

Hvor er der potentiale for mere cykling i Danmark

Trine Top Klein-Wengel og Jasper Schipperijn
Syddansk Universitet

Anna Dinesen
Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme

En undersøgelse af, hvor
der er størst potentiale for at
fremme cykling i Danmark

Indhold

01	Baggrund og formål	3
02	Transportprofiler	4
03	Opsummering	11
04	Metode	13
05	Bilag 1 – Datagrundlag	14
06	Bilag 2 – Tabel, deskriptiv analyse transportprofiler	15
07	Bilag 3 – Datasæt og variabelbeskrivelse	20

01 Baggrund og formål

Formålet med dette projekt er at præsentere meget detaljeret geografisk viden om danskernes transport- og cykeladfærd samt afstand til arbejde og andre destinationer, og herigennem gøre det muligt at undersøge og forstå netop dette. Projektet er udarbejdet som samfinansieret forskning i samarbejde mellem Syddansk Universitet og Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme.

Projektet bygger på data fra forskningsprojektet 'Danmark i bevægelse'. Der er i projektet udviklet et GIS-kort til fremvisning af den indsamlede data, for at gøre det let tilgængeligt og relevant, sådan at kommuner og andre, der arbejder med cykelfremme, kan få størst mulig gavn af den nye viden.

Der er store forskelle på potentialet for cykelfremme blandt landets kommune og også inden for kommunegrænser. Dette projekt vil være et værdifuldt værktøj, der kan hjælpe med at kortlægge, hvordan man kan arbejde mest effektivt med cykelfremmende indsatser i specifikke områder.

Med projektets GIS-kort er der muligt at zoome ind på fx kommuner eller meget specifikke områder inden for kommunegrænser, det kunne være omkring en bestemt skole, et boligområde eller et trafikknudepunkt og få detaljeret viden om transportvaner, herunder motiver og barrierer for cykling. Den nye viden om borgernes afstand til uddannelse, arbejde eller indkøb og om deres motiver for transportvalg, vil give et stærkere vidensgrundlag, når kommuner skal prioritere, hvor der skal gøres en indsats for at forbedre cykelforholdene.

Projektet er særlig relevant, hvis man skal afdække potentialet for øget cykeltransport til og fra arbejde eller uddannelse. I projektet arbejdes der med en antagelse om, at en person har et stort potentiale for at cykle mere, hvis vedkommende bor inden for 5 km fra sit arbejde eller uddannelse. Hvis en person har 5-15 km til arbejde eller uddannelsen, antages det, at der stadig er et potentiale, og at dette potentiale er stigende i takt med elcyklens udbredelse.

Alle data er tilgængeligt i fire geografiske niveauer, hhv. region, kommune, trafikzone (som også anvendes i DTU's Trafikvaneundersøgelse) samt kvadratnetklynger (som anvendes af Danmarks Statistik til at opgøre befolkningsoplysninger).

02 Transportprofiler

For at fremme danskernes aktive transport på cykel til arbejde eller uddannelse, er det væsentligt at identificere de danskere, der har potentiale for at cykle mere. Det er nemlig ikke alle danskere, der har dette potentiale – enten fordi de har så langt til arbejde eller uddannelse, at det ikke er realistisk, at de vil cykle, eller fordi de allerede cykler dagligt. For at identificere de danskere, der har potentiale for at øge deres cykeladfærd til arbejde eller uddannelse, er der dannet fem transportprofiler ud fra data fra spørgeskemaet om:

- 1) Afstand til arbejde eller uddannelse.
- 2) Nuværende cykeladfærd (hyppighed af aktiv transport på cykel til arbejde eller uddannelse).

Det vil i dette afsnit blive beskrevet, hvad der kendetegner de forskellige transportprofiler. Danskere, der ikke er arbejdsaktive eller under uddannelsen, indgår ikke i analysen.

Transportprofiler – beskrivelse og kendetegn

Cykelfrekvens	1-5 km	6-15 km	Mere end 15 km
Aldrig eller sjældnere end 1 dag om ugen	Pendlere med stort cykelpotentiale 11,0 %	Pendlere med cykelpotentiale 17,4 %	Pendlere uden cykelpotentiale 42,2 %
1-2 dage om ugen	Pendlere med yderligere cykelpotentiale (korte afstande) 6,2 %	Pendlere med yderligere cykelpotentiale (længere afstande) 4,9 %	
3-4 dage om ugen			
5 dage eller flere dage om ugen	Daglige cykelpendlere 14,8 %		Supercyklister 3,5 %

Tabel 1: Illustrerer de fem transportprofiler, der er dannet ud fra afstand til arbejde/uddannelse og hyppighed af cykling til arbejde eller uddannelse.

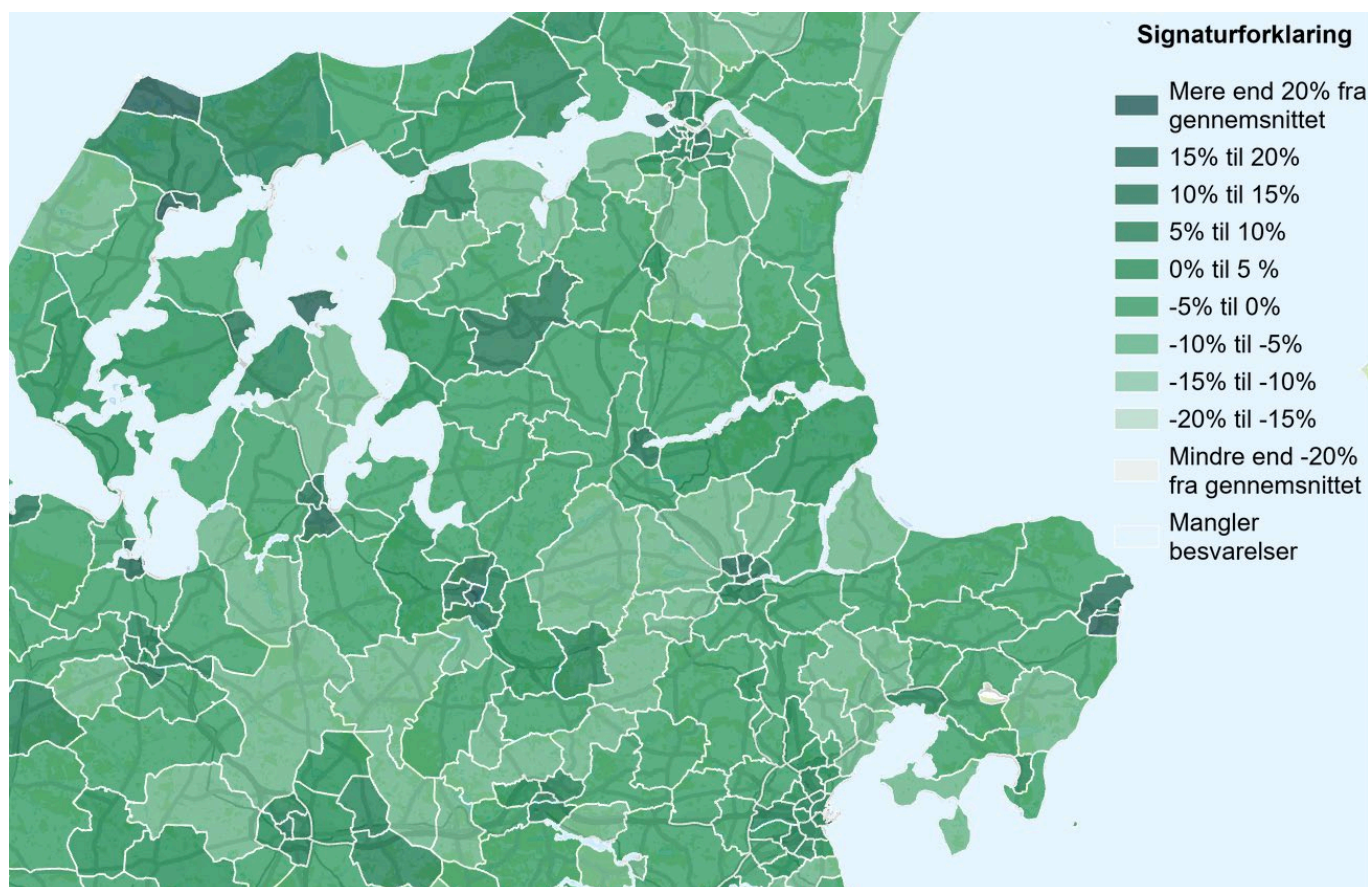
Danskerne i transportprofilerne er, på baggrund af deres eksisterende cykeladfærd og afstand til arbejde eller uddannelse, vurderet til at have forskellige grader af potentiale for at ændre transportadfærd. Hvor de der 1) allerede cykler 5 dage om ugen eller mere og/eller 2) har mere end 15 km til arbejde eller uddannelse (profiler markeret med grøn), er vurderet til at have begrænset eller intet ændringspotentiale, er danskerne i de resterende transportprofiler vurderet til at have et ændringspotentiale. Profilerne med et ændringspotentiale udgør tilsammen 39,5% af befolkningen. For detaljeret deskriptiv analyse af transportprofilerne se bilag 2.

