

# Cykling blandt 50+ årige



*Foto: Mikkel Østergaard*

Ældre  Sagen



## **Forord**

I dette notat afrapporteres resultaterne af en spørgeskemaundersøgelse om cykling blandt de 50+ årige. Undersøgelsen blev gennemført som en del af et større projekt om cykling blandt de ældre aldersgrupper med fokus på sikkerhed, tryghed og adfærd, og har til formål at fremme cykling gennem livet. Projektet er et samarbejde mellem Cyklistforbundet og Ældre Sagen. Det er finansieret af cykelpuljen 2014.

Hel eller delvis gengivelse af notatet er tilladt med kildeangivelse: *Cykling blandt 50+ årige.*, Cyklistforbundet & Ældre Sagen, 2015.

## Indhold

Resumé .....	3
Før du læser notatet .....	5
Baggrund .....	5
Metode .....	5
Respondenterne .....	7
Resultater .....	10
Årsager til cykelstop og hvad, der kan få folk til at cykle igen .....	10
Motivation for at cykle, tryghed og præferencer ved rutevalg .....	12
Aldersforskelle .....	18
Oplevet helbred og tryghed og præferencer i trafikken .....	19
Interesse i tilbud, der støtter op om cykling .....	19
Diskussion .....	21
Konklusion .....	24
Appendiks .....	25
A1: Supplerende baggrundsinformation om undergrupperne .....	25
A2: Tabeller med resultater, der er beskrevet men ikke illustreret i teksten .....	32
A3: Tabeller med resultater, der er vist som figurer i teksten .....	43

## Resumé

Cyklistforbundet har i samarbejde med Ældre Sagen gennemført en elektronisk spørgeskemaundersøgelse om cykling blandt personer i alderen 50 +. I alt modtog vi 4.631 besvarelser. Respondenterne blev rekrutteret via Ældre Sagens og Cyklistforbundets formidlingskanaler.

I spørgeskemaundersøgelsen spurgte vi dem, der er holdt op med at cykle hvorfor de er stoppet og hvad, der kan medvirke til, at de vil begynde at cykle igen. Dem, der cykler blev spurgt om deres motivation for at cykle, deres tryghed i en række trafiksituationer, samt hvad de lægger vægt på, når de vælger rute. Endelig spurgte vi begge grupper om deres interesse i en række tilbud, der støtter op om cykling.

### ***Tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg***

Overordnet peger resultaterne i retning af, at især cykelsti afgrænset med kantsten og lysregulerede kryds skaber tryghed, hvorimod tunge køretøjer og trafik med høj hastighed samt dårlige vejrforhold (vinter og frost) og mørke skaber utryghed. Tryghed og komfort er tilsyneladende vigtig ved rutevalg, idet cykelsti og god vej-/stibelægning, er noget af det, der bliver vægtet højt. Grønne områder vægtes ligeledes meget højt ved rutevalg.

Glæde ved at cykle er den største motivationsfaktor. Cykling er forbundet med positive oplevelser, såsom frihed, frisk luft og helbredsfordele – man holder sig i form. De grønne områder bidrager sandsynligvis til den positive cykeloplevelse og er muligvis forklaringen på, hvorfor de vægtes ved rutevalg.

### ***Tryghed i bredere forstand er vigtigt for kvinderne***

Vi fandt en tendens til, at en større andel af kvinderne føler sig utrygge i de forskellige trafiksituationer. Dette kan skyldes en blanding af, at de reelt er mere utrygge i trafikken, men også at de måske er mere villige til at angive at være utrygge. Når vi sammenligner præferencer ved rutevalg, kan vi desuden se, at kvinderne ikke kun vægter trafikal tryghed, men at de i højere grad vægter tryghed generelt, eksempelvis ved at lægge mere vægt på, at der er mennesker og trafik langs ruten, og at der er god belysning.

### ***Det handler om helbred – ikke alder***

Når vi sammenligner besvarelserne fra de 50-69 årige med besvarelserne fra de 70-90 årige, er forskellene få og små og kan skyldes tilfældige udsving i dataene. Der er ikke forskel i selvrapporeret helbred mellem de to aldersgrupper i vores undersøgelse. På den måde illustrerer resultaterne, at de forskelle man nogle gange finder, ikke handler om kronologisk alder, men i virkeligheden handler om forskelle i helbred eller livsomstændigheder.

Vi undersøgte sammenhænge mellem oplevet helbred og tryghed og præferencer i trafikken. Overordnet ser det ud til, at dårligt oplevet helbred er forbundet med utryghed i trafikken, især i tæt trafik, under dårlige vejrforhold (vinter og frost) og i rundkørsler. Derudover er fysisk mere krævende omgivelser såsom bakker og underføringer i form af tunneller tilsyneladende noget, der volder problemer for cyklister, der oplever helbredsproblemer.

### ***Helbred, tryghed i trafikken og cykelstop***

Dårligt helbred og utryghed i trafikken er det, den største andel peger på som årsag til, at de er stoppet med at cykle. Forbedret helbred og øget tryghed i trafikken er derfor ikke overraskende det, den største andel angiver, kunne medvirke til at de ville begynde at cykle igen.

Endvidere angiver over en tredjedel af de tidligere cyklister, at en el-cykel kan medvirke til, at de vil begynde at cykle igen. Knap en tredjedel peger på, at det kunne medvirke til, at de vil begynde at cykle igen, hvis folk viste mere hensyn i trafikken.

Vi spurgte ikke direkte til, hvad der har gjort de tidligere cyklister så utrygge i trafikken, at de er stoppet med at cykle. Men de aktive cyklisters besvarelser viser, at tunge køretøjer og biler med høj hastighed skaber utryghed, og at det er vigtigt med en god cykelinfrastruktur, der bidrager til tryghed og komfort i trafikken, såsom cykelstier, lysregulerede kryds og god vej-/stibelægning. Det kan derfor tænkes, at disse elementer potentielt kan bidrage til, at man bliver ved med at cykle i en høj alder.

### ***Interesse for tilbud, der støtter op om cykling***

Resultaterne viser, at mellem 40 og 70 % af respondenterne i større eller mindre grad har interesse i tilbud, der støtter op om cykling. De aktive cyklister har størst interesse for tjek af egen cykel og gennemgang af cyklens vedligeholdelse samt forebyggelse af risici i trafikken. De tidligere cyklister er mere tilbøjelige til at vise interesse for fysiske øvelser, der er relevante for cykling. I begge grupper er der en del, der har interesse i muligheden for at afprøve en el-cykel.

Resultaterne peger i retning af, at tilbud, der støtter op om cykling er relevante for de 50+ årige. Derudover støtter de yderligere op om, at el-cyklen potentielt kan spille en vigtig rolle ved at fremme cykling gennem hele livet.

### ***Undersøgelsens begrænsninger og behov for mere viden***

Respondenterne i vores undersøgelse var ikke tilfældigt udvalgte og derfor ikke repræsentative for aldersgruppen i befolkningen. Især er de mindre ressourcestærke cyklister ikke tilstrækkeligt repræsenteret i vores undersøgelse. Selvom resultaterne giver et godt indblik, er der således behov for at indsamle mere viden om de mindre ressourcestærke borgeres behov og præferencer i trafikken. Desuden var der kun få (184) tidligere cyklister blandt vores respondenter, hvorfor der er behov for mere viden om, hvorfor man stopper med at cykle. Blandt andet er der behov for at få dybere og mere detaljeret indsigt i sammenhængen mellem helbred og beslutningen om at stoppe med at cykle, samt mellem helbred og tryghed og præferencer i trafikken. Vi har særligt behov for at få belyst, hvilke helbredsproblemer mere specifikt, der fører til vanskeligheder med cykling og hvorfor.

## Før du læser notatet

Flere steder er forskelle mellem grupper blevet testet for statistisk signifikans. Derfor er der en del steder angivet statistiske resultater som eksempelvis ”( $\chi^2(1) = 81,149, p < 0,01$ )”. Dette er tiltænkt som ekstra information for den interesserede læser.

Appendiks er opdelt i tre dele. Første del, A1, indeholder supplerende baggrundsinformation om undergrupperne i undersøgelsen. Anden del, A2, indeholder tabeller, hvis indhold er beskrevet, men tabellerne er så omfattende, at det ikke er hensigtsmæssigt at have dem i teksten. Tredje del, A3, indeholder de tabeller, figurerne i teksten er baseret på, derved har den interesserede læser mulighed for at dykke ned i de præcise procenttal.

## Baggrund

Cykling er godt for helbredet og miljøet, men har også andre fordele. Mobilitet, forstået som muligheden for at bevæge sig frit omkring, er tæt knyttet til livskvalitet, trivsel og sundhed. For mange mennesker kan cyklen være et værdifuldt redskab til at øge deres mobilitet. Cyklen kan gøre det lettere at bevare sociale kontakter og deltage i sociale aktiviteter. Derved kan cyklen medvirke til at forebygge isolation og ensomhed blandt ældre voksne. For at kunne udvikle tiltag, der fremmer sikker cykling gennem hele livet, har vi brug for viden om, hvilke faktorer der medvirker til at man stopper med at cykle, og hvilke faktorer der kan medvirke til, at man begynder at cykle igen. Vi skal ligeledes have indsigt i, hvilke præferencer cyklister i de ældre aldersgrupper har i forhold til trafikomgivelserne. I Danmark mangler vi denne viden. Derfor gennemførte Cyklistforbundet i samarbejde med Ældre Sagen en spørgeskemaundersøgelse blandt aktive cyklister, som er personer, der cykler på nuværende tidspunkt og tidligere cyklister, som er personer, der har cyklet men ikke længere cykler, alle i alderen 50+.

## Metode

Cyklistforbundet udviklede i samarbejde med Ældre Sagen spørgeskemaet. Der blev spurgt til diverse baggrundsvariable såsom alder, køn, civil status, egen vurdering af helbred, uddannelse, hovedbeskæftigelse, samt transportvaner. De aktive cyklister blev spurgt til omfanget og formålet med deres cykling, hjelmbrug, præferencer ved rutevalg, niveau af tryghed i udvalgte trafiksituationer, samt motivation for at cykle. De tidligere cyklister blev spurgt, hvad der havde været medvirkende til, at de stoppede, og hvilke faktorer der kunne medvirke til, at de ville begynde at cykle igen. Endelig blev alle respondenter spurgt til deres interesse for en række tilbud, der støtter op om cykling.

Spørgeskemaet var elektronisk og respondenterne blev rekrutteret via Ældre Sagens og Cyklistforbundets formidlingskanaler. Mere specifikt modtog 5.000 af Cyklistforbundets medlemmer i alderen 50+ en invitation via e-mail til at udfylde spørgeskemaet. Derudover blev link

til spørgeskemaet lagt på Cyklistforbundets hjemmeside, Facebookside og på ”Vi cykler til arbejde”-kampagnens Facebookside. Linket blev desuden sendt til medarbejderne i Cyklistforbundet med henblik på at videresende det til kollegaer, venner og bekendte i målgruppen. Fra Ældre Sagens side, blev linket mailet ud til organisationens frivillige via nyhedsbrev, linket blev lagt på hjemmesiden og på Ældre Sagens Facebookside og distribueret via nyhedsbrevet Aktuelt, som er knyttet til hjemmesiden. Data blev indsamlet i perioden fra d. 19. november til d. 8. december 2014.

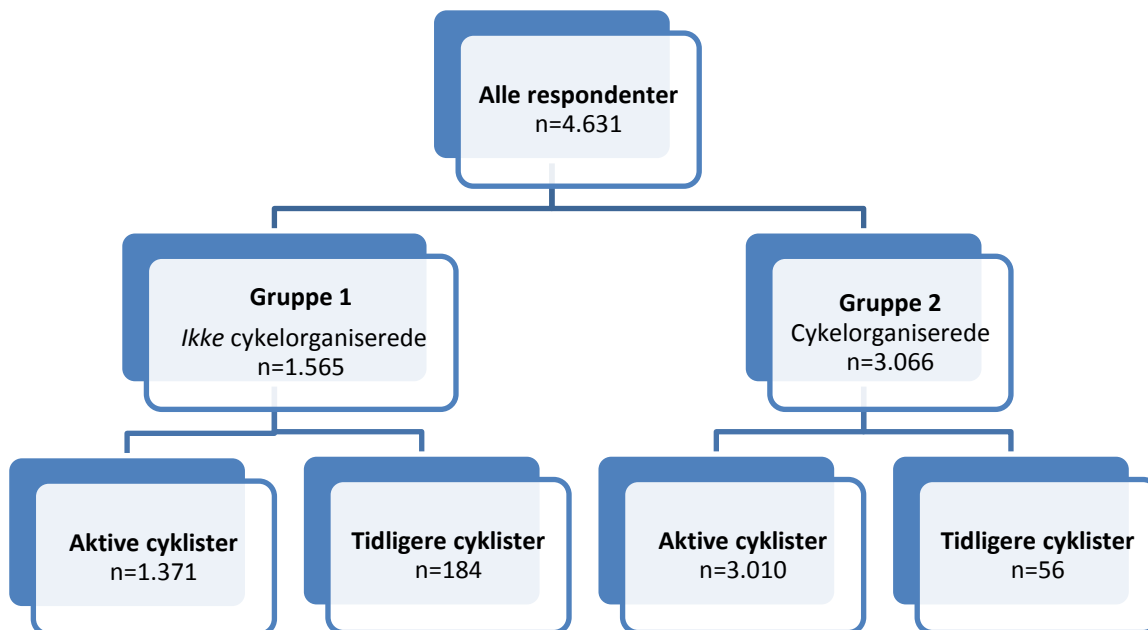
Fordi vi rekrutterede via Ældre Sagens og Cyklistforbundets formidlingskanaler, spurgte vi i spørgeskemaet, om respondenterne var medlem af henholdsvis Ældre Sagen og Cyklistforbundet, og om hvorvidt de havde deltaget i ”Vi cykler til arbejde” - kampagnen. Vi forventede, at respondenter, der er medlem af Cyklistforbundet, ville have andre præferencer og cyklevaner end ”gennemsnitscyklisten” grundet deres engagement i cyklisme. Derfor ville vi gerne have mulighed for at køre separate analyser for de forskellige undergrupper af respondenter og sammenligne deres besvarelser.

Grundet vores rekrutteringsmetode og spørgeskemaets elektroniske form, må det formodes, at det primært er de ressourcestærke personer i alderen 50+, der har svaret. Man skal derfor være varsom med at generalisere resultaterne til hele gruppen af 50+årige. Men dataene danner et godt grundlag for at undersøge sammenhænge.

Udvalgte steder har vi testet for signifikante forskelle og sammenhænge. Ved sammenligning af nominale data har vi anvendt  $\chi^2$  testen, ved sammenligning af nominale data med ordinal data har vi anvendt Gamma koefficients, ved sammenligning af to variabler med ordinal-skalaer har vi anvendt Kendall's Tau og endelig ved sammenligning af to grupper med interval data, Mann-Whitney testen.

## Respondenterne

Respondenterne blev inddelt i nogle undergrupper, som er beskrevet og sammenlignet i de kommende afsnit og i appendiks A1. Nedenfor er en oversigt over grupperne.



Figur 1. Diagram over opdelingen af respondenterne i undergrupper (n=antal respondenter i gruppen)

### Alle respondenter

I alt var der 4.631 personer der besvarede spørgeskemaet. De har en gennemsnitsalder på 64 år og spænder fra 50 til 90 år, 52,5 % er kvinder og 47,5 % mænd.

### Gruppe 1 og Gruppe 2

Som udgangspunkt opdelte vi respondenterne i to grupper.

#### Gruppe 1 "ikke cykelorganiserede"

Gruppe 1 "ikke cykelorganiserede" består af respondenter, der enten kun er medlem af Ældre Sagen eller ikke er medlem af hverken Ældre Sagen, Cyklistforbundet eller har deltaget i Vi cykler til arbejde kampagnen. I alt er der 1.565 respondenter (33,8 % af alle respondenterne) i denne gruppe. Af disse er 61,7 % kvinder og 38,3 % mænd. De er i alderen 50 – 90 år med en gennemsnitsalder på 66 år. Gruppe 1 er den af de to grupper, der er tættest på at være repræsentativ, hvad angår cykling, for aldersgruppen 50+ i Danmark, fordi de ikke er en del af organiserede cykelforeninger eller lignende.

