

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift **Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Elcykler: en ny form for pendling

-Et antropologisk studie af elcyklers potentiale

*Projektleder i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, Lill Bjerregaard,
t16f@kk.dk
Sektionsleder og antropolog i COWI Iben Fog Saxe, ifsa@cowi.com*

Abstrakt

Dette udvidede resumé beskriver et testforløb med udlån af elcykler til 12 udvalgte Ørestad-brugere. Artiklen fokuserer på testdeltagernes kvalitative oplevelser ved brugen af elcykler. Testforløbet bekræfter, at elcyklen er et godt alternativ til den almindelige cykel eller bilen, og at elcyklen tilbyder en ny form for pendling. Der er dog også nogle opmærksomhedspunkter ved elcyklen, som der skal arbejdes med for at forløse elcyklens fulde potentiale.

Baggrund

København er kendt verden over for at være en cykelby, og Danmark er et af de lande i verden, hvor allerflest indbyggere cykler. For at bremse CO₂-udledningen, fremme folkesundheden og reducere trængslen på vejene, skal der endnu flere danskere op på cyklerne. Københavns Kommune har derfor fastsat et ambitiøst 2025-mål om, at cykling skal udgøre mindst 25% af alle ture og mindst 50% af alle ture til og fra arbejde eller uddannelse i byen.

Faktaboks 1

Projektet er gennemført med støtte fra Den Nationale Cykelpulje sideløbende med anlægsprojektet af en ny Supercykelsti i Ørestad (Ørestadsruten).

I et lokalt cykelfremmende projekt i byudviklingsområdet Ørestad i København, har et af flere initiativer været "test af elcykler". 12 testdeltagere har lånt en elcykel, og som en del af forløbet er der gennemført et antropologisk studie af deltagerernes oplevelser af brugen af elcykler. Hensigten har været at få en dybere forståelse af, hvordan forskellige personer oplever at bruge en elcykel, og hvilke fordele og ulemper der er ved elcykler.

I testforløbet har der været fokus på at rekruttere personer, som enten plejer at pendle i bil eller personer i et livsstilsskifte, såsom jobskifte, flytning eller lignende. Alle personer skulle desuden have daglig tilknytning til Ørestad som beboer, medarbejder eller studerende.

Testforløbet blev opstartet i efteråret 2022, og løb over en periode på seks eller 12 uger. Alle deltagerne fik foretaget et sundhedstjek både før og efter testforløbet, for at blive beviste om de personlige, fysiske fordele ved at cykle. Det indsamlede materiale fra studiet kan opdeles i generelle tendenser og personlige erfaringer, som uddybes herunder.

Faktaboks 2 Cykelturen i tal

Testdeltagerne har sammenlagt pendlet 9.500 km på elcyklerne, og den deltager som har cyklet flest kilometer, har tilbagelagt 1.900 km over 12 uger. De fleste af deltagerne har pendlet på deres elcykel fire dage eller mere om ugen og alle deltagere har tilbagelagt mere end 10 km dagligt. Mange deltagere har brugt den samme eller kortere tid på at pendle på elcyklen, som de har været vant til før testforløbet. Andre deltagere har brugt markant længere tid i sadlen end de har brugt som pendlere forud for forløbet.

Generelle tendenser

Alle deltagere engagerede sig i testforløbet i et sådant omfang, at elcyklerne blev en fast del af deres hverdag. 11/12 deltagere har pendlet på elcyklen tre dage eller mere om ugen, og 12/12 har tilbagelagt mere end 10 km dagligt. Dette er ikke kun et udtryk for pligttopfyldende deltagere, men også for at alle testdeltagere har været enormt glade for at låne elcyklerne.

Der er blevet identificeret en række generelle tendenser, som deltagerne uafhængig af hinanden har givet udtryk for. De oplystes herunder:

1. Elcyklen tilbyder en ny form for pendling
2. Elcyklen er i sig selv et startskud til nye vaner
3. Det har været lettere at hoppe på elcyklen end den almindelige cykel, fordi det hårde ved en cykeltur forsvinder
4. Der har ikke været behov for at skifte tøj eller bade efter cykelturen
5. En tur på cyklen giver god energi og gode oplevelser
6. Bedre at køre på elcykel på lange strækninger uden for byen
7. Gratis motion og "mig-tid"
8. Elsker elcyklen, men bekymrer sig om prisen
9. Parkering med elcykel er svær
10. Utryghed forbundet med at efterlade cyklen.

Som kommune, der ønsker at fremme cykling, er det særligt de sidste to tendenser, som er interessante. Disse kan nemlig opleves som barrierer for nye, men også for eksisterende elcykelbrugere. Dem vender vi tilbage til.

Personlige erfaringer

Søren på 34 år, bor i Ørestad og har testet daglig pendling på en elcykel i seks uger. Han har cyklet fem dage om ugen, og har tilbagelagt mellem 10-15 km pr. dag.