Nedenfor beskrives de forskellige transportprofiler yderligere.

Pendlere med stort cykelpotentiale

Danskerne i denne profil vurderes at have stort potentiale for at cykle mere, da de har 1-5 km til arbejde eller uddannelse, men cykler sjældent eller aldrig. Det vurderes dog at være en udfordring, at de aldrig eller sjældent cykler, hvilket kunne antyde, at de ikke oplever cykling som en mulighed. I profilen indgår 11,0 % af det samlede antal personer i transportprofilerne. Når man ser på kortene, så ses der ikke et tydeligt mønster i forhold til, hvor i Danmark personer med denne profil bor. Med andre ord, de bor mange forskellige steder, som kan ses på kort 1.

På trods af, at de har maksimalt 5 km på arbejde eller uddannelse, angives tid og afstand som en barriere for 27,9% i profilen. Kun 47,5% oplever, at det er hurtigt og nemt at cykle til trods for den korte afstand og til trods for, at de oplever, at der er gode muligheder for aktiv transport der, hvor de bor, bl.a. indkøb (91,1%), fortove og cykelstier (87,4%) og stier (86,5%). Hele 25% har ikke adgang til en cykel. 10.9% angiver, at de er i dårlig form. Og 19,5% oplever det som en barriere, at de gør ærinder på vejen eller har andre med.



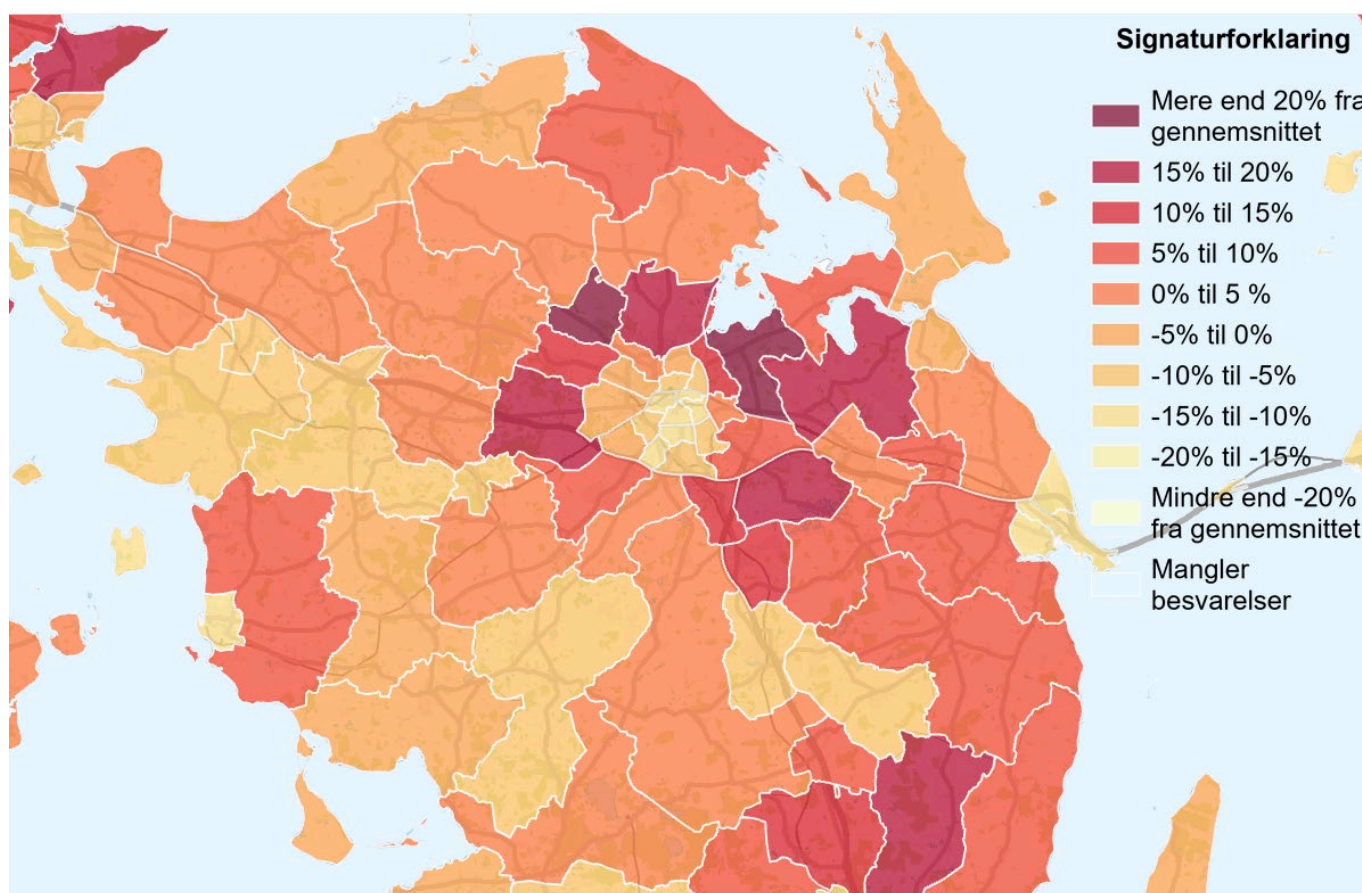
Kort 1: Forskel fra gennemsnit i andel af danskere, der kategoriseres som Pendlere med stort cykelpotentiale, aggregeret på trafikzoner, vist for Midt- og Nordjylland.