#### Gruppe 2 "cykelorganiserede"

Gruppe 2 "cykelorganiserede" består af respondenter, der er medlem af Cyklistforbundet og/eller har deltaget i "Vi cykler til arbejde"- kampagnen uanset om de også er medlem af Ældre Sagen. Der



er i alt 3.066 respondenter (66,2 % af alle respondenterne) i denne gruppe. Andelen af kvinder er lavere i denne gruppe (47,7 %) end i Gruppe 1 ( $\chi^2(1) = 81,149, p < 0,01$ ), og de er lidt yngre med en gennemsnitsalder på 63 år ( $U = 1.706.336, p < 0,01$ ).

*Tabel 1: Aldersfordelingen for de to grupper*

Alderskategori	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
50-59 år	15,9 %	35,5 %
60-69 år	50,8 %	46,3 %
70-79 år	29,9 %	16,5 %
80-90 år	3,5 %	1,6 %
	100 %	100 %

### *Selvrapporteret helbred*

Endvidere er der en tendens til, at respondenterne i Gruppe 2 ”de cykelorganiserede” vurderer deres helbred mere positivt ( $\gamma = -0,224, p < 0,01$ ) (se Tabel 2).

*Tabel 2: Selvrapporteret helbred for de to grupper*

Selvrapporteret helbred	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Meget godt/godt	80,3 %	90,3 %
Hverken eller	14,2 %	8,1 %
Dårligt/meget dårligt	5,5 %	1,6 %
	100 %	100 %

Respondenterne blev spurgt om, hvor vidt de cykler. For begge grupper gælder det, at langt de fleste stadig cykler, men der er en tendens til, at en større andel af Gruppe 2 cykler ( $\gamma = -0,756, p < 0,01$ ). Der er i alt 9 personer, der aldrig har cyklet, de er alle i Gruppe 1. Der blev ikke lavet yderligere analyser på disse, da det er for få personer. Der er 184 personer i Gruppe 1, og 56 personer i Gruppe 2, der ikke længere cykler, men som har cyklet før. Det er kun de 184 tidligere cyklister i Gruppe 1, der er inkluderet i analyserne, da de 56 tidligere cyklister i Gruppe 2 er for få til, at det giver mening at beskrive dem yderligere.

*Tabel 3: Respondenternes cykelstatus i henholdsvis Gruppe 1 og Gruppe 2*

Cykler du?	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Ja	87,7 %	98,2 %
Nej, men jeg har cyklet før i tiden	11,8 %	1,8 %
Nej, jeg har aldrig cyklet	0,6 %	0,0 %
	100 %	100 %

I appendiks A1 (Tabel A1.1 – A1.6) er der yderligere baggrundsinformation og transportrelateret baggrundsinformation om Gruppe 1 og Gruppe 2.

### Aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1

Som nævnt er det kun respondenterne fra Gruppe 1, der er beskrevet, idet der kun er 56 tidligere cyklister i Gruppe 2, og Gruppe 1 er den mest repræsentative gruppe, hvad angår cykling.

Der er en større andel af kvinder og andel som tilhørte de højere aldersgrupper blandt de tidligere cyklister ( $\chi^2(1) = 13,022, p < 0,001$ ;  $U = 651.219, p < 0,001$ ). Derudover, er de mindre tilbøjelige til at give en positiv evaluering af deres helbred end de aktive cyklister ( $\gamma = 0,502, p < 0,01$ ).

Der er ikke forskel på grupperne angående andel af kørekortsindehavere og andel med bil i husstanden. Der er ikke overraskende en større andel af de aktive cyklister, der har en almindelig cykel og en lidt større andel, der har en el-cykel. (Se Tabel 4)

Tabel 4: Baggrundsinformation om respondenterne i Gruppe 1 adskilt for aktive og tidligere cyklister

	Aktive cyklister (n=1371)	Tidligere cyklister (n=184)
<b>Andel kvinder</b>	<b>60,8 %</b>	<b>67,9 %</b>
<b>Gennemsnitsalder</b>	<b>66 år</b>	<b>69 år</b>
<i>Aldersgruppe</i>		
50-59 år	16,4 %	10,9 %
60-69 år	52,1 %	41,8 %
70-79 år	29,0 %	36,4 %
90-90 år	2,5 %	10,9 %
<i>Selvrapporteret helbred</i>		
Meget godt/godt	83,9 %	54,3 %
Hverken eller	12,5 %	27,2 %
Dårligt/meget dårligt	3,6 %	18,5 %
<i>Transportelementer</i>		
Bil i husstanden	78,6 %	79,3 %
Alm. Cykel	94,4 %	60,3 %
El-cykel	12,0 %	1,6 %
Kørekort	87,7 %	87,0 %

I appendiks A1 (Tabel A1.7 & Tabel A1.8) er der yderligere information om de tidligere og aktive cyklisters transportvaner.

### Aktive cyklister i Gruppe 1 og aktive cyklister i Gruppe 2

Når man sammenligner de aktive cyklister i Gruppe 1 (de ikke cykelorganiserede) med de aktive cyklister i Gruppe 2 (de cykelorganiserede), kan man se at andelen af kvinder er større i Gruppe 1 ( $\chi^2(1) = 64,574, p < 0,01$ ) gennemsnitsalderen lidt højere ( $U = 1.498.646, p < 0,01$ ) og en mindre andel vurderer deres helbred som godt eller meget godt ( $\gamma = -0,169, p < 0,01$ ). (Se Tabel 5)

Tabel 5: Baggrundsinformation om de aktive cyklister i henholdsvis Gruppe 1 og Gruppe 2

	Gruppe 1 (n=1371)	Gruppe 2 (n=3010)
<b>Gennemsnitsalder</b>	<b>66 år</b>	<b>63 år</b>
<b>Andel kvinder</b>	<b>60,8 %</b>	<b>47,7 %</b>
<i>Selvrapporeret helbred</i>		
<b>Meget godt/godt</b>	<b>83,9 %</b>	<b>90,7 %</b>
<b>Hverken eller</b>	<b>12,5 %</b>	<b>8,0 %</b>
<b>Dårligt/meget dårligt</b>	<b>3,6 %</b>	<b>1,3 %</b>

I appendiks A1 (Tabel A1.9 – A1.14) er der information om de aktive cyklister i Gruppe 1 og Gruppe 2's cykelvaner og hjelmbrug.

## Resultater

Nedenfor er først resultaterne om årsager til, at respondenterne stoppede med at cykle, og hvilke faktorer, der kunne medvirke til at de ville begynde igen. I denne beskrivelse er det kun de tidligere cyklister fra Gruppe 1, der er inkluderet.

Dernæst præsenterer vi resultaterne om respondenternes motivation for at cykle, hvor trygge de føler sig i trafikken, og hvad de lægger vægt på, når de vælger, hvilken vej de vil cykle. I denne beskrivelse sammenlignes de aktive cyklister i Gruppe 1 med de aktive cyklister i Gruppe 2.

Derefter præsenterer vi resultaterne om aldersforskelle i forhold til motivation for at cykle, tryghed i trafikken, og præferencer ved rutevalg. Her er det kun de aktive cyklister i Gruppe 1, der er inkluderet, da de er de mest repræsentative, for aldersgruppen 50+ i Danmark hvad cykling angår.

Derpå præsenterer vi resultaterne for sammenhængen mellem oplevet helbred og tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg. Igen er det kun de aktive cyklister i Gruppe 1, der er inkluderet.

Til sidst præsenterer vi resultaterne om interesse for tilbud, der støtter op om cykling. Igen er det kun respondenterne fra Gruppe 1, der er inkluderet, men her sammenlignes besvarelsene fra de tidligere cyklister med de aktive cyklister.

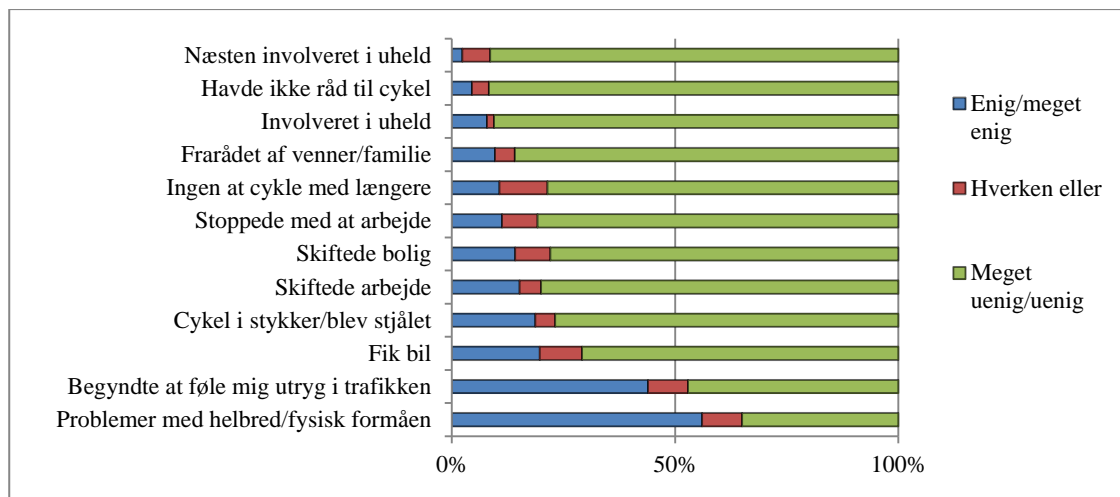
## Årsager til cykelstop og hvad, der kan få folk til at cykle igen

De tidligere cyklister blev spurgt om årsager til at de var stoppet med at cykle og hvilke faktorer, der kunne medvirke til, at de ville begynde at cykle igen. Da der kun er 56 tidligere cyklister i Gruppe 2, er det kun resultaterne fra de 184 tidligere cyklister i Gruppe 1, der er beskrevet.

### Årsager til, at man stopper med at cykle

For at få indblik i hvilke faktorer, der medvirker til, at man stopper med at cykle, bad vi respondenterne om at angive, hvor enige de er i en række årsager til, at de er stoppet med at cykle. Den årsag den største andel er enige i er: jeg havde problemer med mit helbred/fysiske formåen,

hvilket er i tråd med, at de er mere tilbøjelige til at give en negativ vurdering af deres helbred. Herefter kommer årsagen ”jeg begyndte at føle mig utryk i trafikken”. (Se Figur 2)



Figur 2: Hvorfor stoppede du med at cykle? Andelen af respondenterne, der angav at være meget uenige/uenige, hverken eller og enige/meget enige, i de forskellige årsager (n= 125 – 157, n varierer fordi ”ved ikke” svar er ekskluderet)

#### Faktorer, der kan medvirke til at man begynder at cykle igen

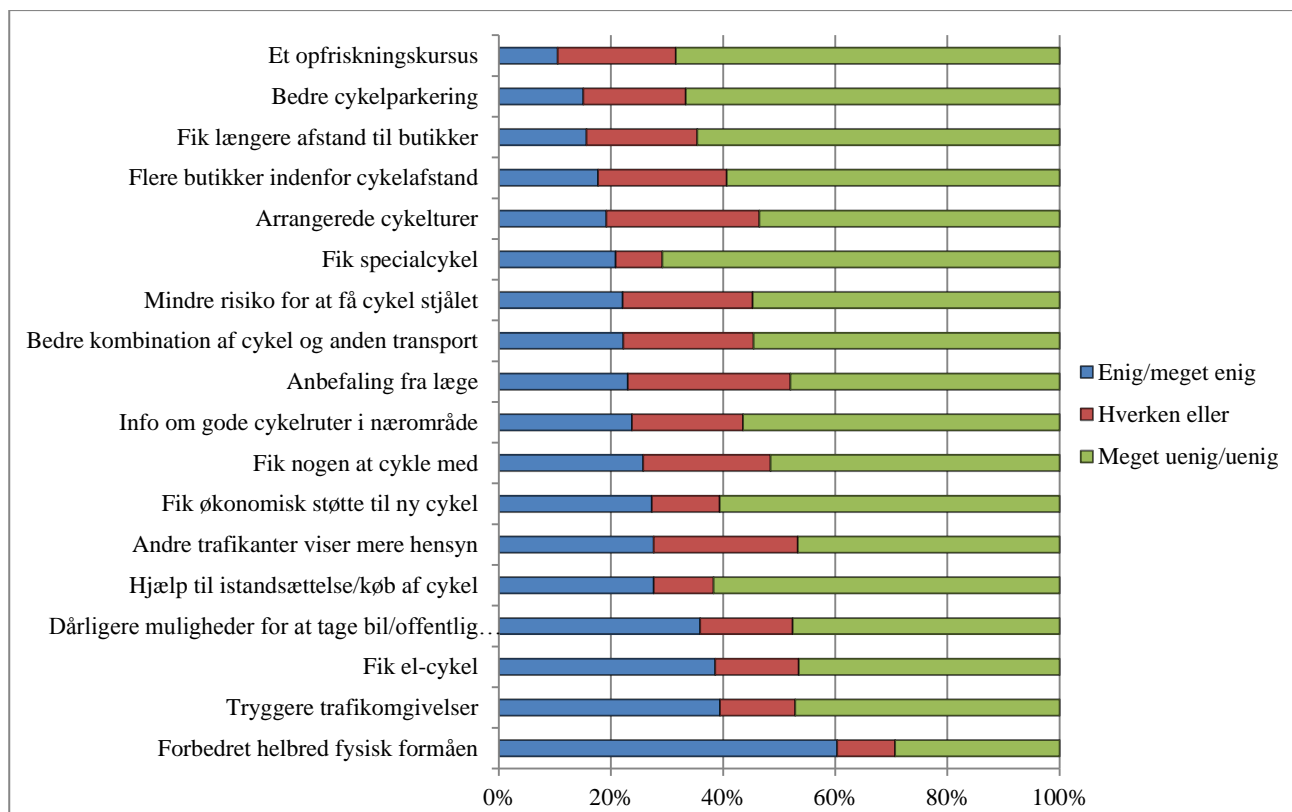
Respondenterne var ligeledes blevet bedt om at angive, hvor enige de er i at en række faktorer kunne medvirke til, at de vil begynde at cykle igen. De tre faktorer, den største andel er enig i, er, forbedret helbred eller fysisk formåen, tryggere trafikomgivelser, og hvis jeg fik en el-cykel. (Se Figur 3)

Det er ikke muligt på baggrund af disse data at sige noget om, hvilke typer helbredsproblemer, der er tale om, ligesom det ikke er muligt at sige noget om, hvilke faktorer der ligger til grund for, at de blev utrygge i trafikken, eller hvad der skal til for, at de ville opleve trafikomgivelserne som mere trygge. Men det er interessant, at en ikke ubetydelig del af respondenterne (38,6 % af 101 personer) mener, at en el-cykel kunne få dem op på cyklen igen. Dette er i tråd med den store andel, der peger på helbredsårsager, som medvirkende til, at de er stoppet med at cykle. Hvis helbredsproblemerne, for eksempel, er fysisk svækkelse eller knæ-problemer, giver det god mening at en el-cykel vil kunne afhjælpe problemet. Dette peger i retning af, at el-cyklen kan fremme cykling gennem livet og derved øge ældres mobilitet.

Endvidere angav en del, at dårligere mulighed for at tage bil eller benytte kollektiv trafik, kunne medvirke til, at de vil begynde at cykle igen. Det antyder, at ”magelighed” eller måske vane ligeledes er en del af fravalget af cyklen. Af mere praktisk karakter, angav knap 30 % , at hjælp til at købe en ny cykel eller få sat en cykel i stand ville medvirke til at få dem op på cyklen igen. Endvidere pegede knap 30 % på behov for økonomisk hjælp til at købe en cykel. Det hænger muligvis sammen med, at en del ser el-cyklen som en mulighed for at begynde at cykle igen - dette kan dog være en stor investering hvis man har en stram økonomi. Endelig er der knap 30 %, der

angav, at det kunne medvirke til at de vil begynde at cykle igen, hvis folk viste mere hensyn i trafikken.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at de ovenstående resultater er baseret på relativt få besvarelser (93 – 125), altså skal man være varsom med at fortolke og generalisere resultaterne. Af samme grund har vi ikke kigget på kønsforskelle i besvarelserne, da grupperne ville blive for små til at foretage meningsfulde sammenligninger.



