

Denne artikel 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>

# Kan en (el-)ladcykel erstatte den ekstra bil?

Line Røjkjær Rasmussen, [linr@niras.dk](mailto:linr@niras.dk)  
NIRAS

Anne Vingaard Olesen, [anne.vingaard@rn.dk](mailto:anne.vingaard@rn.dk)  
Region Nordjylland

---

## Abstrakt

Denne undersøgelse, støttet af Vejdirektoratets Cykelpulje 2023, undersøger potentialet for og barriererne imod brugen af ladcykler uden for hovedstadsområdet i Danmark. Projektet bygger på en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse med 2.702 respondenter og en gennemgang af eksisterende litteratur om ladcykler. Resultaterne viser, at ladcykler primært appellerer til veluddannede familier med småbørn, som bor i større byer, hvor de bruges som et alternativ til en ekstra bil i husstanden. De største fordele ved ladcykler er muligheden for at transportere børn og opnå økonomiske besparelser sammenlignet med bilkørsel. Samtidig identificeres anskaffelsespris, manglende infrastruktur, og praktiske udfordringer som de væsentligste barrierer. Undersøgelsen peger på, at ladcykler kan spille en større rolle i fremtidens bæredygtige mobilitet, men at der er behov for øget opmærksomhed på de infrastrukturelle og økonomiske forhold, der kan fremme udbredelsen af ladcykler i hele landet.

---

## Introduktion

Danskerne cykler i dag mindre end tidligere, mens antallet af biler på vejene fortsat stiger. Denne udvikling står i skarp kontrast til Danmarks tradition som cykelnation og udfordrer den bæredygtige mobilitet. Et forskningsprojekt støttet af Vejdirektoratets Cykelpulje 2023 har til formål at revurdere resultaterne fra en tidligere undersøgelse af Wilke og YEAHYEAH (2017), formidlet af Vejdirektoratet (2018), som identificerede fem hovedårsager til det faldende cykelbrug. En af de centrale konklusioner dengang var, at hverdagen ikke kan hænge sammen med en cykel, men er det fortsat gældende i en tid, hvor cykelteknologien er en anden, og der er opstået nye muligheder med henholdsvis el og diverse lad på cyklerne?

I hovedstadsområdet har ladcykler hurtigt vundet indpas som et væsentligt element i dagligdagens transport, hvor de ofte fungerer som en alternativ løsning til bilen i mange familier. I dette projekt defineres ladcykler som cykler med et lad, specielt designet til at transportere forskellige typer af last – både tungt og let, stort og småt. Selvom ladcykler findes i mange former, fokuserer dette studie specifikt på privat anvendelse.

Historisk set har ladcykler været nærmest fraværende i mange årtier, men med de seneste teknologiske fremskridt inden for design og batteriteknologi er de moderne ladcykler blevet både mere effektive og anvendelige. Man kan således tale om, at cyklerne har fået en renæssance. Fra at være stærkt anvendt i 1930'erne til fragt af varer i byerne til at have haft en nær ubetydelig position i transporthierarkiet - indtil nu.

Selvom ladcykler har opnået stor popularitet i hovedstadsområdet, er deres potentiale endnu ikke fuldt realiseret i resten af landet. Dette forskningsprojekt sigter derfor mod at undersøge brugen af ladcykler uden for hovedstadsområdet og identificere de barrierer, der hæmmer udbredelsen af denne transportform.

Gennem en stor spørgeskemaundersøgelse og række statistiske analyser afdækkes de geografiske forskelle i brugen af (el-)ladcykler samt forskelle, der relaterer sig til sociodemografiske faktorer, holdninger til klimaspørgsmål, politisk orientering og bæredygtig levevis.

## Metode

### Litteraturstudie

Projektet er indledt med et litteraturstudie, som har koncentreret sig om udgivelser på dansk og engelsk. Grundet den relativt lave mængde af tilgængelig litteratur på området, er der ikke opsat nogle geografiske afgrænsninger, men der fokuseres udelukkende på ladcykler, som anvendes i privat øjemed eller ved privat rådighed. Litteratur med udgangspunkt i dele-ladcykler er fortsat inddraget, da de indeholder vigtige læringpunkter om cyklernes brug i private henseender, og til at opfylde et privat mobilitetsbehov.

### Spørgeskemaundersøgelse

Det største element i det samlede forskningsprojekt er en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse udsendt gennem e-boks. Undersøgelsen har været udsendt til et tilfældigt udtræk af respondenter i udvalgte sogne, i aldersgruppen 25-45 år og bosiddende i husstande med minimum to personer. Sigtet har således været unge familier bosat i mere bynære områder. Udvalgelseskriterierne er fastsat af projektgruppen ud fra et ønske om at ramme en målgruppe, for hvem en ladcykel kan være et potentielt og realistisk alternativ til en (ekstra) bil i husstanden.

Spørgeskemaundersøgelsen modtog i perioden fra 12. februar 2024 til 17. marts 2024 mere end 2.700 besvarelser. Efter kvalificering af de indkomne svar indgår i den totale sample 2.702 respondenter.

### Litteraturstudie

Studiet har vist, at der særligt er et potentiale for brug af ladcykler i stedet for bil i børnefamilier. Dette skyldes ladcyklens størrelse og evne til at kunne transportere flere mennesker, i særdeleshed børn, samt mulighed for at foretage større indkøb. Litteraturstudiet viser yderligere at nogle af de væsentligste barrierer er bilcentreret byplanlægning, pris og manglen på eller utilstrækkelig infrastruktur, herunder for smalle cykelstier, ringe parkeringsmuligheder og dårlig trafiksikkerhed (manglende adskillelse) fra den tunge trafik.

