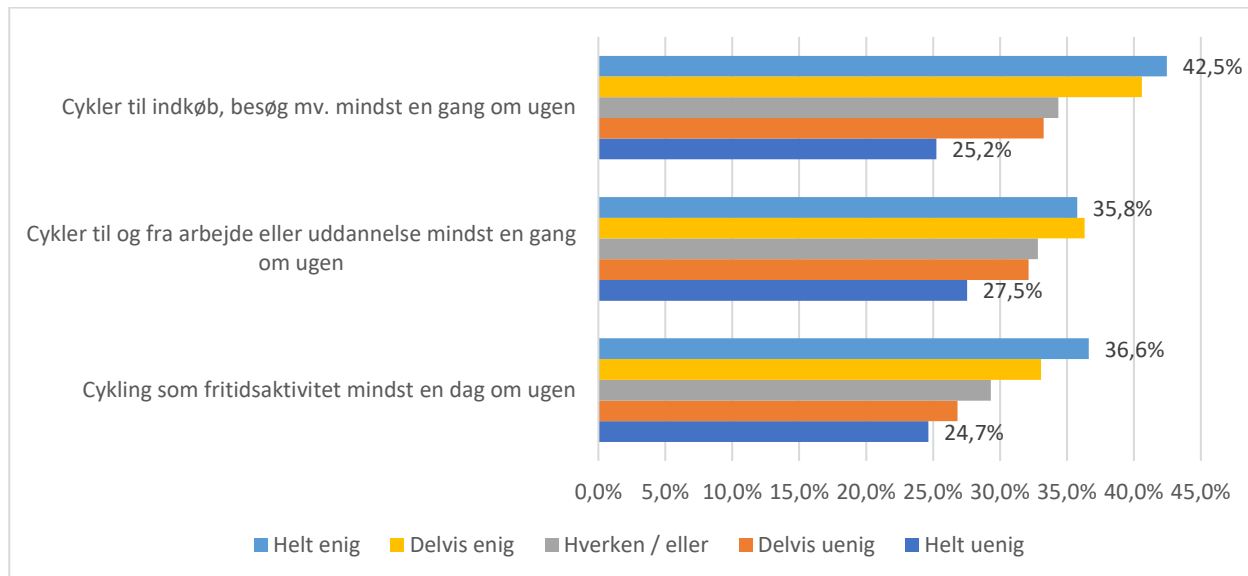
Figur 18. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er ofte folk, der går, løber eller cykler i området*



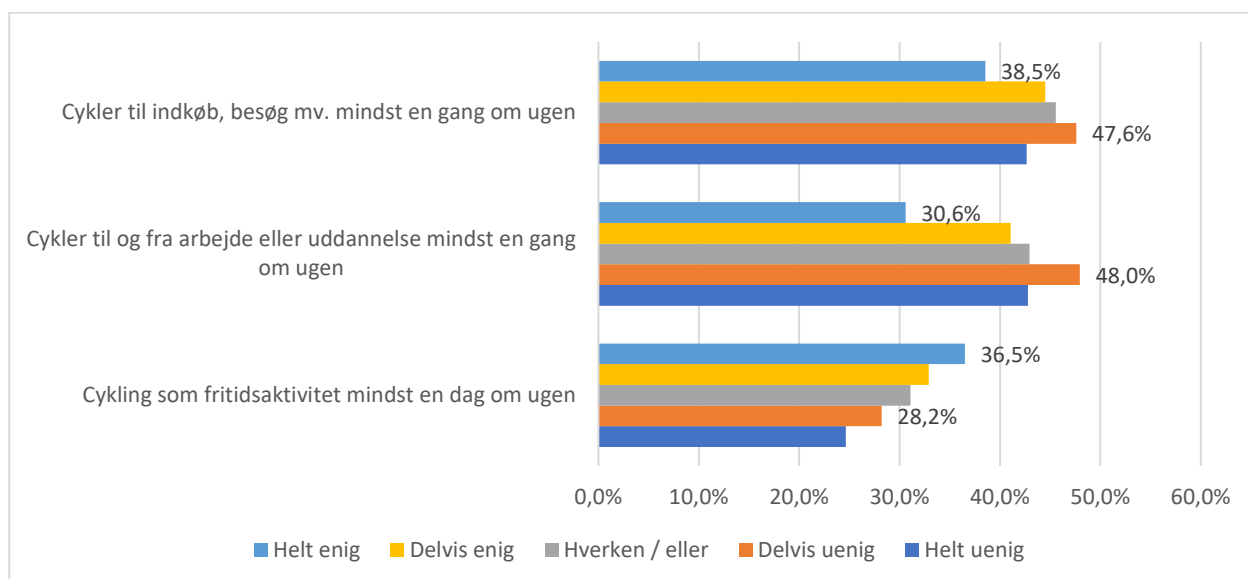
Figur 19. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er gode muligheder for offentlig transport i området*