Figur 3: Hvad kunne evt. få dig til at cykle igen? Andelen af respondenterne, der angav at være meget uenige/uenige, hverken eller og enige/meget enige, i betydningen af de forskellige faktorer (n=93-116, n varierer fordi "ved ikke" svar ekskluderet)

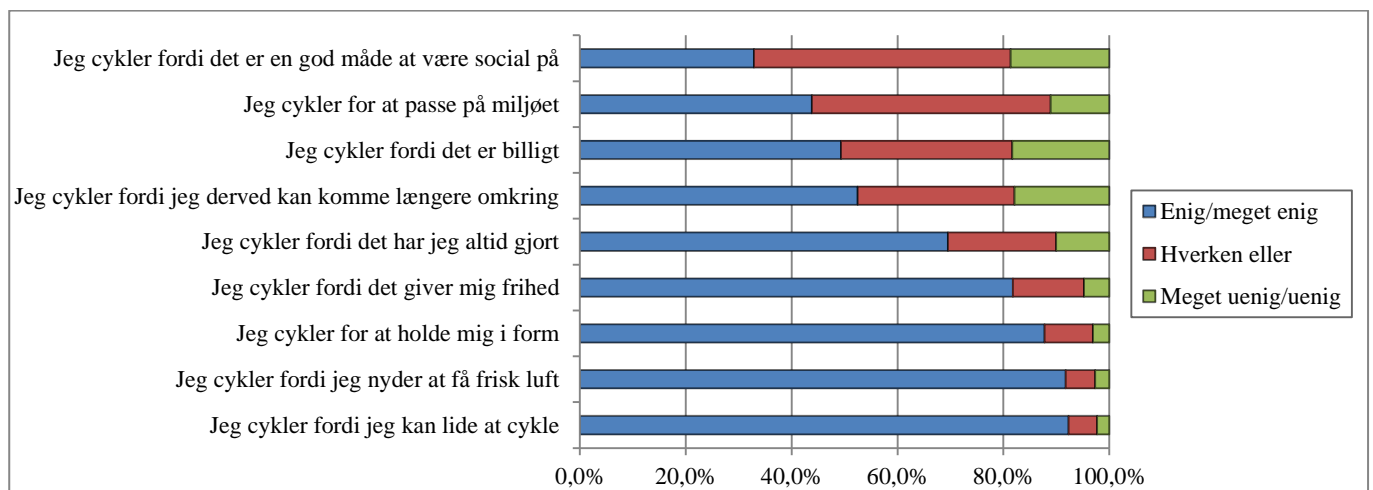
### Motivation for at cykle, tryghed og præferencer ved rutevalg

De aktive cyklister, blev spurgt til deres motivation for at cykle, hvor trygge de føler sig i forskellige trafikomgivelser, samt hvad de vægter ved rutevalg. Besvarelserne fra de aktive cyklister i Gruppe 1 sammenlignes med de aktive cyklister i Gruppe 2.

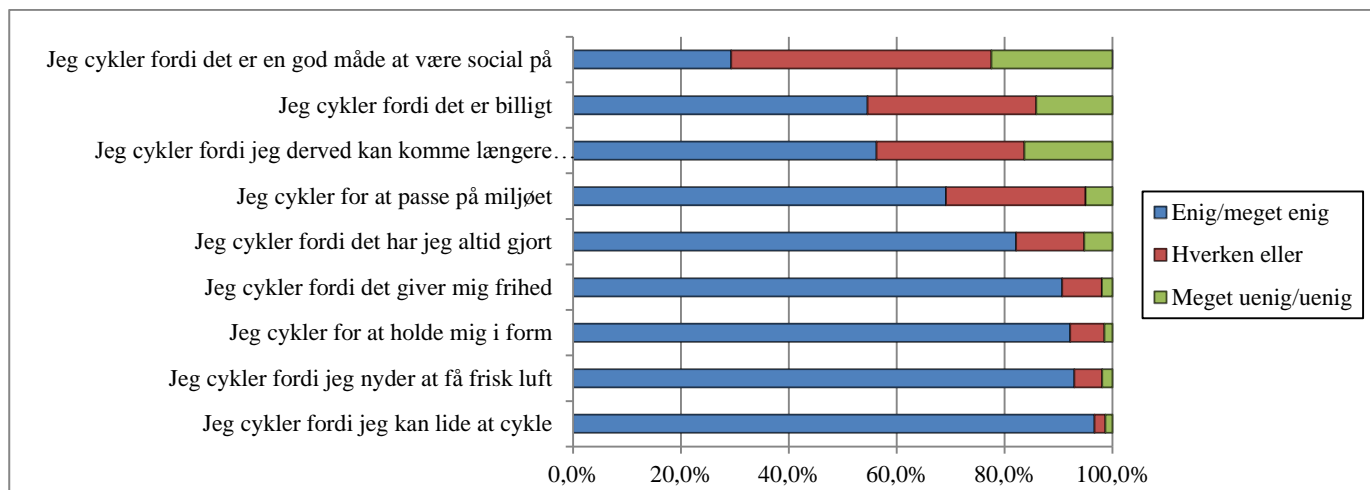
### Motivation for at cykle

Overordnet peger begge grupper på de samme motivationer for at cykle - især, at de kan lide at cykle, fordi de nyder at få frisk luft, for at holde sig i form, og fordi det giver dem frihed. Der er en generel tendens til, at en lidt større andel af respondenterne i Gruppe 2 ”de cykelorganiserede” er enige i udsagnene om motivationer for at cykle ( $\gamma = -0,073$  til  $\gamma=0,394$ , alle  $p<0,01$ ). Tendensen er stærkest for følgende motivationer: at passe på miljøet, jeg kan lide at cykle, det giver mig frihed, og fordi det har jeg altid gjort. (se Figur 4 og 5)

Når man kigger på resultaterne for kvinderne og mændene i de to grupper, kan man se, at der er en generel tendens til, at en lidt større andel af kvinderne er enige i de foreslåede motivationer for at cykle (Gruppe 1:  $\gamma=-0,142$  til  $\gamma=0,190$ , Gruppe 2:  $\gamma=0,073$  til  $\gamma=0,198$ ). Tendensen er signifikant i 8 ud af 9 af korrelationerne for Gruppe 1 og i 7 ud af de 9 i Gruppe 2. Derudover er korrelationerne i 6 ud af 8 tilfælde stærkere i Gruppe 1 end i Gruppe 2. Altså ser det ud til, at mændene og kvinderne adskiller sig mere fra hinanden i Gruppe 1 end i Gruppe 2. (Se Tabel A2.1 i appendiks A2)



Figur 4: Hvorfor cykler du? Grad af enighed i motiver for cykling i Gruppe 1 (ikke cykelorganiserede) (n=1251-1360, n varierer indenfor de enkelte grupper, fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)



Figur 5: Hvorfor cykler du? Grad af enighed i motiver for cykling i Gruppe 2 (ikke cykelorganiserede) (n=2799-3005, n varierer indenfor de enkelte grupper, fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)

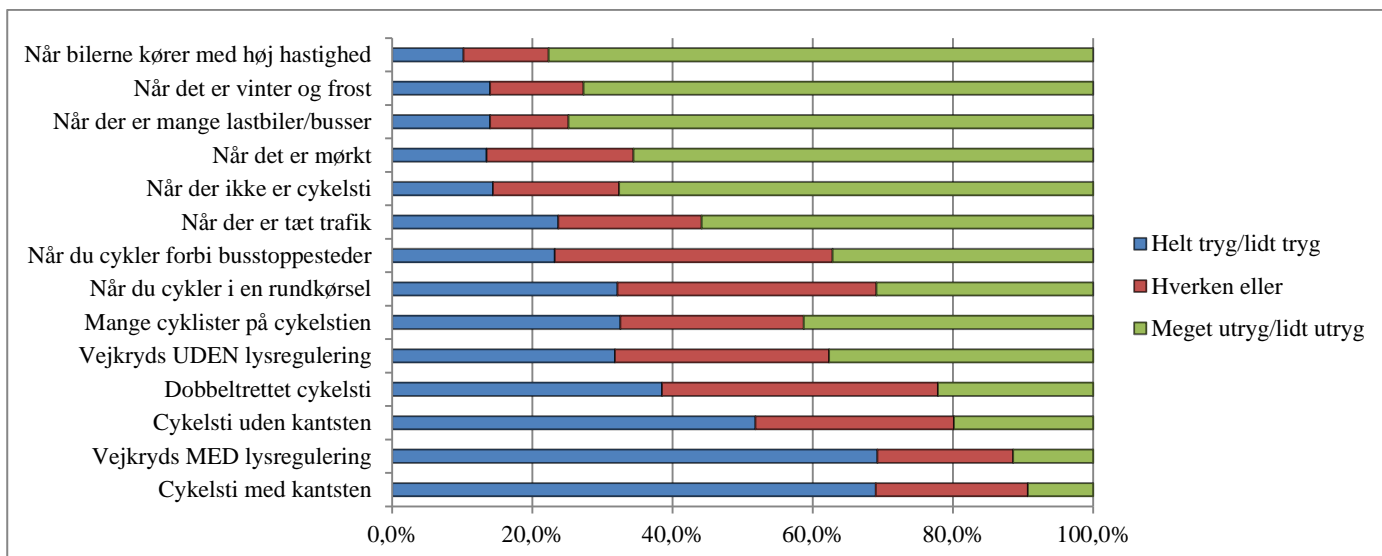
### Tryghed i trafiksituationer

Vi ville gerne have et indtryk af, hvilke trafiksituationer cyklister i aldersgruppen 50+ oplever som trygge, og hvilke der opleves som utrygge. Vi bad derfor respondenterne om at angive hvor trygge de føler sig, når de cykler i en række trafiksituationer. Resultaterne er vist i Figur 6 for Gruppe 1 og Figur 7 for Gruppe 2.

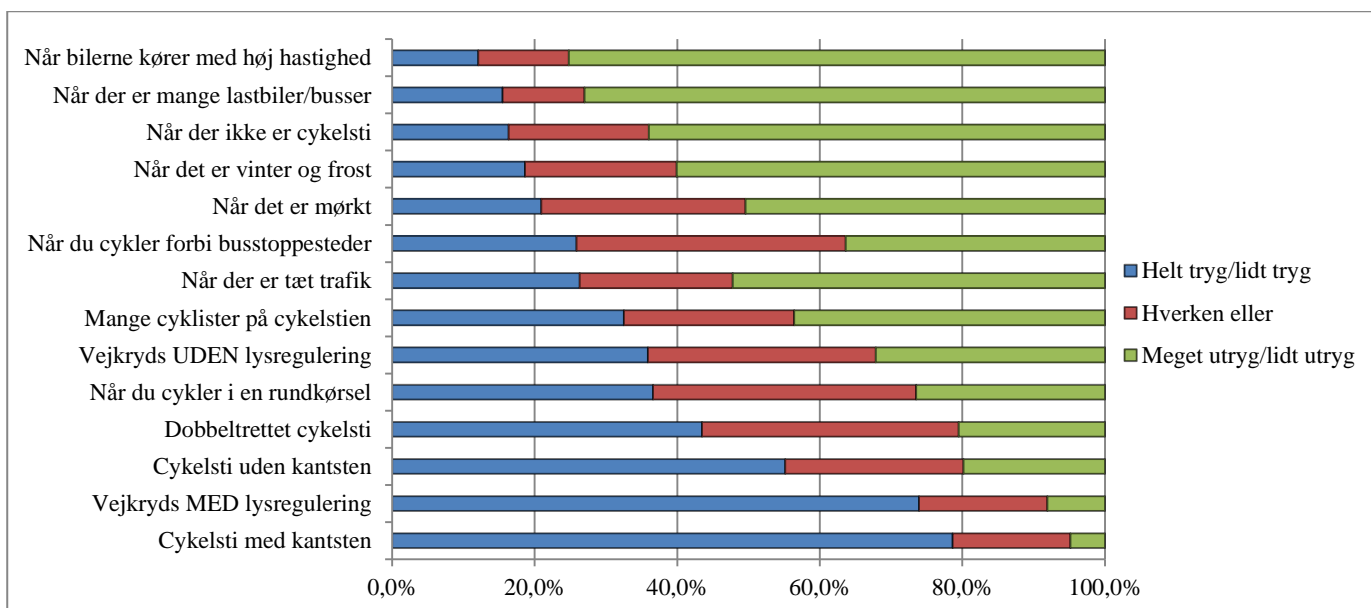
Den største andel angiver, at det gør dem utrygge eller meget utrygge, når der er mange lastbiler/busser og når biler kører med høj hastighed. Vinter, frost og mørke skaber ligeledes utryghed blandt en del af respondenterne. Endelig er der en del (17,5 % i Gruppe 1 og 14,5 % i Gruppe 2), der angiver at være meget utrygge, når de cykler, hvor der ikke er cykelsti.

Cykelsti, især afgrænset med kantsten, skaber tryghed, hvorimod dobbelttettet cykelsti i langt mindre grad skaber tryghed. Vejkryds med lysregulering opleves ligeledes som meget trygt af mange (42,6 % i Gruppe 1 og 44,0 % i Gruppe 2).

Generelt ses det, at en mindre andel i Gruppe 2 angiver at være meget utrygge i trafiksituationer og en lidt større andel angiver at være meget trygge i forhold til respondenterne i Gruppe 1. I 10 ud af 14 af situationerne er forskellen statistisk signifikant ( $p < 0,01$ ), der er dog tale om en svag korrelation ( $\gamma = 0,065$  til  $\gamma = 0,283$ ). Korrelation var stærkes ved mørke ( $\gamma = 0,283$ ), og når det er vinter og frost ( $\gamma = 0,234$ ). Altså er de cykelorganiserede tilsyneladende generelt lidt tryggere i trafikken.



Figur 6: Hvor tryg er Gruppe 1 (ikke cykelorganiserede respondenter) i forskellige trafiksituationer? (n=1267-1356, n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)



Figur 7: Hvor tryg er Gruppe 2 (cykelorganiserede respondenter) i forskellige trafiksituationer? (n= 2910-2992, n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)

Når man sammenligner besvarelsene fra mændene og kvinderne i de to grupper er der en generel tendens til, at en større andel af kvinderne angiver at være utrygge i situationerne (Se Tabel A2.2 og A2.3 i appendiks A2). I Gruppe 1 er korrelationen signifikant ( $p < 0,01$ ) i 12 ud af de 14 situationer, hvor det i Gruppe 2 er i 10 ud af de 14 situationer. Derudover er korrelationen generelt stærkere i Gruppe 1 ( $\gamma = 0,109$  til  $\gamma = 0,430$ ) end i Gruppe 2 ( $\gamma = 0,093$  til  $\gamma = 0,344$ ).



Disse resultater peger således i retning af, at kvinder er mere tilbøjelige til at føle sig utrygge i trafikken. Det er især når det er vinter og frost, når det er mørkt, hvor der er tung trafik, og når der er tæt trafik, at der er størst korrelation mellem køn og tryghed. Spørgsmålet er, hvor meget det skyldes, at kvinder reelt er mere utrygge i trafikken og hvor meget, at de er mere villige til at indrømme, at de føler sig utrygge i trafikken.

Derudover peger resultaterne i retning af at forskellen mellem mændene og kvinderne er mindre blandt de cykelorganiserede respondenter.

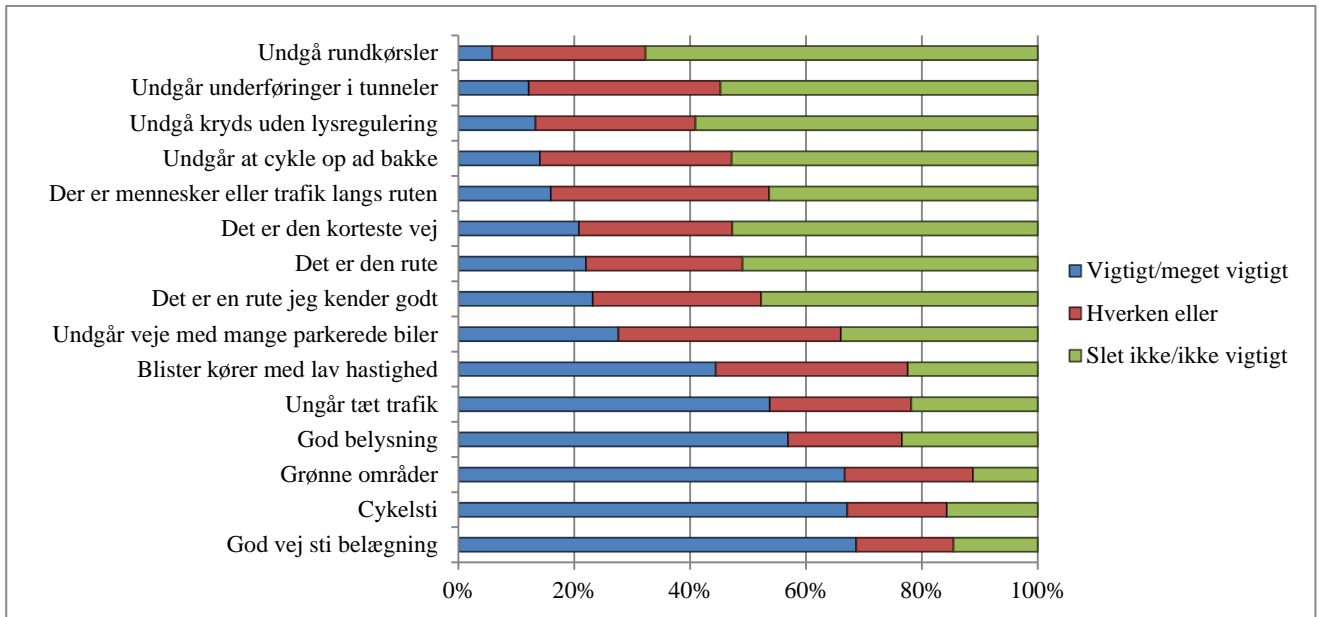
### *Præferencer ved rutevalg*

For at få et indtryk af cyklister i aldersgruppen 50+'s præferencer i forhold til trafikomgivelserne, præsenterede vi respondenterne for en række faktorer og bad dem angive hvor vigtige de er, når de vælger hvilken vej de vil cykle. Resultaterne for henholdsvis Gruppe 1 og Gruppe 2 er vist i Figur 8 og Figur 9.