Pendlere med cykelpotentiale

Danskerne i denne profil vurderes at have ændringspotentiale, da deres arbejde eller uddannelse er indenfor elcykelafstand (6-15km), men de cykler sjældent eller aldrig. Det vurderes dog at være en udfordring, at de aldrig eller sjældent cykler til arbejde eller uddannelse og samtidig har forholdsvis langt. I profilen indgår 17,4 % af det samlede antal personer i transportprofilerne. Når man ser på kortene, så bor personer med denne profil især i udkanten af de større byer, for eksempel ved Odense, som vist på kort 2.

50% af danskerne i profilen er mellem 40 og 59 år, og det er den profil med den højeste gennemsnitsalder på 44 år. Det er den profil, hvor den største andel af deltagerne, 44,4%, har børn boende i husstanden.

Knap 20% har ikke adgang til en cykel, mens hele 90,3% har adgang til en bil. 20,3% angiver, at det er en barriere for mere aktiv transport, at de gør ærinder på vejen eller har andre med, og 20,9% angiver det som en barriere, at de prioriterer tid på arbejde eller familie. Deltagerne i denne profil oplever i mindst grad, at der er gode muligheder for aktiv transport i det område, de bor i.



Kort 2: Forskel fra gennemsnit i andel af danskere, der kategoriseres som Pendlere med cykelpotentiale, aggregeret på trafikzoner, vist for Fyn.

Pendlere med yderligere potentiale (korte afstande)

Danskerne i denne profil vurderes at have et ændringspotentiale, da de har kort cykelafstand (1-5 km) til arbejde eller uddannelse og allerede cykler mindst 1 dag om ugen. De har allerede cykelvaner, hvorfor de anses at have potentiale for at cykle flere dage. Det er vigtigt at notere, at der sandsynligvis er en gruppe i profilen uden ændringspotentiale, da nogle af dem, der cykler 3-4 dage om ugen, muligvis arbejder hjemme de sidste dage og derfor ikke skal transportere sig til arbejde eller uddannelse flere dage end de allerede gør. I profilen indgår 6,2% af det samlede antal personer i transportprofilerne.

Det er den profil, hvor der er den laveste gennemsnitsalder på 40 år. 62,4% procent i profilen er kvinder, og det er derved den profil med størst andel kvinder. Derudover er det en af de profiler, hvor den mindste andel (36,7%) angiver, at der bor børn i husstanden.

I denne profil oplever de generelt, at der er gode muligheder for aktiv transport der, hvor de bor, bl.a. indkøb (95,4%), fortove og cykelstier (92,3%) og stier (87,4%). Dog oplever 38,6% også, at der er generende trafik. Det er en barriere for mere aktiv transport for 17,1% i profilen, at de ofte gør ærinder på vejen eller har andre med. Godt halvdelen har mulighed for selv at planlægge deres arbejde, og cirka 25% er studerende, hvilket antyder, at de ikke nødvendigvis har brug for at transportere sig alle dage.

Pendlere med yderligere potentiale (længere afstande)

Danskerne i denne profil vurderes at have ændringspotentiale, da de har elcykelafstand (6-15 km) til arbejde eller uddannelse, og allerede cykler mindst 1 dag om ugen. De har allerede cykelvaner, hvorfor de anses at have potentiale for at cykle flere dage, til trods for afstanden. Det er vigtigt at notere, at der sandsynligvis er en gruppe i profilen uden ændringspotentiale, da nogle af dem, der cykler 3-4 dage om ugen, muligvis arbejder hjemme de sidste dage og derfor ikke skal transportere sig til arbejde eller uddannelse. I profilen indgår 4,9% af det samlede antal personer i transportprofilerne.

Blandt danskerne i profilen er der generelt en oplevelse af, at der er gode muligheder for aktiv transport der, hvor de bor, bl.a. indkøb (91,1%) og fortove og cykelstier (88,7%). Dog oplever 38,9% også, at der er generende trafik. Det er en barriere for mere aktiv transport for 15,8% i profilen, at de ofte gør ærinder på vejen eller har andre med, samt at de prioriterer tid på arbejde og/eller familie. Over halvdelen har mulighed for selv at planlægge deres arbejde, hvilket antyder, at de ikke nødvendigvis har brug for at transportere sig alle dage.

Pendlere uden potentiale for mere cykling

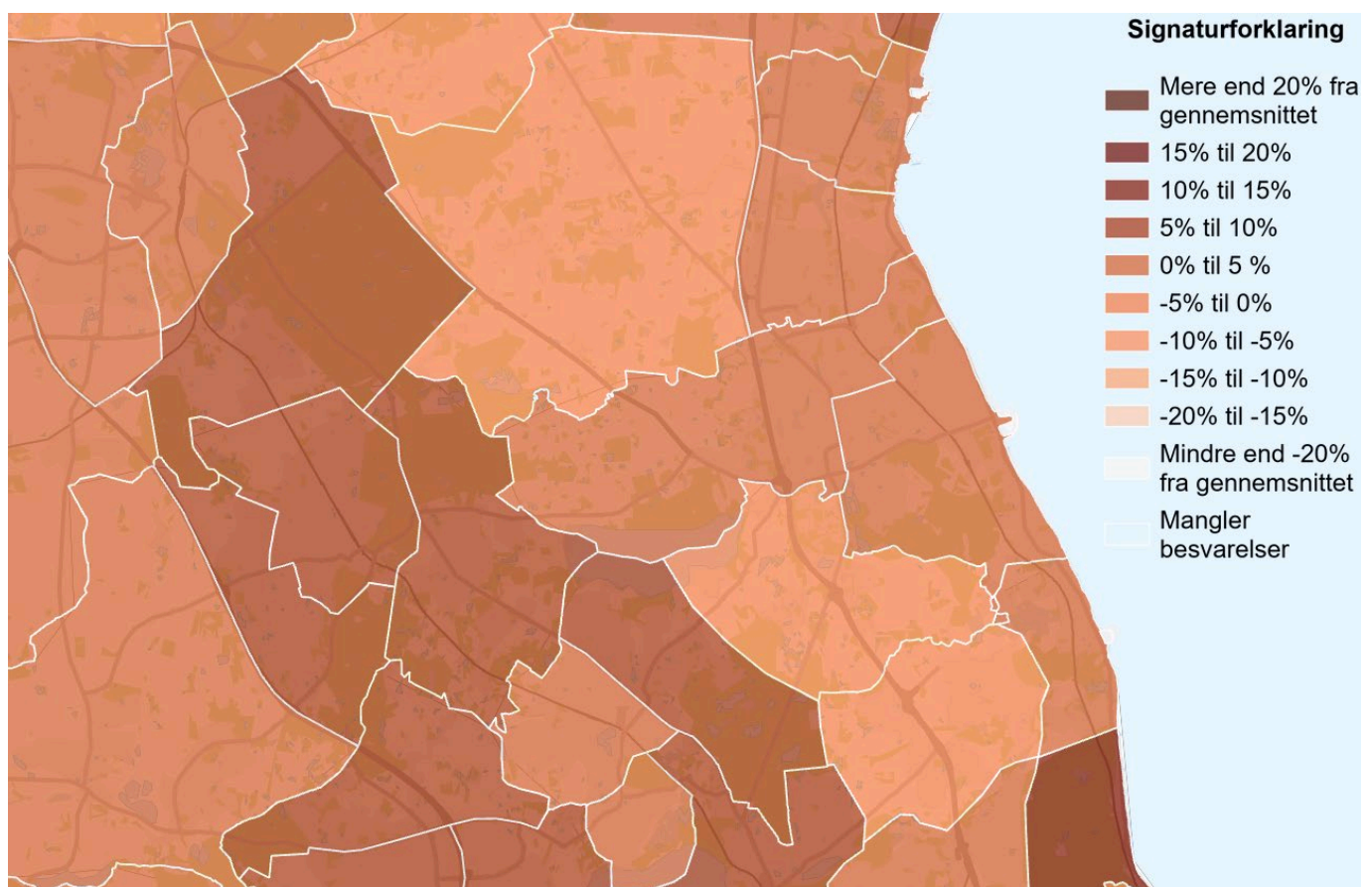
En gruppe danskere vurderes til at have intet eller minimalt potentiale for at cykle mere, da de enten 1) har mere end 15 km til arbejde eller uddannelse, eller 2) allerede cykler til arbejde eller uddannelse 5 dage om ugen eller mere. Samlet set er 60,5% i transportprofilerne en del af profiler med "Pendlere uden potentiale for mere cykling".