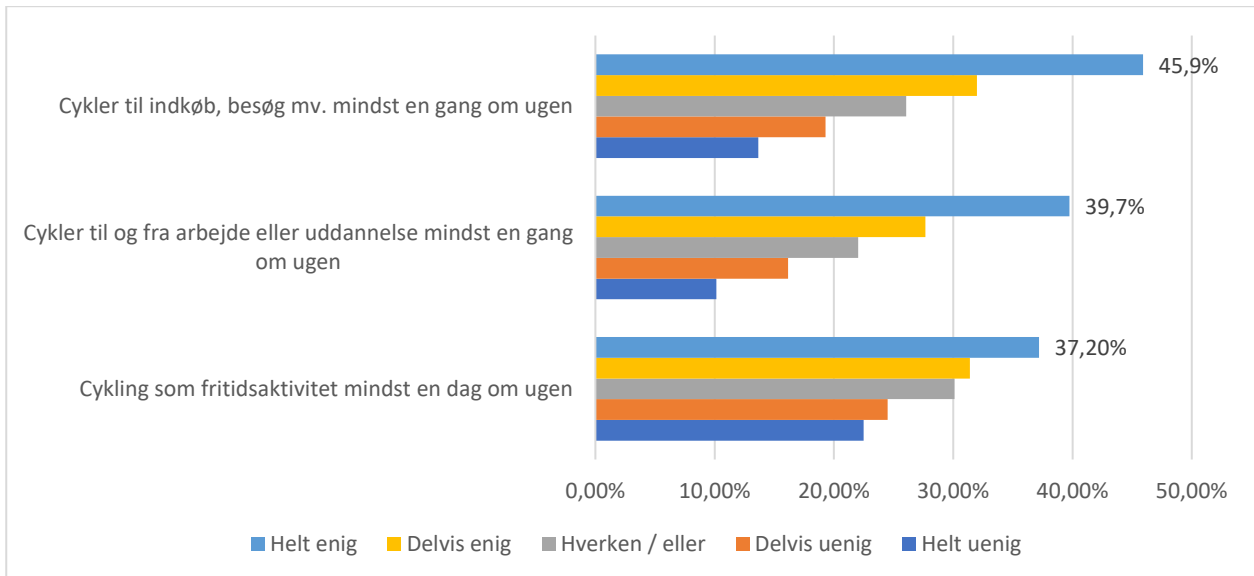
Figur 20. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Det føles trygt at bevæge sig rundt i området*



Figur 21. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er smukt i området*



Figur 22. Andel af voksne – 15 år og ældre – som cykler mindst en gang om ugen, opdelt efter hvor enig respondenter er i følgende udsagn: *Der er muligheder for dagligvareindkøb tæt på (fx købmand, bager, supermarked)*



Tabel 6. Logistisk regressionsanalyse af sammenhængen mellem kommunekarakteristika, personkarakteristika og område-karakteristika og andelen som mindst en gang om ugen cykler i fritiden, til og fra arbejde eller uddannelse og til og fra indkøb, besøg mv.