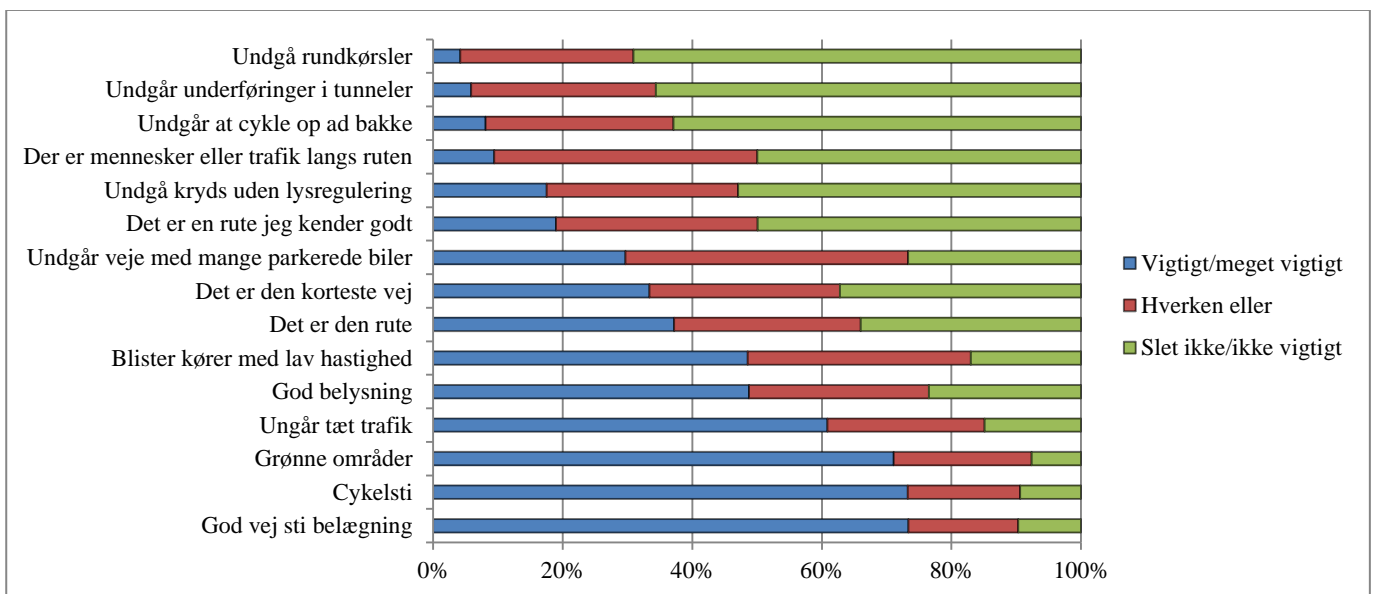
God vej/sti belægning og cykelsti er de faktorer, som vægter højest, når der vælges rute. Dette er fint i tråd med ovenstående resultater, der viser at cykelstier skaber tryghed. God vej og sti belægning betyder, ud over sikkerheden, oplevelsen af komfort, hvilket tilsyneladende også vægtes. Der er også en del, der vægter god belysning, hvilket formodentlig igen kan kobles sammen med utrygheden forbundet med mørke. Men det er ikke kun tryghed og komfort, der påvirker cyklisternes rutevalg, grønne områder er den faktor, den tredje største andel udpeger som vigtigt eller meget vigtigt for deres rutevalg.

Når man sammenligner de to grupper, er der en tendens til, at en lidt større andel af Gruppe 2 end Gruppe 1 angiver at de forskellige faktorer er vigtige for deres rutevalg. Dette kan måske afspejle, at de cykelorganiserede er mere "kvalitetsbevidste" og sætter større krav til deres cykelomgivelser. Men det kan også afspejle, at de har større erfaring med situationerne og deres betydning og derved i højere grad er bevidste om disse, når de vælger hvilken vej de vil cykle.

I 9 ud af de 15 situationer er der en statistisk signifikant ( $p < 0,01$ ) korrelation mellem Gruppe og præferencer ved rutevalg. Korrelationen var stærkest ved udsagnet om at vægte den korteste ( $\gamma = 0,272$ ) og hurtigste rute ( $\gamma = 0,295$ ), hvor en større andel af Gruppe 2 angav det som vigtigt eller meget vigtigt. Muligvis er det dem, der arbejder og har brug for at nå hurtigt frem. Derimod er der en større andel i Gruppe 1, der vægter at undgå at cykle op ad bakke ( $\gamma = -0,189$ ) og at undgå underføringer i tunneler ( $\gamma = -0,204$ ). Måske er disse situationer fysisk krævende og er derfor af betydning for en større andel af respondenterne i Gruppe 1, hvor netop en større andel oplever at have dårligt helbred.



Figur 8: Hvad er vigtigt ved valg af cykelrute for aktive cyklister i Gruppe 1 (ikke cykelorganiserede) (n=1251-1351, n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)



Figur 9: Hvad er vigtigt ved valg af cykelrute for aktive cyklister i Gruppe 2 (cykelorganiserede) (n=2826-2983, n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)

Der er en generel tendens til, at en større andel af kvinderne angiver, at de opstillede faktorer er vigtige, når de vælger, hvilken vej de vil cykle. Igen er der større forskel mellem mændene og kvindernes besvarelser i Gruppe 1, hvor der er en statistisk signifikant korrelation ( $p < 0,01$ ) i 11 ud

af de 15 situationer sammenlignet med 6 ud af de 15 situationer i Gruppe 2. De faktorer, hvor der er størst forskel i besvarelsenerne, er god belysning (Gruppe 1:  $\gamma=0,431$ , Gruppe 2:  $\gamma=0,406$ ), undgår underføringer i tunneller (Gruppe 1:  $\gamma=0,389$ , Gruppe 2:  $\gamma=0,322$ ), og at der er mennesker eller trafik langs ruten (Gruppe 1:  $\gamma=0,234$ , Gruppe 2:  $\gamma=0,238$ ).

Dette tyder på, at det ikke kun er trafikal tryghed, der er vigtig for kvinderne, men at de i højere grad vægter tryghed i bredere forstand. Dog vægter en større andel af kvinderne faktorerne cykelsti (Gruppe 1:  $\gamma=0,237$ , Gruppe 2:  $\gamma=0,283$ ) - og i Gruppe 1, at bilerne kører med lav hastighed ( $\gamma=0,156$ ). Altså er de tilsyneladende også i nogen grad mere fokuserede på trafikal tryghed, hvilket er i tråd med, at de er mere tilbøjelige til at angive at være utrygge i trafiksituationerne. (Resultaterne er vist i Tabel A2.4 i appendiks A2)

## Aldersforskelle

Vi var interesserede i at vide, om de ældre aldersgrupper havde andre præferencer og motivationer end de yngre aldersgrupper. Derfor delte vi respondenterne op i to aldersgrupper 50-69 årige og 70-90 årige. Vi gennemførte kun analyser på Gruppe 1, da de er de mest repræsentative for aldersgrupperne, og kun for aktive cyklister, da der er for få, der ikke cykler til at opdele dem yderligere.

I alt er der 939 i 50-69 årige gruppen og 432 i 70-90 årige gruppen. Andelen af kvinder er større i den yngre aldersgruppe (65,4 % vs 50,9 %) ( $\chi^2=25,975$ ,  $p<0,01$ ). Der er ikke nogen forskelle i selvrapporeret helbred mellem de to aldersgrupper ( $\gamma=-0,011$ ,  $p=0,825$ ); 83,6 % i den yngre gruppe vs. 84,5 % i den ældre gruppe vurderede deres helbred som godt eller meget godt, og 3,9 % i den yngre og 3,0 % i den ældre gruppe vurderede deres helbred som dårligt eller meget dårligt. I den ældste aldersgruppe er 98 % pensioneret, i den yngste aldersgruppe er 52 % pensioneret, 13 % på efterløn og 28 % lønmodtagere.

Vi sammenlignede de to aldersgruppers besvarelser på deres motivation for at cykle, hvad de vægter, når de vælger, hvilken vej de vil cykle, og på, hvor trygge de føler sig i forskellige trafikomgivelser. Resultaterne er vist i Tabel A2.5 – A2.7 i appendiks A2. Resultaterne viser, at der kun er meget få og små forskelle mellem de to aldersgrupper.

### *Motivation for at cykle*

Der er en større andel af den ældste aldersgruppe, der cykler, fordi de altid har gjort det (66 % vs. 76 %). Derudover er der en tendens til, at en lidt større andel af den ældste aldersgruppe angiver at de er meget enige i, at de derved kan komme længere omkring (57 % vs. 51 %), og at det er en god måde at være social på (36 % vs. 31 %), disse forskelle er dog ikke statistisk signifikante. Alt i alt antyder resultaterne, at der måske er større sandsynlighed for, at man bliver ved med at cykle i en høj alder, hvis det er en indgroet vane. Der er dog tale om en statistisk svag sammenhæng ( $\gamma=0,13$ ,  $p<0,01$ ).

### *Tryghed i trafiksituationer*

Der er ikke nogen signifikante forskelle mellem de to aldersgrupper på, hvilke trafiksituationer de føler sig trygge og utrygge i.

### *Præferencer ved rutevalg*

Der var en tendens til at en større andel af den ældste aldersgruppe angav, at det var vigtigt for dem at undgå veje med mange parkerede biler (34 % vs. 25 %) ( $\gamma=0,144$ ,  $p<0,01$ ). Derudover var der en tendens til, at en større andel af den yngste aldersgruppe vægtede, at det var den hurtigste rute (24 % vs. 18 %) ( $\gamma=-0,123$ ,  $p<0,01$ ). Dette kan formodentlig forklares ved, at en større andel af de yngre er på arbejdsmarkedet. Der er dog tale om statistisk svage sammenhænge.

## **Oplevet helbred og tryghed og præferencer i trafikken**

Antallet af respondenter, der vurderer deres helbred som dårligt eller meget dårligt er meget få. Derfor giver det ikke mening at præsentere resultaterne for de enkelte helbredsgrupper særskilt. Vi kørte dog et par analyser for at belyse, om der er en sammenhæng mellem oplevet helbred og tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg. Igen er det kun respondenterne i Gruppe 1 (de *ikke* cykelorganiserede), der er inkluderet i analysen, da de er mest repræsentative, hvad angår cykling, for aldersgruppen 50+ i Danmark.

Der er en signifikant korrelation mellem selv vurderet helbred og tryghed i trafikken ved alle trafiksituationerne på et  $p<0,01$  niveau. Korrelationerne er dog svage ( $\tau=-0,077$  til  $\tau=-0,139$ ). Korrelationen er stærkest for når der er tæt trafik ( $\tau=-0,139$ ), vinter og frost ( $\tau=-0,134$ ) og rundkørsler ( $\tau=-0,132$ ).

Ved præferencer ved rutevalg er der en signifikant korrelation mellem selv vurderet helbred og hvor vigtigt de enkelte elementer er ved rutevalg i 11 ud af 15 situationer, igen på  $p<0,01$  niveau. Korrelationerne er igen svage ( $\tau=0,067$  til  $\tau=0,191$ ). De stærkeste korrelationer er ved undgår at cykle op ad bakke ( $\tau=0,191$ ), undgår underføringer i tunneler ( $\tau=0,142$ ), at der er mennesker eller trafik langs ruten ( $\tau=0,119$ ), undgår rundkørsler ( $\tau=0,109$ ) og at der er god belysning ( $\tau=0,092$ ).

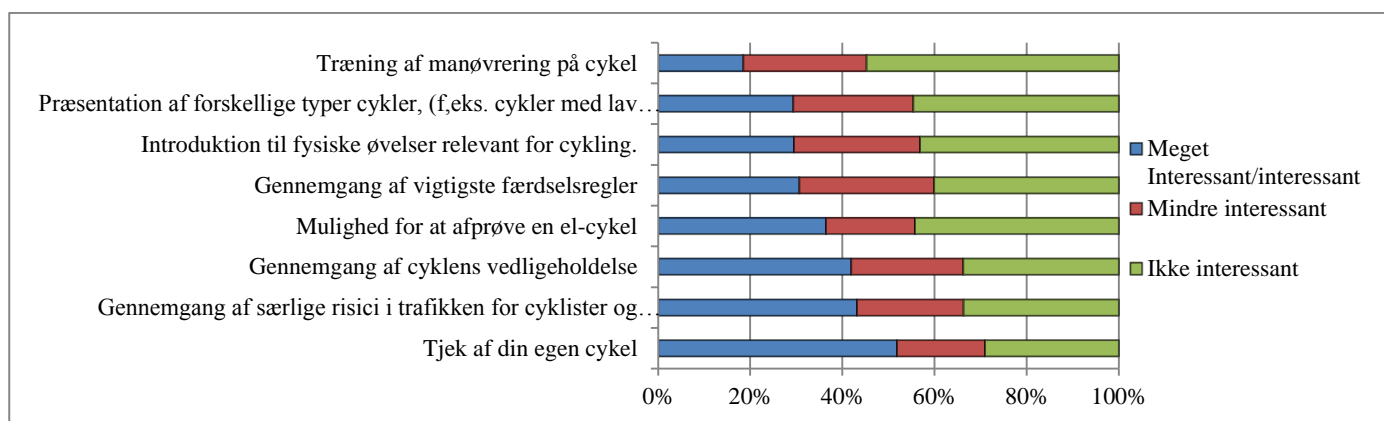
## **Interesse i tilbud, det støtter op om cykling**

Vi præsenterede respondenterne, såvel de tidligere som de aktive cyklister, for en række tilbud og bad dem angive i hvilken grad de ville være interesseret i disse. Igen er det kun resultaterne for Gruppe 1 (de *ikke* cykelorganiserede), der er præsenteret.

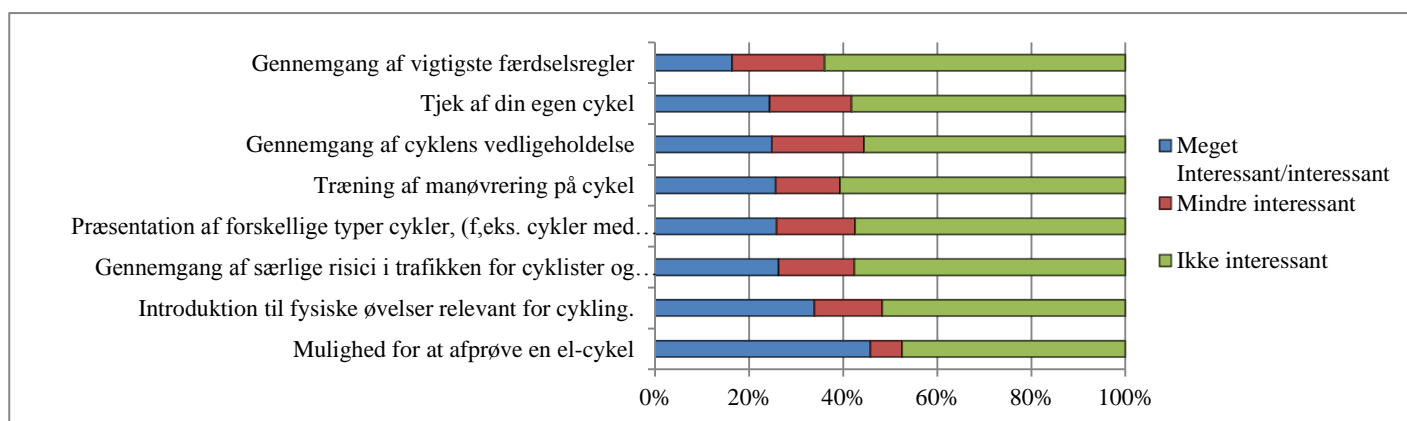
Som det fremgår af Figur 10 og Figur 11 er det et sted mellem 40 og 70 % af respondenterne, der har interesse i tilbuddene i større eller mindre grad. Blandt de aktive cyklister er der størst interesse for tilbuddene: tjek af egen cykel, gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister, og hvordan

det kan forebygges, gennemgang af cyklens vedligeholdelse, samt mulighed for at afprøve en el-cykel. Blandt de tidligere cyklister er der størst interesse for mulighed for at afprøve en el-cykel og introduktion til fysiske øvelser, relevant for cykling.