Transportprofilen er inddelt i tre underprofiler, da det især findes væsentligt at kigge på, om der er særlige kendetegn og læringspotentiale ved underprofilerne, fx "Supercyklisterne", der inkluderer danskere der har langt til arbejde eller uddannelse (>15km), men som samtidig cykler '3-4 dage om ugen' eller '5 dage om ugen eller mere'.

Supercyklisterne

Supercyklist har mere end 15 km til arbejde/uddannelse og cykelpendler 5 dage om ugen eller mere. I denne profil indgår 3,5% af det samlede antal personer i transportprofilerne. Karakteristika for personer i profilen vil blive beskrevet nærmere nedenfor, da de, til trods for et minimalt eller manglende potentiale for at cykle mere til arbejde eller uddannelse, kan bidrage til at forstå, hvorfor nogle personer cykler ofte eller altid, selvom de har langt (>15km) på arbejde eller uddannelsen.

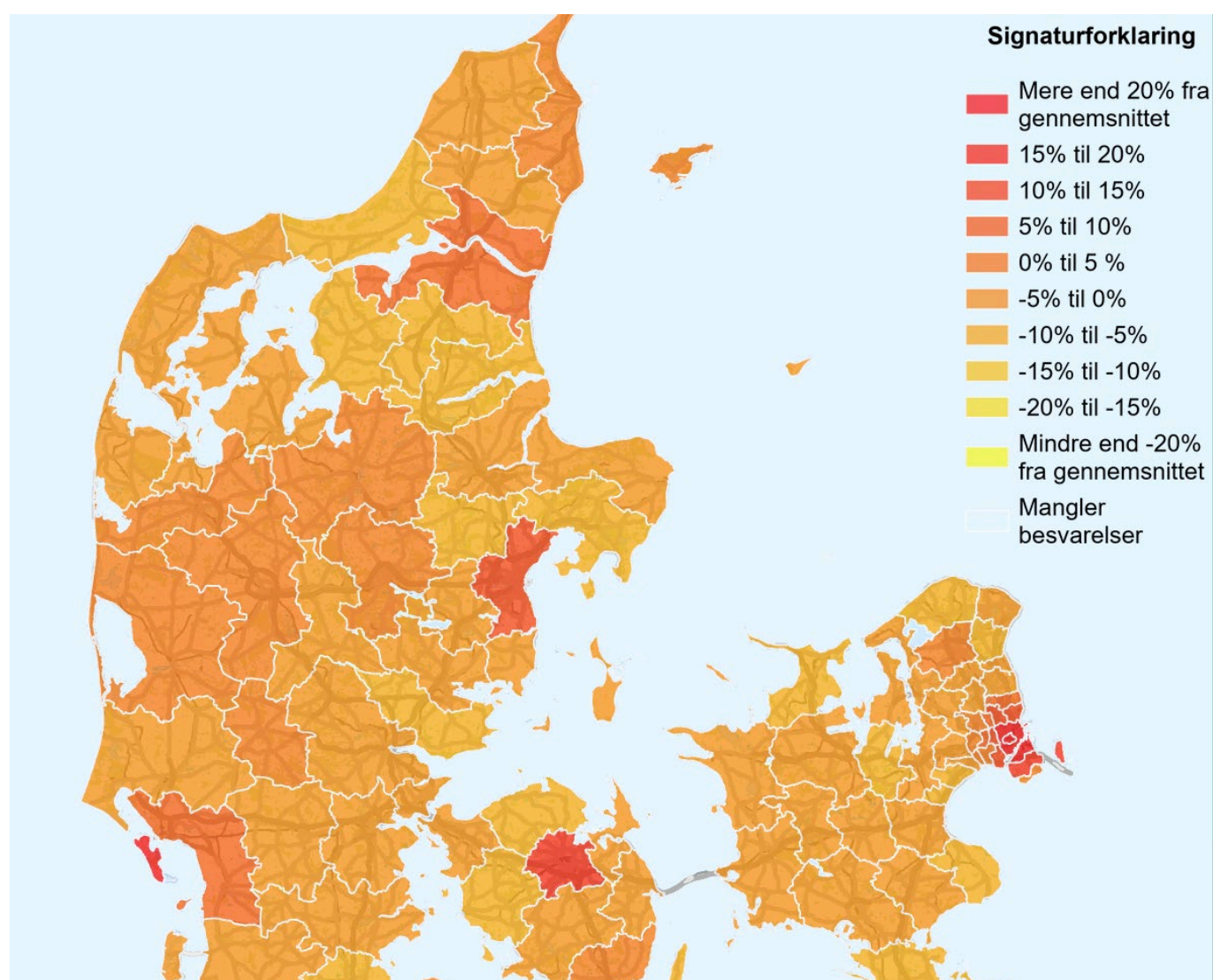
Supercyklisterne er den profil, der har den laveste gennemsnitsalder på 40 år, og størst andel i den yngste alderskategori 15-19 år (12,8%). Halvdelen i profilen er mænd, og det er faktisk den eneste profil, hvor der ikke er størst andel af kvinder. De oplever generelt, at der er gode muligheder for aktiv transport der, hvor de bor, bl.a. indkøb (92,0%), fortove og cykelstier (88,7%) og stier (88,4%). Til trods for den lange afstand, som de cykler næsten hver dag, angiver under halvdelen (45,3%), at tid og afstand er en barriere for mere aktiv transport. Kun 65,5% har adgang til bil, og en stor andel af dem (73,2%) har cyklet i fritiden indenfor det seneste år. Der er meget få selvstændige (2,1%) og mange studerende (24,9%). Når man ser på kort 3, så ser det ud til at mange bor nord for København, tæt på Supercykliststien Farumruten.