	Cykling i fritiden	Cykling til og fra arbejde eller uddannelse	Cykling til indkøb, besøg mv.
	Exp (Coefficient)	Exp (Coefficient)	Exp (Coefficient)
<i>Kommune-karakteristika</i>			
Befolkningstæthed 2021 (indbyggere pr. km ²)	1.028***	1.234***	1.143***
Socioøkonomisk indeks 2021 α	1.246**	1.375*	1.236
Naturdækning (m ² natur pr. indbygger)	1.022**	1.017*	1.020***
<i>Person-karakteristika</i>			
Kvinder (reference: mænd)	.837***	1.119***	.996
Alder (reference: 15 – 19 år)			
Alder 30 – 49 år	1.114**	.679***	.817***
Alder 50 – 69 år	1.755***	.756***	.866*
Alder 70 år +	1.104*	.856	.589***
Arbejdsmarkedstilknytning (reference: Lønmodtager på grundniveau)			
Lønmodtager på mellemniveau	1.172***	1.446***	1.581***
Selvstændig	.946	.807***	.979
Studerende	1.294***	2.027***	1.946***
Folkepensionist	1.311***		2.022***
Førtidspensionist	.580***		.959
Arbejdsledig	.949		1.377***
Orlov eller hjemmegående	.827***		.930
<i>Område-karakteristika: Vurdering af nærområdet (enig i udsagn) (ref.: ikke enig, hverken eller, ved ikke)</i>			
Der er muligheder for dagligvareindkøb tæt på	1.450***	1.519***	2.005***
Der er grønne områder tæt på (fx park, skov, natur)	1.112***	.933	.993
Der er fortov eller cykelstier på de fleste trafikerede veje	1.142***	1.552***	1.393***
Der er flere stier i området	1.118***	.982	1.103*
Trafikken er generende i området	1.096***	1.189***	1.193***
Der er ofte folk, der går, løber eller cykler i området	1.174***	1.132***	1.263***
Der er gode muligheder for offentlig transport i området	1.079***	1.260***	1.156***
Det føles trygt at bevæge sig rundt i området	1.096***	1.164***	1.236***
Der er smukt i området	1.191***	.950*	.985

α Det socioøkonomiske indeks er en sammenvejning af 14 socioøkonomiske indikatorer, der rangerer kommunerne i forhold til hinanden på den samlede sociale 'belastning' (bl.a. andel af indbyggere på kontakthjælp, som er indvandrere og som får førtidspension).

Signifikans niveau: * < .05, ** < .01, *** < .001

Litteratur

Chapman, L. (2007). Transport and climate change: a review. *Journal of Transport Geography*, Volume 15, Issue 5, 2007, 354-367.

Christiansen, L. B., Cerin, E., Badland, H., Kerr, J., Davey, R., Troelsen, J., Van Dyck, D., Mitáš, J., Schofield, G., Sugiyama, T., Salvo, D., Sarmiento, O. L., Reis, R., Adams, M., Frank, L., & Sallis, J. F. (2016). International comparisons of the associations between objective measures of the built environment and transport-related walking and cycling: IPEN Adult Study. *Journal of Transport & Health*, 3(4), 467-478. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.02.010>

Christiansen, L. B., Madsen, T., Schipperijn, J., Ersbøll, A. K., & Troelsen, J. (2014). Variations in active transport behavior among different neighborhoods and across adult life stages. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 316-325. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.10.002>

Götschi, T., Garrard, J. & Giles-Corti, B. (2016) Cycling as a Part of Daily Life: A Review of Health Perspectives, *Transport Reviews*, 36:1, 45-71, DOI: 10.1080/01441647.2015.1057877

Ibsen, B., Høyer-Kruse, J. og Elmose-Østerlund, K. (2021). *Danskernes bevægelsesvaner og motiver for bevægelse. Resultater fra undersøgelse af bevægelsesvaner*. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund. https://www.sdu.dk/-/media/files/om_sdu/centre/c_isc/danmark_i_bevaegelse/danskernesbevaegelsesvaner-rapport.pdf

Johannessen, S. (2021) - Cykelsti netværket i Danmarks kommuner udregnet fra OpenStreetMap data. Data er hentet 1 oktober 2021 fra GeoFabrik. URL til undersøgelsen: https://docs.google.com/spreadsheets/d/e/2PACX-1vTZf0N_3VzNYahyC5wfDr_M9IKOTAGkiM3-myG-zavf4lxJTpsQgmp2i0E7gS7MyP2BTnUMPFbnNzGi/pubhtml

Malmgren, A.C.A.; Elle, I. & Christiansen, H. (2021). Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om cykeltrafik i Danmark. Danmarks Tekniske Universitet. Offentlig gjort af Danmarks Statistik.