Det er dog kun for følgende fire tilbud, at der er en signifikant korrelation ( $p < 0,01$ ) mellem cykelstatus og interesse for tilbud: gennemgang af de vigtigste færdselsregler ( $\gamma = -0,379$ ), gennemgang af cyklens vedligeholdelse ( $\gamma = -0,334$ ), tjek af egen cykel ( $\gamma = -0,451$ ) og gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister, og hvordan det kan forebygges ( $\gamma = -0,358$ ), hvor det er de aktive cyklister, der viser den største interesse for tilbuddene.



Figur 10: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling blandt aktive cyklister ( $n=1301-1337$ ,  $n$  varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)



Figur 11: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling blandt tidligere cyklister ( $n=115-122$ ,  $n$  varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)

### *Kønsforskelle*

Blandt de aktive cyklister er der en tendens til, at en større andel af kvinderne har interesse i en præsentation af forskellige typer cykler og tjek af deres egen cykel ( $\gamma=0,191$  og  $\gamma=0,160$ , begge svage men signifikante korrelationer  $p<0,01$ ).

Blandt de tidligere cyklister kan man se, at der er en tendens til, at en større andel af kvinderne er interesseret i gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister, og hvordan det kan forebygges ( $\gamma=0,185$ ), introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling ( $\gamma=0,246$ ), samt træning af manøvrering på cykel ( $\gamma=0,325$ ). Til gengæld er der en tendens til, at en større andel af mændene er interesseret i muligheden for at afprøve en el-cykel ( $\gamma=-0,277$ ). Ingen af disse korrelationer er dog statistisk signifikante. Resultaterne er vist i Tabel A2.8 og A2.9 i appendiks A2.

### *Aldersforskelle*

Når man sammenligner gruppen af 50-69 årige med gruppen af 70-90 årige blandt de aktive cyklister, er der praktisk taget ingen forskelle. Kun en lille tendens til, at en større andel af den yngre aldersgruppe var interesseret i gennemgang af cyklens vedligeholdelse ( $\gamma=-0,113$ ), denne korrelation er dog ikke signifikant.

Blandt de tidligere cyklister er der en svag tendens til, at en større andel af den yngre gruppe er interesseret i gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister, og hvordan det kan forebygges ( $\gamma=-0,164$ ), introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling ( $\gamma=-0,129$ ), samt muligheden for at afprøve en el-cykel ( $\gamma=-0,204$ ). Hvorimod der er en tendens til at en større andel af den ældste aldersgruppe er interesseret i træning af manøvrering på cykel ( $\gamma=0,183$ ). Ingen af korrelationerne er statistisk signifikante.

Da ingen af korrelationerne er statistisk signifikante, kan man ikke generalisere resultaterne til befolkningen, det kan være tilfældige udsving.

Resultaterne er vist i Tabel A2.10 og A2.11 i appendiks A2.

## **Diskussion**

Overordnet peger resultaterne i retning af, at især cykelsti afgrænset med kantsten og lysregulerede kryds skaber tryghed, hvorimod tunge køretøjer, høj hastighed og dårlige vejrforhold (vinter og frost) og mørke skaber utryghed. Tryghed og komfort er tilsyneladende vigtig ved rutevalg, idet cykelsti og god vej/sti – belægning vægtes højt. Det samme gør grønne områder. Glæde ved at cykle er største motivationsfaktor. Det er forbundet med positive oplevelser, såsom frihed, frisk luft og helbredsfordele – man holder sig i form. De grønne områder bidrager sandsynligvis til den positive cykeloplevelse og er muligvis forklaringen på, hvorfor de vægtes ved rutevalg.

Vi ser samtidig, at der er forskel mellem forskellige grupper af cyklister. For det første fandt vi, at de cykelorganiserede generelt føler sig tryggere i trafikken end de ikke cykelorganiserede. De

cykelorganiserede cykler hyppigere og har formodentlig større rutine i at cykle, hvilket antageligvis bidrager til den øgede oplevelse af tryghed i trafikken. De cykelorganiserede udtrykte desuden stærkere præferencer ved rutevalg, hvilket kan skyldes, at de er mere kvalitetsbevidste, og at de har større erfaring med trafiksituationerne. Alt dette er de i højere grad bevidste om, når de vælger, hvilken vej de vil cykle. Resultaterne antyder desuden, at de cykelorganiserede er en mere homogen gruppe end de ikke cykelorganiserede, idet der var mindre forskelle mellem undergrupperne blandt de cykelorganiserede.

For det andet fandt vi, at der er forskelle mellem mændene og kvindernes besvarelser. Vi fandt en tendens til, at en større andel af kvinderne føler sig utrygge i de forskellige trafiksituationer. Dette kan skyldes en blanding af at de reelt er mere utrygge i trafikken, men også at de måske er mere villige til, at angive at de er utrygge. Når vi sammenligner præferencer ved rutevalg, kan vi desuden se, at kvinderne ikke kun vægter trafikal tryghed, men at de i højere grad vægter tryghed generelt, eksempelvis, ved at lægge mere vægt på, at der er mennesker og trafik langs ruten, og at der er god belysning.

Resultaterne angående tryghed og præferencer i trafikken støtter op om resultaterne af Bernhoft et al. (2003)<sup>1</sup> undersøgelse blandt cyklister i aldersgruppen 70+ bosiddende i Kalundborg eller Holbæk. De fandt, at cykelsti, god belysning, lysregulerede vejkryds, jævn belægning og lav trafikvolumen skabte tryghed blandt deres respondenter. Parkerede biler, når der ikke er cykelsti, mange biler på vejen og biler, der kører med høj hastighed skabte utryghed og endelig vægtede respondenterne cykelsti og at det var den mindst trafikerede rute, når de valgte hvilken vej de ville cykle.

Når vi sammenligner besvarelserne fra de 50-69 årige med besvarelserne fra de 70-90 årige, er forskellene få og små og kan skyldes tilfældige udsving i dataene. Der er ikke forskel i selvrapporeret helbred mellem de to aldersgrupper i vores undersøgelse. På den måde illustrerer resultaterne at de "aldersforskelle" man nogle gange finder, ikke handler om kronologisk alder, men i virkeligheden handler om forskelle i helbred eller livsomstændigheder.

Vi undersøgte sammenhænge mellem oplevet helbred og tryghed og præferencer i trafikken. Overordnet ser det ud til, at dårligt oplevet helbred er forbundet med utryghed i trafikken, især i tæt trafik, under dårlige vejrforhold (vinter og frost) og i rundkørsler. Derudover er fysisk mere krævende omgivelser, såsom at cykle op ad bakke og underføringer under tunneller, tilsyneladende noget, der volder problemer for cyklister der oplever helbredsproblemer.

Resultaterne peger i retning af, at helbred og tryghed i trafikken er centrale faktorer i forbindelse med cykelstop og at begynde at cykle igen. For at kunne tænke i forebyggende indsatser og designe trafikomgivelserne på en måde, hvor ældre cyklister er trygge ved at færdes i, er det relevant at

---

<sup>1</sup> Bernhoft, I. M., Carstensen, G. & Lund, H., 2003. *Ældre fodgængere og cyklister i byerne, Risikooplevelse og adfærd*. Rapport 3, Danmarks TransportForskning.

undersøge hvilke helbredsproblemer, der er årsag til, at man stopper med at cykle, samt hvad, der har ført til utrygheden i trafikken.

Knap en tredjedel peger dog på, at det ville medvirke til, at de vil begynde at cykle igen, hvis folk viste mere hensyn i trafikken. Altså kunne en forbedring af trafikskulturen potentielt bidrage til at fremme cykling gennem livet. Derudover viser de aktive cyklisteres besvarelser, at tunge køretøjer og biler med høj hastighed skaber utryghed, og at det er vigtigt med en god cykelinfrastruktur, der bidrager til tryghed og komfort i trafikken såsom cykelstier, lysregulerede kryds og god vej/sti - belægning. Det kan derfor tænkes, at disse potentielt kan bidrage til, at man bliver ved med at cykle i en høj alder. Endelig peger resultaterne i retning af, at el-cyklen har potentiale for at få nogle til at genoptage cykling.

Endelig undersøgte vi interessen for tilbud, der støtter op om cykling. Overordnet er der relativ stor interesse for denne type tilbud, mellem 40 og 70 % var interesseret i en eller anden grad i tilbuddene.

Derudover viser resultaterne, at de aktive cyklister har størst interesse for tjek af egen cykel og gennemgang af cyklens vedligeholdelse samt risici i trafikken og forebyggelse af disse. De tidligere cyklister er mere tilbøjelige til at vise interesse for fysiske øvelser relevant for cykling. I begge grupper er der en del, der har interesse i muligheden for at afprøve en el-cykel. Om deltagelse i sådanne tilbud ville fremme cykling blandt respondenterne eller få de tidligere cyklister op på cyklen igen, kan vi ikke sige noget om på baggrund af vores resultater. Men de støtter op om, at sådanne tilbud har interesse blandt personer i alderen 50+. Derudover støtter resultaterne yderligere op om, at el-cyklen potentielt kan spille en vigtig rolle i at fremme cykling gennem livet.

Det er vigtigt at huske på, at respondenterne i vores undersøgelse ikke var tilfældigt udvalgte og derfor ikke repræsentative for aldersgruppen i befolkningen. For det første rekrutterede vi via Ældre Sagens og Cyklistforbundets kanaler. Selvom Ældre Sagen favner meget bredt, er de mindre ressourcestærke borgere oftere ikke medlem af eller engagerede i interesseorganisationer.

Derudover rekrutterede vi via elektroniske kanaler, og spørgeskemaet var elektronisk. Igen er der en del, især ældre mindre ressourcestærke borgere, der ikke kan fanges via disse kanaler. Vi må derfor antage, at de mindre ressourcestærke cyklister ikke er repræsenteret i vores undersøgelse. Derfor, selvom resultaterne giver et godt indblik, er der behov for at indsamle mere viden om de mindre ressourcestærke borgeres behov og præferencer i trafikken. Der var desuden kun få (184) tidligere cyklister blandt vores respondenter, der er derfor behov for mere viden om hvilke faktorer, der er af betydning, når folk stopper med at cykle. Blandt andet er der behov for at få dybere og mere detaljeret indsigt i sammenhængen mellem helbred og beslutningen om at stoppe med at cykle, samt mellem helbred og tryghed og præferencer i trafikken. Vi har særligt behov for at få belyst, hvilke helbredsproblemer mere specifikt, der fører til vanskeligheder med cykling og hvorfor.

Det har desværre ikke været muligt indenfor rammerne af dette projekt at inkludere de geografiske data i analyserne. Det er ellers meget sandsynligt, at vi ville finde forskelle mellem land- og byområderne.



## Konklusion

Hvis vi vil fremme cykling gennem livet, med de mobilitetsmæssige, helbredsmæssige og miljømæssige fordele der knytter sig til det, er vi nødt til at tænke i inkluderende design af trafikomgivelserne. Resultaterne af vores spørgeskemaundersøgelser giver et praj om, hvilke faktorer, der kan medvirke til at fremme cykling gennem livet.

Resultaterne peger i retning af:

At helbred og utryghed i trafikken er væsentlige faktorer når folk stopper med at cykle og ligeledes er faktorer, der kan medvirke til at folk begynder at cykle igen. Vi har brug for mere viden på dette område.

At det er vigtigt med cykelinfrastruktur, der bidrager til tryghed og komfort i trafikken, såsom cykelstier og god vej/sti belægning.

At tunge køretøjer og trafik med høj hastighed skaber utryghed for cyklister.

At grønne områder vægtes, formodentlig fordi de bidrager til positive cykeloplevelser og bør prioriteres.

At infrastruktur, der er fysisk krævende, såsom underføringer i tunneller og bakker, virker ekskluderende på cyklister der oplever problemer med helbredet.

At el-cyklen potentielt kan spille en vigtig rolle med at fremme cykling gennem livet.

At mere hensyn i trafikken kan medvirke til at cykling genoptages. Altså kan indsatser til at forbedre trafikskulturen og dermed øge trygheden for cyklisterne, formodentlig medvirke til, at flere bliver ved med at cykle længere, eller tidligere cyklister får mod på at genoptage cyklingen.

Sidst men ikke mindst skal det understreges, at vores respondenter primært repræsenterer de ressourcestærke borgere. Derfor er der brug for at få fat i de mindre ressourcestærke borgere og høre om deres oplevelser og præferencer i forbindelse med cykling for at sikre, at deres behov bliver tilgodeset i trafikplanlægningen.

## Appendiks

### A1: Supplerende baggrundsinformation om undergrupperne

#### Gruppe 1 og Gruppe 2

Nedenfor er civilstatus, uddannelsesmæssig baggrund, hovedbeskæftigelse, samt transportrelateret baggrundsinformation om Gruppe 1 og Gruppe 2 præsenteret.

#### Civil Status

Der er ikke de store forskelle mellem de to grupper angående civil status. Der er dog en tendens til at der er en større andel i Gruppe 2 ”de cykelorganiserede”, der er gift/i forhold samboende og en større andel i Gruppe 1, der er enker/enkemænd ( $\chi^2(4)=62,672, p<0,01$ ). Disse forskelle hænger formodentlig sammen med aldersforskellen på grupperne.

Tabel A1.1: Civil status for de to grupper

Status	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Gift/i forhold samboende	67,5 %	72,0 %
I forhold ikke samboende	3,2 %	4,8 %
Fraskilt	9,5 %	8,0 %
Enke/enkemand	9,9 %	4,4 %
Single	10,0 %	10,9 %
	100 %	100 %

#### Uddannelsesmæssig baggrund

Der er en større andel af Gruppe 2 ”de cykelorganiserede”, der har gennemført længere videregående uddannelser og der er en større andel af Gruppe 1, der har en erhvervsfaglig uddannelse ( $\chi^2(6)=455,426, p<0,01$ ).

Tabel A1.2: Gruppernes uddannelsesmæssige baggrund

Uddannelse	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Lang videregående	13,6 %	35,8 %
Mellem lang videregående	33,0 %	37,1 %
Kort videregående	10,9 %	7,9 %
Erhvervsfaglig uddannelse	28,2 %	14,5 %
Gymnasial uddannelse	1,8 %	1,8 %
Grundskole	7,2 %	1,8 %
Ønsker ikke at oplyse	5,4 %	1,8 %
	100 %	100 %

#### Hovedbeskæftigelse

Når man sammenligner de to gruppers hovedbeskæftigelse kan man se, at der er en større andel af Gruppe 1, der er pensionerede og en større andel af Gruppe 2, der er lønmodtagere ( $\chi^2(8)=487,693, p<0,01$ ).

Tabel A1.3: De to gruppers hovedbeskæftigelse

Hovedbeskæftigelse	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Studerende	0,1 %	0,3 %
Pensionist, folkepension, førtidspension	67,5 %	37,7 %
Arbejdsløs	1,2 %	1,1 %
Efterlønsmodtager	8,4 %	5,5 %
Bistandshjælp, revalidering, langtidssyg	0,6 %	0,1 %
Hjemmegående, ude af erhverv i øvrigt	0,6 %	0,3 %
Lønmodtager	19,1 %	49,9 %
Selvstændig	2,3 %	4,9 %
Medhjælpende ægtefælle	0,1 %	0,1 %
	100 %	100 %

### Transportrelateret baggrundsinformation for Gruppe 1 og Gruppe 2

Flertallet i begge grupper angav at have bil i husstanden og at være i besiddelse af et kørekort. I Gruppe 2 ”de cykelorganiserede” er det næsten 100 %, der havde en almindelig cykel, hvor det i Gruppe 1 er 90 %. Der er en lille andel i begge grupper, der har en el-cykel, med en tendens til at en lidt større andel i Gruppe 1 har en.