Kort 3: Forskel fra gennemsnit i andel af danskere tæt på Farumruten i Nordsjælland, som kategoriseres som "Supercyklist", aggregeret på trafikzoner.

Daglige cykelpendlere

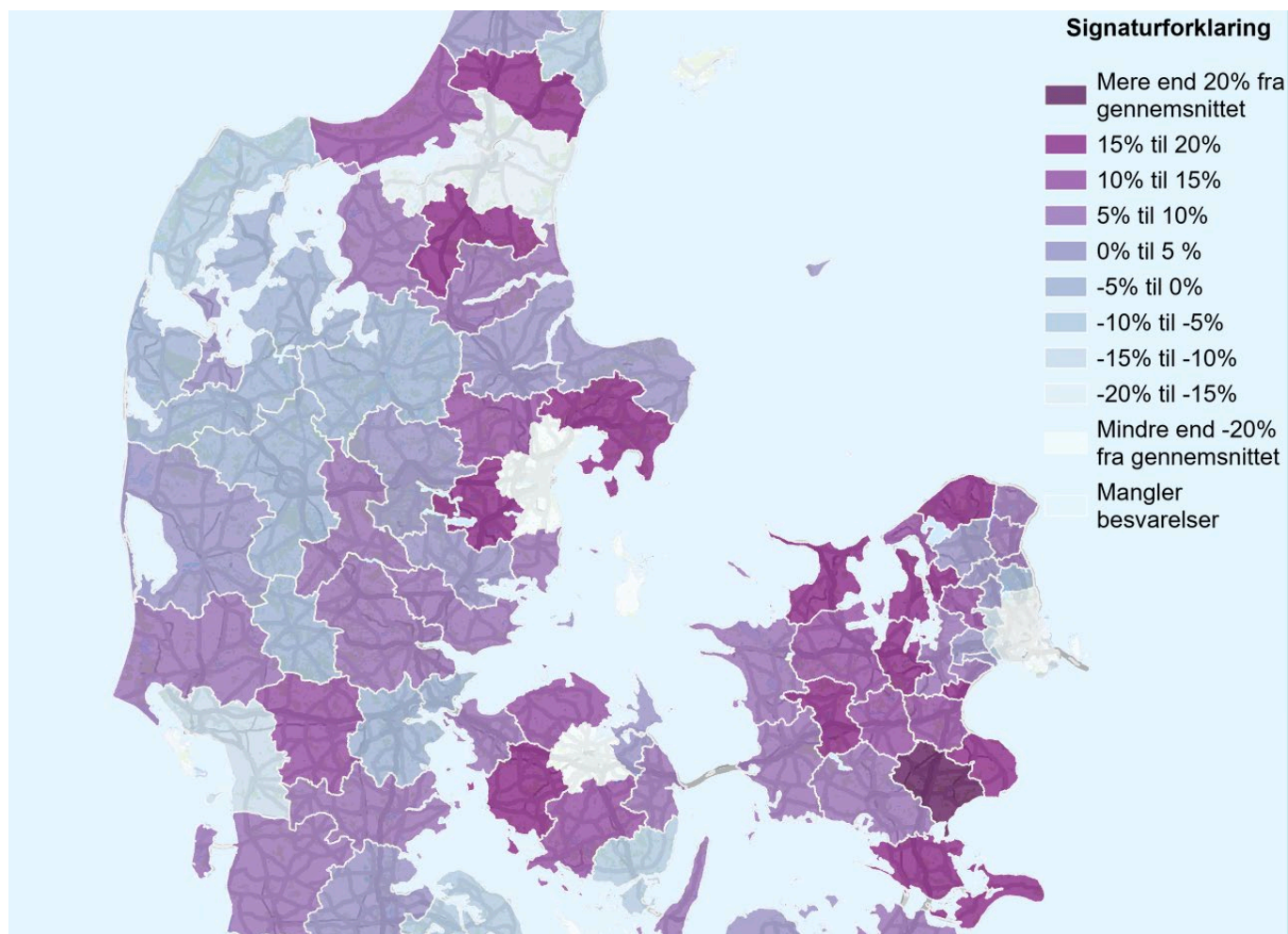
Daglige cykelpendlere har 1-15 km til arbejde/uddannelse og cykelpendler 5 dage om ugen eller mere. I denne profil indgår 14,8% af det samlede antal personer i transportprofilerne. Mange daglige cykelpendlere i storby kommuner, samt på øerne.



Kort 4: Forskel fra gennemsnit i andel af daglige pendlere”, aggregeret på kommuner.

Pendlere uden cykelpotentiale

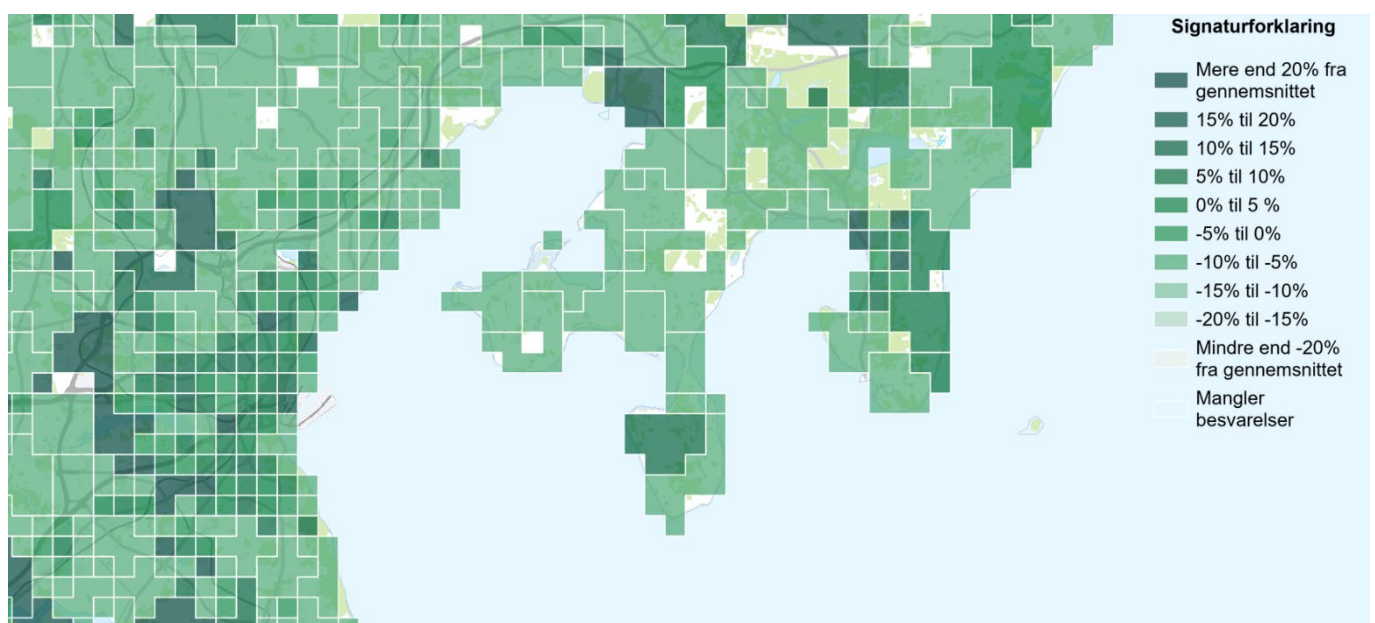
Pendlere uden cykelpotentiale har mere end 15 km til arbejde/uddannelse og cykelpendler aldrig eller næsten aldrig. I denne profil indgår 42,2% af det samlede antal personer i transportprofilerne. Denne profil vil ikke, til trods for sin størrelse, blive beskrevet yderligere, da den ikke er vurderet interessant på baggrund af det manglende potentiale for at cykle mere ud fra afstand (>15km) til arbejde eller uddannelse. På kort 5 kan det ses, at mange af disse pendlere bor i kommuner uden større byer, som ligger indenfor en rimelig afstand til storby kommuner.