Neves, A. & Brand, C. (2019). Assessing the potential for carbon emissions savings from replacing short car trips with walking and cycling using a mixed GPS-travel diary approach. *Transportation Research Part A* 123, 2019: 130-146. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.022>

Ried-Larsen, M.; Rasmussen, M.G; Blond, K., et al. (2021). Association of Cycling With All-Cause and Cardiovascular Disease Mortality Among Persons With Diabetes: The European Prospective Investigation Into Cancer and Nutrition (EPIC) Study. *JAMA Intern Med.* 2021;181(9):1196–1205. doi:10.1001/jamainternmed.2021.3836

Wengel, T. T. T., & Troelsen, J. (2019). *Omgivelsernes betydning for fysisk aktivitet: Litteraturstudie af sammenhængen mellem byens indretning og fysisk aktivitet*. Sundhedsstyrelsen. <https://www.sst.dk/-/media/Udgivelser/2019/Omgivelsernes-betydning-for-fysisk-aktivitet-litteraturstudie.ashx?la=da&hash=4028412C0FDC767CCCCA188BC9A2965F0FE3C7C5>

Zerlang, M. (2018). *Danmark set gennem et cykelhjul*. Gads forlag.

Bilag – Datagrundlag

Analyserne i denne rapport bygger på data fra en spørgeskemaundersøgelse af danskernes bevægelsesvaner fra forskningsprojektet Danmark i Bevægelse.

Spørgeskemaet blev udviklet i samarbejde med forskere og eksperter inden for de forskellige fagområder, som undersøgelsen har fokus på. Det omfattede både kolleger på Syddansk Universitet og nationale og internationale forskere i fysisk aktivitet, idrætsvaner, motiver for fysisk aktivitet mv. Da et udkast til spørgeskemaet forelå, blev det testet af forskere på området; af en mindre gruppe borgere, som besvarede spørgsmålene samtidig med, at en forsker fulgte besvarelsen (for at teste, om spørgsmålene blev forstået rigtigt); og til sidst af en prøvepopulation på omkring 2.000 respondenter i samarbejde med Aalborg Universitet. Dette førte til en række ændringer i spørgeskemaet. Spørgeskemaets indhold og udformning har således været forberedt grundigt gennem forundersøgelser og test.

Spørgeskemaet var opdelt i seks dele: 1) Praktisk fysisk betonet arbejde i hjemmet; 2) fysisk aktivitet på arbejde eller studie; 3) fysisk aktivitet som transport (fx gang, cykling og løb); 4) fysisk aktivitet i fritiden; 5) muligheder for fysisk aktivitet i det område, hvor man bor; 6) samt spørgsmål om respondenter (arbejdsliv, husstand, helbredtstilstand mv.).

Danmarks Statistik (DST Survey) udtrak i september 2020 godt 404.000 tilfældigt udvalgte voksne i Danmark (15 år eller ældre) – stratificeret på køn, alder og kommunens befolkningstal – til at deltage i undersøgelsen. For at få nok svar i de mindre kommuner, blev der 'oversamlet', dvs. udtrukket forholdsmæssigt flere i de mindre kommuner, og tilsvarende 'undersamlet', dvs. udtrukket forholdsmæssigt færre i de største kommuner. Formålet dermed var at opnå et tilstrækkeligt antal svar i alle kommunerne til at kunne gennemføre pålidelige analyser i hver enkelt kommune som grundlag for at kommune sammenligne på tværs af kommunerne.

Spørgeskemaet blev sendt til de godt 404.000 voksne i Danmark den 19. oktober 2020, hvoraf langt de fleste modtog invitationen til at besvare spørgeskemaet via e-Boks. Knap 12.000 modtog invitationen som et almindeligt brev, fordi de ikke var e-Boks brugere. Der blev udsendt to påmindelser via e-Boks undervejs i perioden, henholdsvis den 30. oktober og den 11. november, inden spørgeskemaundersøgelsen lukkede den 29. november.