Tabel A1.4: Andel af respondenterne, der angav at have de nævnte transportelementer, fordelt på de to grupper

Har du..?	Gruppe 1 (n=1565)	Gruppe 2 (n=3066)
Bil i husstanden	78,8 %	72,5 %
Alm. cykel	90,0 %	98,1 %
El-cykel	10,7 %	8,1 %
Kørekort	87,5 %	87,3 %

### Hyppighed af transport i bil og med kollektiv transport

Flertallet af respondenterne transporterer sig i bil, enten som chauffør eller passager, hver uge. Der er dog en tendens til, at respondenterne i Gruppe 1 transporterer sig i bil oftere end respondenterne i Gruppe 2 ( $\gamma=0,241$ ,  $p<0,01$ ).

Tabel A1.5: Hyppigheden af transport i bil for henholdsvis Gruppe 1 og Gruppe 2

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	Under 1 gang om måneden	Aldrig	
Gruppe 1 (n=1565)	15,6 %	20,0 %	34,0 %	13,4 %	6,9 %	7,7 %	2,4 %	100 %
Gruppe 2 (n=3066)	8,7 %	14,2 %	30,9 %	20,2 %	10,5 %	13,6 %	2,1 %	100 %

Ingen af grupperne benytter kollektiv trafik særlig ofte men der er dog en tendens til, at en større andel af Gruppe 1 aldrig benytter kollektiv trafik ( $\gamma=-0,314$ ,  $p<0,01$ ).

Tabel A1.6: Hyppigheden af brug af kollektiv trafik for henholdsvis Gruppe 1 og Gruppe 2

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	Under 1 gang om måneden	Aldrig	
<b>Gruppe 1</b> (n=1565)	1,9 %	4,2 %	8,5 %	13,2 %	12,5 %	36,2 %	23,6 %	100 %
<b>Gruppe 2</b> (n=3066)	2,0 %	6,9 %	11,1 %	22,0 %	20,4 %	29,9 %	7,9 %	100 %

### Tidligere vs. aktive cyklister

Nedenfor er information om transportvaner for de tidligere og aktive cyklister i Gruppe 1 præsenteret.

Når man sammenligner de to gruppers transportvaner, kan man se, at de tidligere cyklister er mere tilbøjelige til at transportere sig i bil dagligt ( $\gamma=-0,354$ ,  $p<0,01$ ). Der er en lille gruppe af de tidligere cyklister, der benytter kollektiv transport dagligt eller 4 – 5 dage om ugen, samtidig er der også en større andel, der aldrig benytter kollektiv transport. Altså ser det ud til, at det primært er bilen, der er alternativet til cyklen.

Tabel A1.7: Hyppigheden af transport i bil for henholdsvis aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	Under 1 gang om måneden	Aldrig	
<b>Aktive cyklister</b> (n=1371)	13,6 %	19,5 %	35,6 %	14,3 %	7,1 %	7,7 %	2,2 %	100 %
<b>Tidligere cyklister</b> (n=184)	29,3 %	22,8 %	22,8 %	7,6 %	6,0 %	8,2 %	3,3 %	100 %

Tabel A1.8: Hyppigheden af brug af kollektiv trafik for henholdsvis aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	Under 1 gang om måneden	Aldrig	
<b>Aktive cyklister</b> (n=1371)	1,4 %	3,8 %	8,7 %	14,1 %	13,3 %	36,0 %	22,7 %	100 %
<b>Tidligere cyklister</b> (n=184)	5,4 %	6,5 %	7,1 %	7,1 %	6,0 %	38,6 %	29,3 %	100 %

### Aktive cyklister i Gruppe 1 og Gruppe 2

Nedenfor er information om cykelvaner og cykelhjelmbrug for aktive cyklister i Gruppe 1 og Gruppe 2 præsenteret.

### Cykelvaner

Vi bad respondenterne angive hvor hyppigt de cykler i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret. I sommerhalvåret cykler de fleste hver uge mens der er en tendens til at de cykler lidt sjældnere i vinterhalvåret. Derudover er der en tendens til at respondenterne i Gruppe 2 cykler oftere end respondenterne i Gruppe 1 (sommer:  $\gamma=-0,329$ , vinter:  $\gamma=-0,342$ , begge  $p<0,01$ ).

Tabel A1.9: Hyppighed af cykling for Gruppe 1 og Gruppe 2 i sommerhalvåret (april-oktober)

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	under 1 gang om måneden	aldrig	
<b>Gruppe 1 (n=1372)</b>	40,8 %	28,0 %	20,5 %	6,9 %	2,3 %	1,4 %	0,1 %	100 %
<b>Gruppe 2 (n=3010)</b>	58,2 %	26,4 %	11,4 %	3,1 %	0,7 %	0,2 %	0,0 %	100 %

Tabel A1.10: Hyppighed af cykling for Gruppe 1 og Gruppe 2 i vinterhalvåret (november-marts)

	6-7 dage pr uge	4-5 dage pr uge	2-3 dage pr uge	3-4 dage pr måned	1-2 dage pr måned	under 1 gang om måneden	aldrig	
<b>Gruppe 1 (n=1372)</b>	19,5 %	22,2 %	27,8 %	12,0 %	7,5 %	7,6 %	3,4 %	100 %
<b>Gruppe 2 (n=3010)</b>	36,6 %	27,1 %	20,0 %	8,6 %	3,7 %	3,0 %	1,0 %	100 %

Når man sammenligner mændene og kvinderne i de to grupper, kan man se, at der er en tendens til at kvinderne cykler hyppigere sommerhalvåret (Gruppe 1:  $\gamma=-0,166$ , Gruppe 2:  $\gamma=-0,096$ , begge  $p<0,01$ ). I vinterhalvåret er der ikke nogen signifikante forskelle.

Tabel A1.11: Hyppighed af cykling for Gruppe 1 og Gruppe 2 i sommerhalvåret (april-oktober) fordelt på køn

	Gruppe 1		Gruppe 2	
	Mænd (n=538)	Kvinder (n=834)	Mænd (n=1574)	Kvinder (n=1436)
<b>6-7 dage pr uge</b>	34,8 %	44,7 %	56,1 %	60,5 %
<b>4-5 dage pr uge</b>	28,8 %	27,5 %	26,4 %	26,5 %
<b>2-3 dage pr uge</b>	23,6 %	18,5 %	13,2 %	9,5 %
<b>3-4 dage pr måned</b>	9,3 %	5,4 %	3,4 %	2,8 %
<b>1-2 dage pr måned</b>	2,8 %	2,0 %	0,9 %	0,4 %
<b>under 1 gang om måneden</b>	0,7 %	1,8 %	0,1 %	0,3 %
<b>aldrig</b>	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel A1.12: Hyppighed af cykling for Gruppe 1 og Gruppe 2 i vinterhalvåret (november-marts) fordelt på køn

	Gruppe 1		Gruppe 2	
	Mænd (n=538)	Kvinder (n=834)	Mænd (n=1574)	Kvinder (n=1436)
<b>6-7 dage pr uge</b>	16,7 %	21,2 %	34,9 %	38,5 %
<b>4-5 dage pr uge</b>	20,4 %	23,4 %	27,6 %	26,6 %
<b>2-3 dage pr uge</b>	31,0 %	25,8 %	20,8 %	19,0 %
<b>3-4 dage pr måned</b>	15,4 %	9,8 %	9,8 %	7,3 %
<b>1-2 dage pr måned</b>	7,8 %	7,3 %	3,8 %	3,6 %
<b>under 1 gang om måneden</b>	6,9 %	8,0 %	2,4 %	3,6 %
<b>aldrig</b>	1,7 %	4,4 %	0,6 %	1,5 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Derudover spurgte vi om hvor ofte respondenterne bruger deres cykel til diverse hverdagsformål. Resultaterne viser, at cyklen bliver anvendt til alle formål angivet på listen. Det giver ikke mening direkte at sammenligne hvor hyppigt respondenterne cykler til de forskellige formål, da det varierer hvor hyppigt man udøver de forskellige aktiviteter.

De aktiviteter den største andel angav aldrig at cykle til, er kultur og underholdning og at cykle sammen som en social aktivitet. Generelt er der en tendens til, at respondenterne i Gruppe 2 cykler hyppigere til aktiviteterne. Denne tendens er signifikant i 4 ud af 8 aktiviteter ( $\gamma=-0,088$   $-\gamma=0,520$ ) og er stærkest for at cykle til arbejde ( $\gamma=0,520$ ,  $p<0,01$ ), hvilket formodentlig hænger sammen med, at der er en større andel i Gruppe 2, der stadig er i arbejde. Dog er der en tendens til at respondenterne i Gruppe 1 hyppigere cykler for at komme ud i naturen ( $\gamma=0,083$ ) og cykler turer for mig selv for turens skyld ( $\gamma=0,157$ ) begge signifikante ( $p<0,01$ ).

Tabel A1.13: Hyppigheden af brug af cyklen til de forskellige formål for Gruppe 1 og Gruppe 2

Hvor ofte bruger du din cykel til disse formål (sommer)		Gruppe 1 (n=1167-1343)*	Gruppe 2 (n=2589-2978)*
<b>Til indkøb og andre ærinder</b>	6-7 dage pr uge	20,7 %	21,5 %
	4-5 dage pr uge	20,6 %	21,4 %
	2-3 dage pr uge	28,2 %	30,4 %
	3-4 dage pr måned	11,0 %	11,9 %
	1-2 dage pr måned	7,9 %	6,7 %
	under 1 gang om måneden	5,4 %	4,8 %
	aldrig	6,2 %	3,3 %
<b>Til at besøge venner og familie</b>	6-7 dage pr uge	4,2 %	4,6 %
	4-5 dage pr uge	3,9 %	4,6 %
	2-3 dage pr uge	18,0 %	18,6 %
	3-4 dage pr måned	19,8 %	26,6 %

	1-2 dage pr måned	18,5 %	20,3 %
	under 1 gang om måneden	19,8 %	17,2 %
	aldrig	15,9 %	8,1 %
<b>Til mine faste fritidsaktiviteter</b>	6-7 dage pr uge	7,8 %	8,5 %
	4-5 dage pr uge	11,3 %	10,3 %
	2-3 dage pr uge	31,8 %	35,1 %
	3-4 dage pr måned	13,5 %	19,7 %
	1-2 dage pr måned	9,5 %	9,2 %
	under 1 gang om måneden	7,3 %	7,0 %
	aldrig	18,8 %	10,2 %
<b>Til kultur og underholdning</b>	6-7 dage pr uge	3,1 %	3,6 %
	4-5 dage pr uge	1,7 %	2,2 %
	2-3 dage pr uge	8,1 %	11,6 %
	3-4 dage pr måned	14,5 %	22,8 %
	1-2 dage pr måned	18,6 %	23,0 %
	under 1 gang om måneden	21,7 %	22,8 %
	aldrig	32,4 %	13,9 %
<b>Til arbejde **</b>	6-7 dage pr uge	10,0 %	16,0 %
	4-5 dage pr uge	20,7 %	49,0 %
	2-3 dage pr uge	7,4 %	11,3 %
	3-4 dage pr måned	3,1 %	4,4 %
	1-2 dage pr måned	3,3 %	2,1 %
	under 1 gang om måneden	4,4 %	3,2 %
	aldrig	51,2 %	13,9 %
<b>For at komme ud i naturen</b>	6-7 dage pr uge	9,5 %	6,0 %
	4-5 dage pr uge	11,3 %	8,2 %
	2-3 dage pr uge	21,3 %	19,8 %
	3-4 dage pr måned	20,3 %	24,4 %
	1-2 dage pr måned	16,8 %	21,3 %
	under 1 gang om måneden	13,7 %	15,9 %
	aldrig	7,1 %	4,4 %
<b>For at cykle sammen med andre som social aktivitet</b>	6-7 dage pr uge	2,2 %	1,6 %
	4-5 dage pr uge	1,9 %	2,0 %
	2-3 dage pr uge	10,7 %	8,7 %
	3-4 dage pr måned	14,8 %	15,4 %
	1-2 dage pr måned	12,9 %	17,3 %
	under 1 gang om måneden	20,8 %	26,7 %
	aldrig	36,7 %	28,3 %
<b>Til cykelture for mig selv for turens skyld</b>	6-7 dage pr uge	8,5 %	5,5 %
	4-5 dage pr uge	11,4 %	6,2 %
	2-3 dage pr uge	19,5 %	15,5 %

3-4 dage pr måned	16,7 %	20,2 %
1-2 dage pr måned	17,7 %	19,6 %
under 1 gang om måneden	16,3 %	21,1 %
aldrig	9,9 %	11,8 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet) \*\* n=551 (Gruppe 1) & 1914 (Gruppe 2) lav n skyldes mange, der er pensioneret, har besvaret spørgsmålet med "ikke relevant" som er ekskluderet fra analysen.

Endelig blev respondenterne spurgt om hvorvidt de bruger cykelhjelme. Resultaterne viser, at en større andel af respondenterne i Gruppe 2 bruger cykelhjelme ( $\gamma=-0,343, p<0,01$ ). Ca. en tredjedel af Gruppe 1 angav at de ikke bruger cykelhjelme. Der er ikke nogen nævneværdig forskel mellem mændene og kvinderne.

*Tabel A1.14: Cykelhjelmebrug i Gruppe 1 og Gruppe 2*

Bruger du cykelhjelme	Gruppe 1 (n=1372)	Gruppe 2 (n=3010)
<b>Ja, altid</b>	<b>42,3 %</b>	<b>60,8 %</b>
<b>Ja, nogen gange</b>	<b>24,5 %</b>	<b>22,2 %</b>
<b>Nej</b>	<b>33,2 %</b>	<b>17,0 %</b>
	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>



## A2: Tabeller med resultater, der er beskrevet men ikke illustreret i teksten

### Motivation for at cykle, tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg for Gruppe 1 og Gruppe 2 fordelt på køn

Tabel A2.1: Motivation for at cykle for Gruppe 1 og Gruppe 2 fordelt på køn

Motivation for at cykle	Gruppe 1						Gruppe 2					
	Mænd (n=498-534*)			Kvinder (n=753-828*)			Mænd (n=1465-1571*)			Kvinder (n=1334-1428*)		
	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig
Jeg cykler for at holde mig i form	3,4 %	7,1 %	89,5 %	2,9 %	10,4 %	86,7 %	1,2 %	6,2 %	92,6 %	1,9 %	6,4 %	91,7 %
Jeg cykler for at passe på miljøet	13,9 %	47,6 %	38,6 %	9,3 %	43,5 %	47,2 %	6,8 %	26,7 %	66,5 %	3,1 %	24,9 %	72,0 %
Jeg cykler fordi det er billigt	21,2 %	33,3 %	45,5 %	16,5 %	31,8 %	51,7 %	15,7 %	30,1 %	54,2 %	12,4 %	32,6 %	55,1 %
Jeg cykler fordi, det har jeg altid gjort	12,2 %	23,0 %	64,9 %	8,6 %	18,9 %	72,5 %	5,6 %	13,5 %	80,9 %	4,9 %	11,6 %	83,5 %
Jeg cykler fordi jeg kan lide at cykle	2,8 %	5,4 %	91,7 %	1,9 %	5,3 %	92,7 %	1,2 %	1,7 %	97,1 %	1,5 %	2,3 %	96,2 %
Jeg cykler fordi det giver mig frihed	6,1 %	16,9 %	77,0 %	3,9 %	11,2 %	84,9 %	2,1 %	9,5 %	88,3 %	1,8 %	5,0 %	93,2 %
Jeg cykler fordi jeg nyder at få frisk luft	2,6 %	5,1 %	92,3 %	2,7 %	5,9 %	91,4 %	1,9 %	5,2 %	92,9 %	2,0 %	5,1 %	92,9 %
Jeg cykler fordi det er en god måde at være social på	17,5 %	42,4 %	40,2 %	19,4 %	52,6 %	28,0 %	24,1 %	46,1 %	29,8 %	20,7 %	50,4 %	28,9 %
Jeg cykler fordi jeg derved kan komme længere omkring	20,6 %	34,4 %	45,1 %	16,2 %	26,6 %	57,2 %	17,6 %	27,9 %	54,5 %	14,9 %	26,8 %	58,2 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.2: Grad af tryghed i udvalgte trafiksituationer for Gruppe 1 fordelt på køn