Kort 5: Forskel fra gennemsnit i andel af pendlere uden cykelpotentiale, aggregeret på kommuner.

03 Opsummering

Resultaterne fra analyserne viser, at der er potentiale for at ændre cykeladfærden mange steder i landet og blandt mange mennesker. Det gør sig gældende i landdistrikterne såvel som i de større byer. Dette spredte billede af ændringspotentiale understreger vigtigheden af, at der undersøges nærmere på mere detaljeret data på trafikzoneniveau eller kvadratnetklynge niveau for at kunne identificere, hvor der i særdeleshed er ændringspotentiale.



Kort 6: Forskel fra gennemsnit i andel af danskere i Aarhus og omegn der kategoriseres som "Pendlere med stort cykelpotentiale" aggregeret på kvadratnetklynger.

Når der kigges nærmere på transportprofilerne med potentiale for større eller mindre transportadfærdsændring, så udgør de næsten 40% af det samlede antal danskere i transportprofilerne, dvs. danskere over 15 år som er i arbejde eller under uddannelse, og har angivet afstanden fra deres hjem til deres arbejde eller uddannelse. Der er altså næsten 40% af danskerne, der bor indenfor en afstand, hvor det er muligt at cykle til og fra arbejde eller uddannelse – men som ikke allerede cykler 5 dage om ugen eller mere til og fra arbejde eller uddannelse. Fremadrettet er det væsentligt at fokusere på, hvad der kan gøres for denne gruppe og målrette indsatser til netop dem.

For nogle vil barriererne være større end for andre. Af de danskere, der allerede cykler 3-4 dage om ugen til arbejde eller uddannelse, vil der formentlig være en gruppe, der arbejder eller studerer hjemme én eller flere dage om ugen. Det vil i så fald ikke være muligt for denne gruppe at øge deres cykelaktivitet til og fra arbejde eller uddannelse. Men selv hvis vi udelukker denne gruppe, der cykler 3-4 dage om ugen til arbejde eller uddannelse, vil der stadig være næsten 30% af danskerne, der har potentiale for at cykle mere på arbejde eller uddannelsen.

Der er henholdsvis 11% 'Pendlere med stort cykelpotentiale' og 17,4% 'Pendlere med cykelpotentiale'. Altså danskere over 15 år, som er i arbejde eller under uddannelse, der bor indenfor cykel- eller elcykelafstand til arbejde eller uddannelse, men som ikke cykler eller cykler mindre end én dag om ugen. For disse grupper er der potentiale for en stor adfærdsændring. Det vil dog kræve en stor indsats, da der er tale om en komplet vaneændring mod en adfærd, som ikke praktiseres i forvejen. Dette gøres bl.a. klart, da 20-25% af danskerne i disse profilerne angiver,

at de ikke har adgang til en cykel, hvilket er væsentligt, hvis de skal ændre deres vaner og vælge cyklen i stedet for bilen.

Det fremgår af resultaterne, at der ikke er en entydig barriere, der har betydning for cykeladfærden, men der er flere faktorer, der på forskellig vis afholder danskerne fra at cykle mere. Dog fremstår kombinationsture, hvor aktiv transport til og fra arbejde eller uddannelse kombineres med ærinder på vejen, fx at handle eller aflevere/hente børn, som en barriere på tværs af transportprofilerne. For det første skal det i et byplanlægningsmæssigt perspektiv nævnes, at det vil være nemmere at kombinere flere ærinder på cykel, hvis destinationerne er placeret tæt på hinanden. Derudover kan el-ladcyklen potentielt være en løsning på udfordringen for mange børnefamilier.

De danskere, der har cykelafstand eller elcykelafstand til arbejde eller uddannelse og som samtidig cykler 1-2 eller 3-4 dage om ugen, er også dem, hvor den største andel angiver, at der er generende trafik i det område, de bor i.

04 Metode

Data i dette projekt stammer fra en spørgeskemaundersøgelse af danskernes bevægelsesvaner fra forskningsprojektet 'Danmark i bevægelse', gennemført af Syddansk Universitet. Spørgeskemaet er besvaret af 163.133 voksne danskere i efteråret 2020. For mere information om 'Danmark i bevægelse' se: [www.sdu.dk/da/forskning/danmark i bevaegelse](http://www.sdu.dk/da/forskning/danmark-i-bevaegelse)

Alle cykelrelaterede data fra spørgeskemaundersøgelsen 'Danmark i Bevægelse' er i dette projekt koblet med adressen for hver respondent samt baggrundsdata fra Danmarks Statistik. Data er efterfølgende analyseret, anonymiseret og aggregeret geografisk på fire niveauer:

- 1) Region
- 2) Kommune
- 3) Landstrafikmodel zoner (brugt af DTU i Trafikvaneundersøgelsen)
- 4) Kvadratnetklynger (brugt af Danmarks Statistik for befolkningsoplysninger)

At data er aggregeret geografisk betyder, at alle svar fra personer, som bor i et pågældende område, er samlet. Og at der for hvert område er udregnet andelen i dette område, der har svaret det pågældende.

Især de to datasæt for henholdsvis landstrafikmodel zoner og kvadratnetklynger er aggregeret i relativt små geografiske områder, hvilket gør resultaterne meget brugbare for kommuner og andre aktører, der vil arbejde med cykelprojekter og -indsatser i lokale områder.

For kommuner, landstrafikmodel zoner og kvadratnetklynger er alle resultater vægtet på basis af køn og alder for eventuelle skævheder i repræsentativitet af respondenterne.

Data på kvadratnetklynger er det mest detaljerede dataset, det har været muligt at danne. Der er taget udgangspunkt i 1 km kvadratnet, og data er opgjort i de samme enheder, som Danmarks Statistik anvender. I praksis betyder det, at kvadratnetceller med et mindre antal husstande end minimumskravet ift. anonymisering skal lægges sammen med andre celler. De sammenlagte celler kaldes kvadratnetklynger. Se www.dst.dk/da/TilSalg/produkter/geodata/kvadratnet for mere information.