Spørgeskemaet kunne kun besvares elektronisk via et link. Linket kunne tilgås direkte i brevene i e-Boks, mens dem, der havde modtaget brevet fysisk, skulle indtaste en hjemmesideadresse og en kode for at tilgå spørgeskemaet. Blandt alle gennemførte svar blev der trukket lod om otte præmier á 10.000 kr. skattefrit.

163.133 voksne besvarede spørgeskemaet, hvilket svarer til 40 pct. af dem, der modtog spørgeskemaet. Af disse 163.133 voksne har 83.176 angivet at være erhvervsaktive som deres hovedbeskæftigelse. Den primære gruppe af respondenter, som danner grundlaget for resultaterne af analyserne i denne rapport, vil således primært bygge på besvarelsene fra disse 83.176 erhvervsaktive danskere.

Generelt har kvinder i lidt højere grad end mænd, og ældre i højere grad end unge besvaret spørgsmålene. For at analysen af data er repræsentativ for hele befolkningen er data derfor efterfølgende blevet 'vægtet' i forhold til køn, alder og kommunestørrelse. Det har ikke været muligt at foretage en sådan vægtning i forhold til uddannelsesniveau.

Da spørgeskemaundersøgelsen var lukket, blev en såkaldt frafaldsundersøgelse gennemført i løbet af december 2020 for at få viden om, hvor meget svarmønsteret blandt dem, der besvarede spørgeskemaet,

afveg fra svarmønsteret blandt dem, der ikke svarede. Det er sandsynligt, at de bevægelsesaktive voksne har haft mere lyst til at besvare spørgeskemaet, end dem som ikke er så bevægelsesaktive. Jysk Analyse, der har ekspertise i telefoninterviews, ringede til et repræsentativt udsnit af de borgere, der ikke havde besvaret spørgeskemaet. Disse informanter blev spurgt om deres deltagelse i de fysiske aktivitetsformer, der blev spurgt om i spørgeskemaundersøgelsen. 2.100 respondenter var i målgruppen for frafaldsundersøgelsen, hvoraf 829 personer (40 pct.) besvarede spørgsmålene. Sammenholdt med svarene fra spørgeskemaundersøgelsen viser svarene fra frafaldsundersøgelsen, at respondenterne her er lidt mindre fysisk aktive. Det er ikke muligt at vægte sig ud af denne 'bias', men vigtigt at være opmærksom på i tolkningen af resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen.

Svarene i spørgeskemaundersøgelsen blev indsamlet i oktober og november 2020. Det skete imens Danmark var ramt af en pandemi, og hvor restriktioner periodisk har påvirket rum og rammer for idræt og fysisk aktivitet. Således har nedlukninger af bl.a. idrætsfaciliteter og fitnesscentre samt et generelt forsamlingsforbud haft stor betydning for befolkningens muligheder for at dyrke bestemte former for idræt og fysisk aktivitet.

Vi skønner dog, at denne situation ikke har haft afgørende betydning for svarene om befolkningens idræts- og bevægelsesvaner. Dette skyldes først og fremmest, at vi bad deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen om at svare for de seneste 12 måneder – dvs. også før Covid-19 ramte. Dernæst har vi indhentet svar i en periode i efteråret 2020, hvor smittetallene var lave og forholdene forholdsvis normale for idræt og fysisk bevægelse.

I spørgeskemaundersøgelsen spørger vi om Covid-19 har haft en indflydelse på befolkningens bevægelsesvaner (inden for fire såkaldte bevægelses-domæner fritid, hjem, arbejde og transport). De fleste svarede, at deres fysiske aktivitetsniveau var uændret i deres fritid (især blandt de ældre). Mange var mere fysisk aktive i hjemmet, andre var mindre fysisk aktive på arbejdet, mens fysisk aktivitet under transport var forholdsvis uændret. De unge oplevede større ændringer både til den positive side og den negative (især dem der er afhængige af fysiske rammer). Men andelen, som svarede, at de var mere fysisk aktiv i forhold til før Corona, var næsten lige så stor som andelen, der svarede, at de var mindre fysisk aktiv. Corona havde ikke en så entydig negativ indvirkning på det fysiske aktivitetsniveau, som man kunne forvente.

ISBN:

978-87-94233-79-8 (trykte version)

978-87-94233-80-4 (digitale version)