Søren fortæller:

"Det er jo en tur på en time! Tænk, at kunne 'cope' med, at noget tager en time og stadig hoppe på cyklen. Det var lidt en magisk oplevelse. Jeg tænkte: Hold kæft mand, det er den 5. december og det er pisse koldt - normalt ville jeg aldrig cykle. Men nu kører jeg bare en time på denne her fantastiske cykellandevej med marker, fasaner og egeren. Du ved godt, når man lige har de der øjeblikke, hvor det hele giver mening. Man

har mere overskud, når man sidder på elcyklen til at opleve, hvad der sker omkring en. Det er ikke bare hårdt og fokus på cyklen, man oplever turen.”

Leif er 57 år og arbejder i Ørestad. Han pendler fra Herlev, og har cyklet mellem 35-40 km hver dag i 6 uger på en speed pedelec, der kan køre op til 45 km/t.

Leif fremhæver:

”Jeg kunne jo se, at der generelt bare var sket positive forandringer i mine testresultater. Jeg havde tabt mig og var blevet 2 cm kortere omkring taljen, selvom jeg ikke havde forandret min kost. Min BodyAge var blevet yngre, mit kondital er blevet bedre, og blodtryk, kolesterol og blodsukker er også alle positivt forandret. Men vigtigst af alt, så har jeg bare følelsen af at have mere velvære, og jeg føler mig styrket.”

Emma på 22 år bor i Ørestad og studerer på Nørrebro. Hun har cyklet fem dage om ugen, og har tilbagelagt mellem 15-20 km hver dag. Emma skulle have testet elcyklen i 12 uger, men fik stjålet cyklen hele to gange, så forløbet sluttede før planlagt.

Emma siger:

”Jeg brugte begge låse, der var med til cyklen – jeg havde sovet hos min kæreste og så var den væk næste morgen. De havde klart brugt værktøj til at få den med, fordi begge låse var skåret over og bare lå på gaden. Den sidste cykel stod kun i en time, så var den væk.”

Faktaboks 3: Testpersonernes oplevelse af eget helbred

8 ud af 12 deltagere vurderer deres overordnede helbred til at være blevet bedre gennem testforløbet. 11 ud af 12 deltagere vurderer, at deres kondition er blevet forbedret, og stort set alle har ligeledes oplevet at have mere overskud i den periode, hvor de cyklede.

Mange fordele, men også nogle væsentlige ulemper

Testforløbet bekræfter, at elcyklen er et godt alternativ til den almindelige cykel, offentlig transport og bil. Ifølge testpersonerne er en af de helt store kvaliteter ved elcyklen, at alt det svære ved at cykle forsvinder. Man kommer hurtigt op i fart, suser op ad bakken, tilbagelægger hurtigt lange distancer og kan tilmed gøre det i sit pæne tøj uden at svede. Ifølge testpersonerne gør alt dette selve cykelturen til en langt bedre oplevelse, hvor der er overskud til at nyde og opleve sine omgivelser. Dermed tilbyder elcyklen en ny form for pendling.

Fordelene ved elcyklen gør, at testpersonerne rent faktisk kommer ud og cykle. Og det har medført at flere af testpersonerne er begyndt at spise sundere, ryge mindre og dyrke mere motion. På den måde har selve testforløbet virket som et startskud til nye vaner for testpersonerne.

Hvor selve cykelturene beskrives som enormt positive, beskrives parkering af elcykler af alle testpersoner som det modsatte. Parkering er elcyklens helt store ulempe. For elcykler er typisk større, tungere og dyrere end almindelige cykler, og det stiller særlige krav til cykelparkeringen. Af disse årsager er der flere testpersoner, der valgte kun at bruge cyklen, når de kendte deres slutdestination og vidste, at der var mulighed for god og sikker parkering. En af testdeltagerne var endda bekymret for at lade elcyklen stå uden for egen bolig, og derfor tog hun elcyklen med indenfor hver aften.

Elcyklen fungerer dermed på nuværende tidspunkt bedre til pendling end til hverdagsærinder eller fornøjelse, hvor den skal parkeres forskellige, ukendte steder. For at komme problemet med tyveri af elcykler og elladcykler til livs, kræver det mere sikker cykelparkering herunder fastlåsningsmuligheder samt målrettet indsats mod organiseret cykeltyveri og videresalg.

Elcyklernes pris er også en afgørende faktor for, hvor mange, der anskaffer sig en elcykel. Testdeltagerne vænnede sig i løbet af forløbet til at køre på elcykler af meget høj kvalitet. Det har flere

oplevet som en barriere for selv at anskaffe sig en elcykel efter endt testforløb, fordi de ikke "ønskede at gå ned i standard".

Testforløbet viser endnu en gang, at test af elcykler er en god idé – stort set alle testdeltagere har været begejstrede for at cykle på el. For at forløse det fulde potentiale af sådanne testforløb kræver det blandt andet, at få det private marked til at drive lignende forløb, så cykelinitiativerne kan leve (videre) uden hjælp og støtte fra de danske kommuner, og at parkering af specialcykler løftes generelt.