05 Bilag 1 – Datagrundlag

Data fra spørgeskemaundersøgelsen af danskernes bevægelsesvaner fra forskningsprojektet Danmark i Bevægelse, danner grundlag for analyserne i denne rapport.

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) baggrundsspørgsmål om respondenter (arbejdsliv, husstand, helbredstilstand mv.).

I september 2020 blev godt 404.000 tilfældigt udvalgte voksne i Danmark (min 15 år) udtrukket af Danmarks Statistik til at deltage i undersøgelsen. Udtrækket blev stratificeret på køn, alder og kommunens befolkningstal. Der blev oversamlet i de mindre kommuner for at få nok svar i disse områder. Dette blev gjort for at kunne foretage pålidelige analyser i hver enkelt kommune og efterfølgende sammenligne på tværs af kommunerne.

163.133 besvarede spørgeskemaet, hvilket svarer til 40% af dem, der modtog spørgeskemaet igennem deres e-boks. Af disse har 85.117 angivet, at de enten er erhvervsaktive eller under uddannelse og samtidig angivet deres afstand til arbejde eller uddannelse. Det er denne gruppe af respondenter, der danner grundlag for transportprofilerne og analyserne ift. ændringspotentiale for transportprofilerne i nærværende analyse.

Data er vægtet ift. køn og alder. Dette er gjort for at gøre analysen af data repræsentativ for hele befolkningen.

Der blev foretaget en frafaldsundersøgelse efter spørgeskemaundersøgelsen var lukket. Dette for at få viden om, hvor meget svarmønsteret blandt dem, der besvarede spørgeskemaet, afveg fra svarmønsteret blandt dem, der ikke svarede. Når svarerne fra frafaldsanalysen sammenholdes med svarerne fra spørgeskemaundersøgelsen, ses det, at respondenterne fra frafaldsanalysen er lidt mindre fysisk aktive. Denne bias er det ikke muligt at vægte sig ud af, men det er vigtigt at være bevidst om det, når resultaterne tolkes.

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 rammerne for 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 de såkaldte bevægelsesdomæner 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.

06 Bilag 2 – Tabel, deskriptiv analyse transportprofiler

	Pendlere med stort cykelpotentiale	Pendlere med cykelpotentiale	Pendlere med yderligere cykelpotentiale (korte afstande)	Pendlere med yderligere cykelpotentiale (længere afstande)	Pendlere uden potentiale for mere cykling	Daglige cykelpendlere	Super-cyklister	Pendlere uden cykelpotentiale	TOTAL
n	9.363 11,0%	14.850 17,4%	5.315 6,2%	4.136 4,9%	51.453 60,5%	12.570 14,8%	2.969 3,5%	35.914 42,2%	85.117 100,0%
Mean alder	43 år	44 år	40 år	42 år	43 år	39 år	40 år	45 år	43 år
15-19år	8,8%	7,4%	9,9%	8,8%		12,1%	12,8%	4,4%	7,4%
20-29år	17,2%	12,9%	22,3%	17,8%		23,3%	18,4%	11,7%	15,4%
30-39år	13,6%	14,9%	14,0%	15,9%		15,0%	15,3%	16,2%	15,3%
40-49år	20,7%	23,3%	19,8%	21,6%		18,3%	18,7%	25,3%	22,7%
50-59år	24,5%	27,4%	22,1%	23,7%		20,2%	22,1%	28,6%	25,8%
60-69år	13,9%	13,2%	11,0%	11,2%		10,7%	12,2%	13,2%	12,6%
70-79år	1,2%	0,8%	0,8%	1,0%		0,4%	0,5%	0,6%	0,7%

80+år	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Kvinder	56,4%	57,5%	62,4%	57,1%	52,8%	59,4%	49,8%	50,8%	54,9%
Mænd	43,6%	42,5%	37,6%	42,9%	47,2%	40,6%	50,2%	49,2%	45,1%
Børn i husstanden	36,4%	44,4%	36,7%	41,5%		34,0%	38,6%	47,1%	42,3%
Selvstændig	8,9%	5,3%	5,5%	4,0%	3,6%	2,5%	2,1%	4,1%	4,6%
Mellemniveau+	25,4%	32,1%	34,8%	44,0%	38,4%	38,3%	42,1%	38,2%	35,9%
Grundniveau	47,6%	49,5%	35,6%	31,0%	42,7%	33,2%	31,0%	46,9%	43,4%
Studerende	18,1%	13,1%	24,1%	21,0%	15,3%	26,0%	24,9%	10,8%	16,1%
Region Hovedstaden	24,4%	34,1%	33,4%	52,2%	31,2%	48,0%	46,4%	24,0%	32,1
Region Sjælland	12,6%	12,4%	10,6%	7,5%	17,4%	7,4%	20,1%	20,7%	15,1%
Region Syddanmark	24,0%	22,2%	22,8%	16,4%	21,1%	19,1%	15,0%	22,3%	21,5%
Region Midtjylland	26,4%	20,8%	24,1%	17,2%	21,2%	18,7%	13,4%	22,8%	21,7%
Region Nordjylland	12,6%	10,4%	9,1%	6,7%	9,1%	6,7%	5,0%	10,2%	9,6%

Mulighed for selv at planlægge arbejde	46,2%	44,9%	51,0%	55,8%	48,7%	46,0%	55,6%	49,0%	48,2%
Adgang til cykel	75,0%	80,2%	98,4%	98,7%	87,0%	99,5%	98,4%	81,7%	85,8%
Adgang til bil	83,6%	90,3%	74,3%	76,5%	83,9%	58,3%	65,3%	94,3%	84,0%
Rekreativ cykling – landevej	6,0%	7,4%	10,3%	16,1%	11,7%	12,4%	19,1%	10,9%	10,5%
Rekreativ cykling – MTB	8,5%	10,0%	12,6%	14,6%	13,5%	12,0%	15,2%	13,8%	12,3%
Rekreativ cykling – hverdagscykel	38,9%	44,0%	60,1%	62,0%	48,9%	60,4%	58,1%	44,2%	48,3%
Rekreativ cykling – anden cykelform	3,8%	4,5%	4,0%	4,4%	4,3%	3,4%	4,6%	4,5%	4,2%
Rekreativ cykling – total	49,5%	56,4%	69,7%	74,8%	63,2%	70,2%	73,2%	60,0%	61,5%
Barriere 2 Tid og afstand	27,9%	56,7%	28,7%	38,9%	57,4%	26,3%	45,3%	69,4%	51,4%
Barriere 3 Utryk	6,0%	7,9%	5,1%	7,8%	4,6%	3,9%	5,1%	4,8%	5,5%
Barriere 4	19,4%	20,3%	17,1%	15,8%	11,7%	5,0%	6,1%	14,5%	14,6%