Trafiksituation	Mænd (n=511-535*)					Kvinder (n=756-821*)				
	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg
Cykelsti med kantsten	2,3 %	6,4 %	22,3 %	17,5 %	51,5 %	2,2 %	7,5 %	21,3 %	18,0 %	50,9 %
Cykelsti uden kantsten	0,9 %	13,0 %	32,8 %	18,1 %	35,1 %	2,8 %	20,9 %	25,3 %	19,9 %	31,0 %
Vejkryds UDEN lysregulering	2,4 %	24,4 %	34,8 %	13,9 %	24,4 %	7,5 %	37,3 %	27,7 %	12,7 %	14,7 %
Vejkryds MED lysregulering	1,0 %	6,3 %	22,9 %	25,2 %	44,7 %	1,1 %	13,0 %	17,0 %	27,6 %	41,2 %
Når der er mange cyklister på cykelstien	2,5 %	27,5 %	30,8 %	16,7 %	22,5 %	9,5 %	39,2 %	23,1 %	15,7 %	12,5 %
Når der er tæt trafik	5,3 %	39,3 %	26,5 %	14,7 %	14,2 %	14,3 %	48,8 %	16,6 %	13,2 %	7,0 %
Når der er mange lastbiler/busser	21,1 %	45,0 %	15,2 %	10,4 %	8,3 %	39,4 %	41,2 %	8,5 %	8,3 %	2,6 %
Når bilerne kører med høj hastighed	20,9 %	50,5 %	16,0 %	8,5 %	4,1 %	36,4 %	45,3 %	9,7 %	6,4 %	2,2 %
Når du cykler hvor der ikke er cykelsti	11,2 %	47,5 %	22,6 %	10,3 %	8,4 %	21,6 %	51,9 %	15,0 %	7,6 %	4,0 %
Når det er mørkt	12,5 %	40,7 %	29,0 %	9,0 %	8,8 %	28,1 %	45,6 %	15,7 %	7,1 %	3,5 %
Når du cykler på en dobbeltrettet cykelsti	1,7 %	15,7 %	39,5 %	17,4 %	25,7 %	3,8 %	21,5 %	39,2 %	15,5 %	19,9 %
Når du cykler i en rundkørsel	2,7 %	22,6 %	38,1 %	18,6 %	18,0 %	4,1 %	30,7 %	36,1 %	14,5 %	14,6 %
Når det er vinter og frost	12,1 %	48,1 %	19,6 %	14,1 %	6,1 %	31,3 %	49,7 %	9,1 %	7,0 %	2,8 %
Når du cykler forbi busstoppesteder	2,3 %	29,7 %	42,0 %	10,2 %	15,8 %	5,4 %	35,2 %	38,1 %	9,2 %	12,1 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.3: Grad af tryghed i udvalgte trafiksituationer for Gruppe 2 fordelt på køn

Trafiksituation	Mænd (n=1519-1563*)					Kvinder (n=1391-1429*)				
	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg
Cykelsti med kantsten	1,2 %	3,7 %	15,5 %	21,2 %	58,5 %	0,8 %	4,0 %	17,7 %	19,1 %	58,4 %
Cykelsti uden kantsten	2,5 %	16,1 %	25,8 %	26,1 %	29,5 %	2,8 %	18,4 %	24,1 %	26,0 %	28,7 %
Vejkryds UDEN lysregulering	2,6 %	22,8 %	34,5 %	19,0 %	21,0 %	5,0 %	34,5 %	29,1 %	14,4 %	16,9 %
Vejkryds MED lysregulering	1,0 %	6,0 %	19,1 %	29,9 %	44,0 %	0,8 %	8,5 %	16,8 %	30,0 %	44,0 %
Når der er mange cyklister på cykelstien	3,6 %	29,8 %	29,4 %	19,2 %	17,9 %	8,6 %	46,2 %	17,8 %	15,3 %	12,1 %
Når der er tæt trafik	5,1 %	40,1 %	25,2 %	18,1 %	11,5 %	10,4 %	49,5 %	17,3 %	15,0 %	7,7 %
Når der er mange lastbiler/busser	18,5 %	48,2 %	14,8 %	12,1 %	6,4 %	32,9 %	47,0 %	7,9 %	9,4 %	2,8 %
Når bilerne kører med høj hastighed	22,9 %	49,8 %	14,0 %	9,3 %	4,0 %	30,8 %	47,2 %	11,3 %	8,3 %	2,5 %
Når du cykler hvor der ikke er cykelsti	9,4 %	48,4 %	23,2 %	11,4 %	7,5 %	20,1 %	50,7 %	15,7 %	8,5 %	5,0 %
Når det er mørkt	6,2 %	35,6 %	33,6 %	13,4 %	11,1 %	12,9 %	46,8 %	23,3 %	10,3 %	6,8 %
Når du cykler på en dobbeltrettet cykelsti	1,9 %	16,6 %	34,3 %	21,9 %	25,4 %	1,4 %	21,4 %	37,9 %	16,1 %	23,2 %
Når du cykler i en rundkørsel	2,5 %	21,9 %	36,0 %	20,5 %	19,1 %	2,8 %	25,9 %	38,0 %	16,1 %	17,1 %
Når det er vinter og frost	8,1 %	42,8 %	25,7 %	15,1 %	8,3 %	20,1 %	50,1 %	16,4 %	9,5 %	3,9 %
Når du cykler forbi busstoppesteder	2,9 %	31,5 %	38,5 %	11,9 %	15,2 %	2,9 %	35,6 %	37,0 %	11,8 %	12,7 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.4: Præferencer ved rutevalg for Gruppe 1 og Gruppe 2 fordelt på køn

Vægter ved rutevalg	Gruppe 1						Gruppe 2					
	Mænd (n=498-531*)			Kvinder (n=752-820*)			Mænd (1476-1565*)			Kvinder (n=1340-1420*)		
	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt
God belysning	33,9 %	25,3 %	40,8 %	16,5 %	15,9 %	67,6 %	31,6 %	30,8 %	37,6 %	14,6 %	24,5 %	60,9 %
God vej sti belægning	16,4 %	19,3 %	64,3 %	13,3 %	15,2 %	71,5 %	10,2 %	16,7 %	73,1 %	9,1 %	17,2 %	73,6 %
Cykelsti	21,1 %	20,1 %	58,8 %	12,2 %	15,3 %	72,5 %	11,9 %	20,6 %	67,5 %	6,6 %	13,9 %	79,5 %
At det er den korteste vej	56,5 %	23,8 %	19,6 %	50,3 %	28,2 %	21,6 %	36,1 %	29,8 %	34,1 %	38,4 %	29,0 %	32,6 %
At det er en rute jeg kender godt	55,3 %	28,3 %	16,4 %	43,0 %	29,5 %	27,4 %	52,0 %	31,2 %	16,9 %	47,7 %	31,1 %	21,2 %
At det er den hurtigste rute	54,5 %	25,2 %	20,3 %	48,7 %	28,1 %	23,2 %	31,9 %	29,1 %	39,0 %	36,3 %	28,4 %	35,2 %
Undgår kryds uden lysregulering	62,7 %	25,1 %	12,2 %	56,6 %	29,4 %	14,0 %	54,4 %	28,3 %	17,3 %	51,3 %	30,9 %	17,9 %
Undgår tæt trafik	24,0 %	26,5 %	49,4 %	20,4 %	23,1 %	56,5 %	15,7 %	24,1 %	60,2 %	14,0 %	24,3 %	61,7 %
Undgår rundkørsler	72,7 %	23,4 %	4,0 %	64,4 %	28,5 %	7,1 %	70,4 %	25,7 %	3,8 %	67,6 %	27,8 %	4,7 %
Grønne områder	10,5 %	19,4 %	70,1 %	11,6 %	23,9 %	64,5 %	8,0 %	21,3 %	70,7 %	7,3 %	21,2 %	71,5 %
At bilister kører med lav hastighed	26,3 %	35,2 %	38,5 %	20,0 %	31,8 %	48,3 %	16,7 %	35,7 %	47,6 %	17,3 %	33,0 %	49,6 %
Undgår veje med mange parkerede biler	37,7 %	38,9 %	23,3 %	31,5 %	38,1 %	30,4 %	27,6 %	42,4 %	30,0 %	25,7 %	45,0 %	29,3 %
At der er mennesker eller trafik langs ruten	52,8 %	38,9 %	8,3 %	42,2 %	36,9 %	20,9 %	55,4 %	39,8 %	4,8 %	43,9 %	41,6 %	14,5 %
Undgår at cykle op ad bakke	59,0 %	32,0 %	9,0 %	48,9 %	33,8 %	17,3 %	65,9 %	26,7 %	7,4 %	59,6 %	31,6 %	8,8 %
Undgår underføringer i tunneler	67,5 %	29,7 %	2,8 %	46,3 %	35,4 %	18,3 %	73,8 %	23,7 %	2,5 %	56,3 %	34,0 %	9,7 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

**Motivation for at cykle, tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg fordelt på de to aldersgrupper i Gruppe 1**

*Tabel A2.5: Motivation for at cykle i Gruppe 1 fordelt på de to aldersgrupper*

Motivation for at cykle	50-69 år (n=865-931*)			70-90 år (n=385-428*)		
	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig
<b>Fordi jeg kan lide at cykle</b>	2,5 %	5,7 %	91,8 %	1,9 %	4,7 %	93,5 %
<b>Fordi jeg nyder at få frisk luft</b>	2,8 %	5,7 %	91,5 %	2,3 %	5,4 %	92,3 %
<b>For at holde mig i form</b>	3,3 %	9,0 %	87,6 %	2,6 %	9,4 %	88,0 %
<b>Fordi det giver mig frihed</b>	4,8 %	13,8 %	81,4 %	4,7 %	12,7 %	82,6 %
<b>Fordi, det har jeg altid gjort</b>	10,6 %	23,2 %	66,3 %	8,8 %	14,8 %	76,4 %
<b>Fordi jeg derved kan komme længere omkring</b>	20,2 %	29,3 %	50,5 %	12,9 %	30,4 %	56,7 %
<b>Fordi det er billigt</b>	19,0 %	32,6 %	48,3 %	16,8 %	32,0 %	51,3 %
<b>For at passe på miljøet</b>	12,0 %	44,4 %	43,6 %	9,0 %	46,5 %	44,5 %
<b>Fordi det er en god måde at være social på</b>	20,7 %	48,0 %	31,3 %	14,0 %	49,9 %	36,1 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.6: Tryghed i trafikken i Gruppe 1 fordelt på de to aldersgrupper

Trafiksituation	50-69 år (n=876-929*)					70-90 år (n=390-426*)				
	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryg	Helt tryg
Når der er mange lastbiler/busser	32,5 %	42,7 %	11,6 %	8,6 %	4,6 %	31,6 %	42,6 %	10,0 %	10,3 %	5,5 %
Når bilerne kører med høj hastighed	30,8 %	46,6 %	12,2 %	7,1 %	3,1 %	29,1 %	48,8 %	12,1 %	7,3 %	2,6 %
Når det er vinter og frost	23,6 %	48,2 %	13,9 %	9,6 %	4,7 %	23,3 %	51,3 %	12,1 %	10,5 %	2,8 %
Når det er mørkt	20,5 %	44,0 %	21,8 %	8,5 %	5,3 %	25,2 %	42,8 %	19,1 %	6,5 %	6,3 %
Når du cykler hvor der ikke er cykelsti	16,4 %	50,5 %	18,7 %	8,1 %	6,4 %	20,0 %	49,3 %	16,4 %	9,9 %	4,5 %
Når der er tæt trafik	10,3 %	45,7 %	21,1 %	13,6 %	9,3 %	11,9 %	43,7 %	19,0 %	14,3 %	11,2 %
Når der er mange cyklister på cykelstien	6,5 %	35,6 %	25,5 %	15,4 %	17,0 %	7,1 %	32,4 %	27,5 %	17,6 %	15,4 %
Når du cykler gennem et vejkryds UDEN lysregulering	5,6 %	31,7 %	31,6 %	13,0 %	18,1 %	5,4 %	33,3 %	28,1 %	13,7 %	19,6 %
Når du cykler forbi busstoppesteder	4,8 %	32,7 %	39,7 %	9,8 %	13,0 %	2,7 %	33,5 %	39,7 %	9,1 %	15,0 %
Når du cykler i en rundkørsel	4,2 %	27,3 %	36,5 %	16,0 %	16,0 %	2,0 %	27,8 %	37,7 %	16,5 %	16,0 %
Når du cykler på en dobbeltrettet cykelsti	2,9 %	18,4 %	39,1 %	16,0 %	23,6 %	3,2 %	20,7 %	39,9 %	17,0 %	19,2 %
Når du cykler på cykelsti uden kantsten	2,2 %	18,5 %	27,9 %	19,1 %	32,4 %	1,9 %	16,4 %	29,0 %	19,5 %	33,3 %
Når du cykler på cykelsti afgrænset med kantsten	2,1 %	6,6 %	21,1 %	17,6 %	52,5 %	2,6 %	8,1 %	22,6 %	18,3 %	48,3 %
Når du cykler gennem et vejkryds MED lysregulering	0,8 %	10,9 %	19,4 %	26,1 %	42,8 %	1,7 %	9,2 %	19,1 %	27,8 %	42,3 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.7: Præferencer ved rutevalg i Gruppe 1, fordelt på de to aldersgrupper

Vægter ved rutevalg	50-69 år (n=867-928*)			70-90 år (n=378-422*)		
	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt
God vej sti belægning	13,8 %	18,1 %	68,1 %	16,1 %	14,0 %	69,9 %
Cykelsti	15,0 %	18,2 %	66,8 %	17,1 %	15,0 %	67,9 %
Grønne områder	11,1 %	22,5 %	66,4 %	11,4 %	21,3 %	67,3 %
God belysning	23,4 %	20,1 %	56,5 %	23,5 %	18,8 %	57,7 %
Undgår tæt trafik	22,1 %	25,2 %	52,7 %	21,3 %	22,5 %	56,2 %
At bilister kører med lav hastighed	23,6 %	32,2 %	44,2 %	19,8 %	35,2 %	45,1 %
Undgår veje med mange parkerede biler	35,5 %	39,5 %	24,9 %	30,3 %	36,1 %	33,6 %
At det er den hurtigste rute	47,9 %	28,2 %	23,9 %	57,7 %	24,3 %	18,0 %
At det er den korteste vej	50,4 %	27,3 %	22,3 %	57,8 %	24,6 %	17,6 %
At det er en rute jeg kender godt	48,6 %	29,2 %	22,2 %	45,7 %	29,0 %	25,3 %
At der er mennesker eller trafik langs ruten	47,2 %	37,7 %	15,1 %	44,4 %	37,8 %	17,8 %
Undgår at cykle op ad bakke	53,4 %	33,7 %	13,0 %	51,8 %	31,7 %	16,5 %
Undgår kryds uden lysregulering	59,4 %	27,7 %	12,9 %	58,5 %	27,4 %	14,1 %
Undgår underføringer i tunneler	54,7 %	33,0 %	12,3 %	55,0 %	33,3 %	11,6 %
Undgå rundkørsler	67,1 %	26,7 %	6,2 %	68,9 %	25,9 %	5,2 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

**Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, fordelt på køn og de to aldersgrupper for henholdsvis aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1**

*Tabel A2.8: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt aktive cyklister i Gruppe 1, fordelt på køn*

Tilbud	Mand (n=514-528*)				Kvinde (n=787-809*)			
	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	40,8 %	31,5 %	23,1 %	4,6 %	39,6 %	27,8 %	26,5 %	6,1 %
Præsentation af forskellige typer cykler, (fx cykler med lav indstigning)	49,7 %	27,8 %	18,2 %	4,2 %	41,3 %	24,8 %	24,9 %	9,0 %
Gennemgang af cyklens vedligeholdelse	37,0 %	23,5 %	32,3 %	7,3 %	31,6 %	24,9 %	33,5 %	10,0 %
Tjek af din egen cykel	33,7 %	19,7 %	36,9 %	9,7 %	26,0 %	18,8 %	40,5 %	14,7 %
Gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister og hvordan det kan forebygges	34,4 %	25,6 %	32,1 %	7,8 %	33,2 %	21,5 %	34,1 %	11,3 %
Introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling,	46,3 %	26,1 %	22,6 %	5,1 %	41,0 %	28,2 %	23,8 %	7,0 %
Træning af manøvrering på cykel	58,8 %	24,9 %	14,1 %	2,3 %	52,2 %	28,0 %	16,8 %	3,0 %
Mulighed for at afprøve en el-cykel	46,8 %	20,0 %	22,1 %	11,1 %	42,6 %	18,9 %	23,4 %	15,1 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet



Tabel A2.9: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt tidligere cyklister i Gruppe 1, fordelt på køn,

Tilbud	Mand (n=32-35*)				Kvinde (n=82-87*)			
	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	62,9 %	22,9 %	11,4 %	2,9 %	64,4 %	18,4 %	12,6 %	4,6 %
Præsentation af forskellige typer cykler, (fx cykler med lav indstigning)	57,6 %	18,2 %	12,1 %	12,1 %	57,5 %	16,1 %	17,2 %	9,2 %
Gennemgang af cyklens vedligeholdelse	53,1 %	21,9 %	21,9 %	3,1 %	56,5 %	18,8 %	16,5 %	8,2 %
Tjek af din egen cykel	54,5 %	15,2 %	21,2 %	9,1 %	59,8 %	18,3 %	14,6 %	7,3 %
Gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister og hvordan det kan forebygges	61,8 %	20,6 %	17,6 %	0,0 %	56,0 %	14,3 %	21,4 %	8,3 %
Introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling,	58,8 %	20,6 %	14,7 %	5,9 %	48,8 %	11,9 %	27,4 %	11,9 %
Træning af manøvrering på cykel	72,7 %	9,1 %	15,2 %	3,0 %	56,0 %	15,5 %	16,7 %	11,9 %
Mulighed for at afprøve en el-cykel	36,4 %	9,1 %	24,2 %	30,3 %	51,8 %	5,9 %	27,1 %	15,3 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.10: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt aktive cyklister i Gruppe 1, fordelt på de to aldersgrupper

Tilbud	50-69 år (n=893-918*)				70-90 år (n=407-419*)			
	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	41,6 %	27,8 %	24,0 %	6,6 %	37,0 %	32,5 %	27,4 %	3,1 %
Præsentation af forskellige typer cykler, (fx cykler med lav indstigning)	45,1 %	25,6 %	20,9 %	8,4 %	43,7 %	26,9 %	25,0 %	4,4 %
Gennemgang af cyklens vedligeholdelse	33,2 %	22,4 %	34,0 %	10,5 %	35,1 %	28,8 %	30,5 %	5,6 %
Tjek af din egen cykel	28,4 %	19,2 %	37,7 %	14,7 %	30,4 %	19,1 %	42,1 %	8,4 %
Gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister og hvordan det kan forebygges	34,5 %	21,5 %	33,0 %	11,0 %	31,9 %	26,8 %	33,8 %	7,5 %
Introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling,	43,2 %	25,4 %	24,5 %	6,8 %	43,0 %	31,7 %	20,6 %	4,7 %
Træning af manøvrering på cykel	55,2 %	25,8 %	15,2 %	3,9 %	54,0 %	29,0 %	16,8 %	,2 %
Mulighed for at afprøve en el-cykel	44,1 %	18,5 %	22,7 %	14,7 %	44,4 %	21,2 %	23,4 %	11,0 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A2.11: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt tidligere cyklister i Gruppe 1, fordelt på de to aldersgrupper

Tilbud	50-69 år (n=74-79*)				70-90 år (n=39-43*)			
	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	64,6 %	19,0 %	11,4 %	5,1 %	62,8 %	20,9 %	14,0 %	2,3 %
Præsentation af forskellige typer cykler, (fx cykler med lav indstigning)	51,3 %	21,8 %	15,4 %	11,5 %	69,0 %	7,1 %	16,7 %	7,1 %
Gennemgang af cyklens vedligeholdelse	56,6 %	15,8 %	19,7 %	7,9 %	53,7 %	26,8 %	14,6 %	4,9 %
Tjek af din egen cykel	57,9 %	15,8 %	17,1 %	9,2 %	59,0 %	20,5 %	15,4 %	5,1 %
Gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister og hvordan det kan forebygges	54,5 %	15,6 %	24,7 %	5,2 %	63,4 %	17,1 %	12,2 %	7,3 %
Introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling,	48,7 %	14,1 %	28,2 %	9,0 %	57,5 %	15,0 %	15,0 %	12,5 %
Træning af manøvrering på cykel	63,5 %	14,9 %	14,9 %	6,8 %	55,8 %	11,6 %	18,6 %	14,0 %
Mulighed for at afprøve en el-cykel	43,6 %	6,4 %	28,2 %	21,8 %	55,0 %	7,5 %	22,5 %	15,0 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

### A3: Tabeller med resultater, der er vist som figurer i teksten

#### Årsager til cykelstop og faktorer, der kan medvirke til at cykling genoptages for Gruppe 1

Tabel A3.1: Hvorfor stoppede du med at cykle? Andelen af respondenterne, der angav at være meget uenige/uenige, hverken eller, og enige/meget enige, i de forskellige årsager

Årsag	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig
Problemer med helbred/fysisk formåen	35,0 %	8,9 %	56,1 %
Begyndte at føle mig utryg i trafikken	47,1 %	8,9 %	43,9 %
Fik bil	70,9 %	9,4 %	19,7 %
Cykel i stykker blev stjålet	76,9 %	4,5 %	18,7 %
Skiftede arbejde	80,0 %	4,8 %	15,2 %
Skiftede bolig	78,0 %	7,9 %	14,2 %
Stoppede med at arbejde	80,8 %	8,0 %	11,2 %
Ingen at cykle med længere	78,6 %	10,7 %	10,7 %
Frarådet af venner/familie	85,9 %	4,4 %	9,6 %
Involveret i uheld	90,6 %	1,6 %	7,9 %
Havde ikke råd til cykel	91,7 %	3,8 %	4,5 %
Næsten involveret i uheld	91,4 %	6,3 %	2,3 %

(n= 125 – 157, n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)

Tabel A3.2: Hvad kunne evt. få dig til at cykel igen? Andelen af respondenterne, der angav at være meget uenige/uenige, hverken eller, og enige/meget enige, i betydningen af de forskellige faktorer

Faktor, der kan medvirke til at cykling genoptages	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig
Forbedret helbred fysisk formåen	29,3 %	10,3 %	60,3 %
Tryggere trafikomgivelser	47,1 %	13,5 %	39,4 %
Fik el-cykel	46,5 %	14,9 %	38,6 %
Dårligere muligheder for at tage bil/offentlig transport	47,6 %	16,5 %	35,9 %
Hjælp til istandsættelse/køb af cykel	61,7 %	10,6 %	27,7 %
Andre trafikanter viser mere hensyn	46,7 %	25,7 %	27,6 %
Fik økonomisk støtte til ny cykel	60,6 %	12,1 %	27,3 %
Fik nogen at cykle med	51,5 %	22,7 %	25,8 %
Info om gode cykelruter i nærområde	56,4 %	19,8 %	23,8 %
Anbefaling fra læge	48,0 %	29,0 %	23,0 %
Bedre kombination af cykel og anden transport	54,5 %	23,2 %	22,2 %
Mindre risiko for at få cykel stjålet	54,7 %	23,2 %	22,1 %
Fik specialcykel	70,8 %	8,3 %	20,8 %
Arrangerede cykelturer	53,5 %	27,3 %	19,2 %
Flere butikker indenfor cykelafstand	59,4 %	22,9 %	17,7 %
Fik længere afstand til butikker	64,6 %	19,8 %	15,6 %
Bedre cykelparkering	66,7 %	18,3 %	15,1 %
Et opfriskningskursus	68,4 %	21,1 %	10,5 %

(n=93-116, n varierer fordi "ved ikke" svar ekskluderet)

**Motivation for at cykle, tryghed i trafikken og præferencer ved rutevalg, for Gruppe 1 og Gruppe 2**

Tabel A3.3: Hvorfor cykler du? Enighed i forskellige motiver for cykling blandt Gruppe 1 (ikke cykelorganiserede) og Gruppe 2 (cykelorganiserede).

Motivation for at cykle	Gruppe 1 (n=1251-1360)*			Gruppe 2 (n=2799-3005)*		
	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig	Meget uenig/uenig	Hverken eller	Enig/meget enig
Jeg cykler fordi jeg kan lide at cykle	2,3 %	5,4 %	92,4 %	1,3 %	2,0 %	96,7 %
Jeg cykler fordi jeg nyder at få frisk luft	2,6 %	5,6 %	91,8 %	1,9 %	5,1 %	92,9 %
Jeg cykler for at holde mig i form	3,1 %	9,1 %	87,8 %	1,5 %	6,3 %	92,2 %
Jeg cykler fordi det giver mig frihed	4,8 %	13,4 %	81,8 %	2,0 %	7,4 %	90,7 %
Jeg cykler fordi, det har jeg altid gjort	10,0 %	20,5 %	69,5 %	5,3 %	12,6 %	82,2 %
Jeg cykler fordi jeg derved kan komme længere omkring	17,9 %	29,6 %	52,5 %	16,4 %	27,4 %	56,3 %
Jeg cykler fordi det er billigt	18,3 %	32,4 %	49,3 %	14,1 %	31,3 %	54,6 %
Jeg cykler for at passe på miljøet	11,1 %	45,1 %	43,8 %	5,0 %	25,8 %	69,1 %
Jeg cykler fordi det er en god måde at være social på	18,6 %	48,5 %	32,9 %	22,5 %	48,2 %	29,3 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A3.4: Hvor tryk er Gruppe 1 og Gruppe 2 i forskellige trafiksituationer?

Trafiksituation	Gruppe 1 (n=1267-1356)*					Gruppe 2 (n= 2910-2992)*				
	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryk	Helt tryk	Meget utryg	Lidt utryg	Hverken eller	Lidt tryk	Helt tryk
Når der er mange lastbiler/busser	32,2 %	42,7 %	11,2 %	9,1 %	4,9 %	25,4 %	47,6 %	11,5 %	10,8 %	4,7 %
Når bilerne kører med høj hastighed	30,3 %	47,4 %	12,2 %	7,2 %	3,0 %	26,7 %	48,6 %	12,7 %	8,8 %	3,3 %
Når det er vinter og frost	23,6 %	49,1 %	13,3 %	9,9 %	4,1 %	13,8 %	46,2 %	21,3 %	12,5 %	6,2 %
Når det er mørkt	21,9 %	43,6 %	21,0 %	7,9 %	5,6 %	9,4 %	41,0 %	28,7 %	11,9 %	9,0 %
Når du cykler hvor der ikke er cykelsti	17,5 %	50,1 %	18,0 %	8,6 %	5,8 %	14,5 %	49,5 %	19,7 %	10,0 %	6,4 %
Når der er tæt trafik	10,8 %	45,1 %	20,5 %	13,8 %	9,9 %	7,6 %	44,6 %	21,5 %	16,6 %	9,7 %
Når der er mange cyklister på cykelstien	6,7 %	34,6 %	26,2 %	16,1 %	16,5 %	6,0 %	37,6 %	23,9 %	17,4 %	15,2 %
vejkryds UDEN lysregulering	5,5 %	32,2 %	30,5 %	13,2 %	18,6 %	3,8 %	28,4 %	32,0 %	16,8 %	19,1 %
Når du cykler forbi busstoppesteder	4,2 %	33,0 %	39,6 %	9,6 %	13,6 %	2,9 %	33,5 %	37,8 %	11,8 %	14,0 %
Når du cykler i en rundkørsel	3,5 %	27,4 %	36,9 %	16,2 %	16,0 %	2,6 %	23,8 %	37,0 %	18,4 %	18,2 %
Dobbeltrettet cykelsti	3,0 %	19,2 %	39,3 %	16,3 %	22,2 %	1,7 %	18,9 %	36,0 %	19,2 %	24,3 %
Cykelsti med kantsten	2,2 %	7,1 %	21,7 %	17,8 %	51,2 %	1,0 %	3,9 %	16,5 %	20,2 %	58,5 %
Cykelsti uden kantsten	2,1 %	17,8 %	28,3 %	19,2 %	32,6 %	2,7 %	17,2 %	25,0 %	26,0 %	29,1 %
Vejkryds MED lysregulering	1,1 %	10,4 %	19,4 %	26,6 %	42,6 %	,9 %	7,2 %	18,0 %	29,9 %	44,0 %

\*n varierer fordi "ved ikke" svar er ekskluderet

Tabel A3.5: Hvad er vigtigt ved valg af cykelrute? Vigtigheden af forskellige elementer for hhv. Gruppe 1 (ikke cykelorganiserede) og Gruppe 2 (cykelorganiserede).

Vægter ved rutevalg	Gruppe 1 (n=1251-1351)*			Gruppe 2 (n=2826-2983)*		
	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt	Slet ikke/ikke vigtigt	Hverken eller	Vigtigt/meget vigtigt
God vej/sti belægning	14,5 %	16,8 %	68,7 %	9,7 %	17,0 %	73,4 %
Cykelsti	15,7 %	17,2 %	67,1 %	9,4 %	17,4 %	73,2 %
Grønne områder	11,2 %	22,1 %	66,7 %	7,6 %	21,3 %	71,1 %
God belysning	23,4 %	19,7 %	56,9 %	23,5 %	27,8 %	48,7 %
Undgår tæt trafik	21,8 %	24,4 %	53,7 %	14,9 %	24,2 %	60,9 %
At bilister kører med lav hastighed	22,4 %	33,1 %	44,4 %	17,0 %	34,4 %	48,5 %
Undgår veje med mange parkerede biler	34,0 %	38,4 %	27,6 %	26,7 %	43,7 %	29,7 %
Det er en rute jeg kender godt	47,8 %	29,1 %	23,2 %	49,9 %	31,1 %	19,0 %
Det er den hurtigste rute	51,0 %	27,0 %	22,0 %	34,0 %	28,8 %	37,2 %
Det er den korteste vej	52,7 %	26,5 %	20,8 %	37,2 %	29,4 %	33,4 %
Der er mennesker eller trafik langs ruten	46,4 %	37,7 %	16,0 %	49,9 %	40,6 %	9,4 %
Undgår at cykle op ad bakke	52,8 %	33,1 %	14,1 %	62,9 %	29,0 %	8,1 %
Undgår kryds uden lysregulering	59,1 %	27,7 %	13,3 %	52,9 %	29,5 %	17,6 %
Undgår underføringer i tunneler	54,7 %	33,1 %	12,1 %	65,6 %	28,5 %	5,9 %
Undgår rundkørsler	67,7 %	26,4 %	5,9 %	69,1 %	26,7 %	4,2 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet



*Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1*

*Tabel A3.6: Interesse for tilbud, der støtter op om cykling, blandt henholdsvis aktive og tidligere cyklister i Gruppe 1*

	Aktive cyklister (n=1301-1337)*				Tidligere cyklister (n=115-122)*			
	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant	Ikke interessant	Mindre interessant	Interessant	Meget interessant
Mulighed for at afprøve en el-cykel	44,2 %	19,3 %	22,9 %	13,5 %	47,5 %	6,8 %	26,3 %	19,5 %
Introduktion til fysiske øvelser relevant for cykling, Præsentation af forskellige typer cykler, (fx cykler med lav indstigning)	43,1 %	27,4 %	23,3 %	6,2 %	51,7 %	14,4 %	23,7 %	10,2 %
Træning af manøvrering på cykel	44,6 %	26,0 %	22,3 %	7,1 %	57,5 %	16,7 %	15,8 %	10,0 %
Tjek af din egen cykel	54,8 %	26,7 %	15,7 %	2,8 %	60,7 %	13,7 %	16,2 %	9,4 %
Gennemgang af cyklens vedligeholdelse	29,0 %	19,1 %	39,1 %	12,7 %	58,3 %	17,4 %	16,5 %	7,8 %
Gennemgang af særlige risici i trafikken for cyklister og hvordan det kan forebygges	33,7 %	24,3 %	33,0 %	8,9 %	55,6 %	19,7 %	17,9 %	6,8 %
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	33,7 %	23,1 %	33,3 %	9,9 %	57,6 %	16,1 %	20,3 %	5,9 %
Gennemgang af vigtigste færdselsregler	40,1 %	29,2 %	25,2 %	5,5 %	63,9 %	19,7 %	12,3 %	4,1 %

\* n varierer indenfor de enkelte grupper fordi "ved ikke" svar er ekskluderet)