Ærinder									
Barriere 11 Træt	17,0%	15,0%	14,3%	14,1%	11,2%	8,4%	10,1%	12,3%	12,8%
Barriere 12 Tid	16,7%	20,9%	10,6%	15,8%	14,6%	6,4%	12,3%	17,6%	15,7%
Barriere 13 Udstyr	9,9%	8,5%	4,3%	4,3%	4,9%	2,8%	4,2%	5,8%	6,0%
Barriere 14 Handicap/syg	4,8%	4,4%	2,8%	2,1%	2,5%	1,3%	1,4%	3,0%	3,1%
Barriere 15 Form	10,9%	10,5%	7,3%	6,2%	6,2%	4,6%	5,5%	6,9%	7,5%
Barriere 16 Skade	5,5%	5,0%	6,3%	6,1%	4,9%	6,0%	6,8%	4,3%	5,1%
Barriere 18 Vejr	25,8%	21,2%	42,3%	42,8%	16,4%	25,9%	24,9%	12,3%	21,1%
Barriere 19 Lide at køre bil	25,8%	24,4%	15,4%	11,7%	14,5%	6,8%	9,0%	17,6%	17,4%
Motiv 1 Sundhed	74,8%	75,5%	84,9%	88,6%	80,3%	84,1%	83,8%	77,5%	80,1%
Motiv 3 Godt for mig	78,0%	78,4%	82,7%	87,0%	80,5%	80,6%	81,0%	80,4%	80,6%
Motiv 6 Kan lide det	77,9%	76,9%	84,9%	87,6%	83,9%	88,5%	86,5%	80,8%	82,7%
Motiv 7 Godt tilpas	76,4%	77,3%	81,0%	85,6%	79,8%	78,9%	80,1%	80,3%	79,6%
Motiv 8 Billigt	33,6%	25,9%	48,0%	47,2%	40,2%	63,9%	52,2%	24,5%	38,8%
Motiv 9 Hurtigt og nemt	47,5%	41,4%	65,9%	55,9%	58,4%	83,5%	68,9%	42,0%	55,4%
Motiv 10 Godt for miljø	46,8%	44,2%	62,9%	64,1%	55,7%	71,3%	65,1%	45,2%	54,4%
Mulighed 1	91,1%	83,5%	95,4%	91,1%	86,1%	96,0%	92,0%	82,2%	87,0%

Indkøb									
Mulighed 2 Grønne områder	95,4%	95,5%	96,2%	95,8%	95,9%	96,0%	95,5%	96,0%	95,8%
Mulighed 3 Fortov/cykelsti	87,4%	78,7%	92,3%	88,7%	81,5%	94,1%	88,4%	76,6%	82,7%
Mulighed 4 Stier	86,5%	83,0%	87,4%	85,8%	84,8%	87,1%	88,7%	83,7%	84,9%
Mulighed 5 Generende trafik	32,8%	32,3%	38,6%	38,9%	32,9%	41,1%	33,8%	29,9%	33,4%
Mulighed 6 Andre i området	87,7%	86,3%	91,6%	90,4%	87,1%	92,2%	90,1%	85,1%	87,5%
Mulighed 7 Offentlig transport	67,3%	61,6%	73,8%	74,4%	61,6%	80,0%	73,7%	54,1%	63,6%
Mulighed 8 Trygt	88,0%	87,6%	90,5%	89,7%	89,0%	90,5%	90,4%	88,4%	88,8%

07 Bilag 3 – Datasæt og variabelbeskrivelse

Nedenfor beskrives de inkluderede variabler relateret til cykeladfærd fra spørgeskemaet i forskningsprojektet 'Danmark i Bevægelse', der bruges i datasættet og analyserne for denne undersøgelse.

For at gøre data fra 'Danmark i Bevægelse' omkring cykeladfærd tilgængeligt for andre, har vi aggregeret data til fire geografiske enheder;

1. Region
2. Kommune
3. Landstrafikzoner
4. Kvadratnetklynger

Alle data er opgjort på en skala som den procentuelle forskel fra landsgennemsnittet for hver variabel. -20% betyder, at den vægtede andel af respondenter i et bestemt område, der har svaret det pågældende, er 20% lavere end landsgennemsnittets svar på det pågældende spørgsmål i det pågældende område. Omvendt betyder 20%, at den vægtede andel af respondenter i et bestemt område, der har svaret det pågældende, er 20% højere end landsgennemsnittets svar på det pågældende spørgsmål i det pågældende område.

De følgende variabler kan vises på kortene:

Transportprofiler
<i>Pendlere med stort cykelpotentiale</i>
<i>Pendlere med cykelpotentiale</i>
<i>Pendlere med yderligere cykelpotentiale (korte afstande)</i>
<i>Pendlere med yderligere cykelpotentiale (længere afstande)</i>
<i>Supercyklist</i>
<i>Daglige cykelpendlere</i>
<i>Pendlere uden cykelpotentiale</i>
Cykel som transport til arbejde/uddannelse
<i>5 dage om ugen eller mere</i>
<i>3-4 dage om ugen</i>
<i>1-2 dage om ugen</i>
<i>Sjældnere end 1 dag om ugen</i>
<i>Aldrig</i>
Cykel som transport til daglige destinationer
<i>5 dage om ugen eller mere</i>
<i>3-4 dage om ugen</i>
<i>1-2 dage om ugen</i>
<i>Sjældnere end 1 dag om ugen</i>
<i>Aldrig</i>
Rekreativ cykling
<i>Landevejscykling på racercykel</i>
<i>Terræncykling på mountainbike</i>

<i>Cykling i fritiden på hverdagscykel</i>
<i>Andre former for cykling i fritiden</i>
Afstand til arbejde/uddannelse
1-5 km
6-10 km
11-15 km
16-20 km
Over 20 km
Oplevet mulighed for dagligvareindkøb tæt på hjem
Barrierer for aktiv transport
<i>Det tager for lang tid og/eller afstandene er for store</i>
<i>Jeg føler mig utryk på vejene</i>
<i>Jeg gør ofte ærinder på vejen eller har andre med</i>
<i>Jeg er ofte for udkørt eller træt</i>
<i>Jeg prioriterer tid på arbejde eller familie</i>
<i>Jeg mangler eller har dårligt udstyr</i>
<i>Jeg har et handicap eller en kronisk sygdom</i>
<i>Jeg er i dårlig form</i>
<i>Jeg er skadet</i>
<i>Det er ofte dårligt vejr</i>
<i>Jeg kan godt lide at køre bil</i>
Motiver for aktiv transport
<i>For at vedligeholde eller forbedre min sundhed</i>
<i>For at gøre noget godt for mig selv</i>
<i>Jeg føler mig godt tilpas bagefter</i>
<i>Det er det billigste</i>
<i>Det er det hurtigste og nemmeste</i>
<i>Det er godt for miljøet og klimaet</i>
Muligheder for aktiv transport (gang, løb, cykel)
<i>Der er grønne områder tæt på</i>
<i>Der er fortov eller cykelsti på de fleste trafikerede veje</i>
<i>Der er flere stier</i>
<i>Der er ikke generende trafik</i>
<i>Der er ofte folk, der går, løber eller cykler</i>
<i>Der er gode muligheder for offentlig transport i området</i>
<i>Det føles trygt at bevæge sig rundt</i>



Syddansk Universitet

Telefon: +45 6550 1000
sdu@sdu.dk
www.sdu.dk



Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme

Telefon: +45 7244 2339
cykelviden@vd.dk
Cykelviden.dk