### Væsentligste barrierer

I europæisk såvel som amerikansk litteratur peges der grundlæggende på ladcyklers pris som værende den største barriere. Barrieren synes imidlertid mindre i Europa, som har indført flere politikker, der økonomisk understøtter anskaffelsen af ladcykler, eksempelvis gennem fradrag. Foruden pris peges der ofte på infrastrukturen, som en af de mest væsentlige barrierer. Ladcyklers størrelse og lavere grad af manøvreduktighed, sammenlignet med konventionelle tohjulede cykler sætter højere krav til infrastrukturen. Manglen herpå kan i flere tilfælde forekomme direkte farlig i trafikken, og mængden af

tunge køretøjer har en direkte sammenhæng med antallet af ladcykelbrugere. Endvidere peges der på cykelparkeringsinfrastrukturen med talrige af eksempler på utilstrækkelig plads til parkering af ladcykler. Dette er en barrierer for ladcykelbrugere, men på et praktisk niveau også for øvrige cyklister og gående, idet ladcykler enten må placeres ved cykelstativer, der ikke er designet til ladcykler, eller på arealer hvor gående ellers havde kunnet færdes. Overordnet peger det på en fortsat bilcentreret byplanlægning, og en manglende anerkendelse af at det byggede miljø har en væsentlig indflydelse på folks transportvalg.

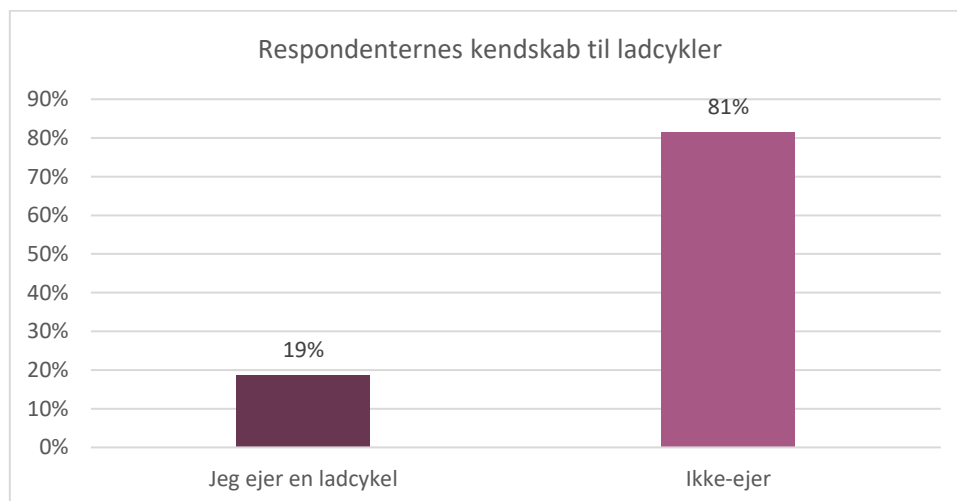
## Identificerede potentialer

Mens pris var blandt de største barrierer, viser økonomi sig ligeledes at være blandt de største drivere for anskaffelse af en ladcykel. Forklaringen herpå skal findes i brugerne og de potentielle brugeres sammenligningsgrundlag. Hvis alternativet er et (andet) motoriseret køretøj, som oftest vil være i form af en personbil, da vil ladcyklen fremstå som et langt billigere alternativ. Dette gælder i førstegangsydelse såvel som i de faste driftsomkostninger. Foruden pris er muligheden for at anskaffe en ladcykel med elmotor også en væsentlig driver. Det giver mulighed for at transportere flere (tunge) ting, og brugerne undgår at skulle møde svedige op på arbejde eksempelvis.

Hvor flere pegede på ladcyklens størrelse som en barriere, opleves det af andre som en fordel. Brugere oplever, grundet ladcyklens størrelse, at bilister sætter farten ned og i højere grad giver mere plads, end tidligere oplevet på en tohjulet cykel. Der peges således på en trafikikkerhedsfremmende fordel med den store størrelse, såvel som det giver mulighed for at transportere børn og større varer. Netop evnen til at håndtere hverdagens ærinder og gøremål er en afgørende forudsætninger for anskaffelse, mens de positive aspekter i form af forbedret helbred og sundhed opleves af brugerne som en slags sidegevinst.

## Resultater fra spørgeskemaundersøgelse

På baggrund af den 2.702 besvarelser store sample kan der udledes en række grundlæggende resultater vedrørende de adspurgtes holdninger til ladcykler, barrierer for brug og anskaffelse, samt forskelle mellem eksisterende ejere og ikke-ejere af ladcykler. I alt har 19 % (svarende til 502) af de adspurgte respondenter en ladcykel i husstanden. De resterende 81 % (2.200 respondenter) har ikke nogen ladcykel i husstanden.



Det høje antal af ladcykelejere kan imidlertid ikke tages som et udtryk for, at 19 % af Danmarks befolkning som ejer en ladcykel. Udvælgelsen af respondenter er målrettet potentielle brugere, såvel som flere der allerede ejer en ladcykel givetvis har været interesseret i at svare på undersøgelsen, hvorfor vi får en forventet overrepræsentation af ladcykelejere.

## Demografiske baggrundsvARIABLE

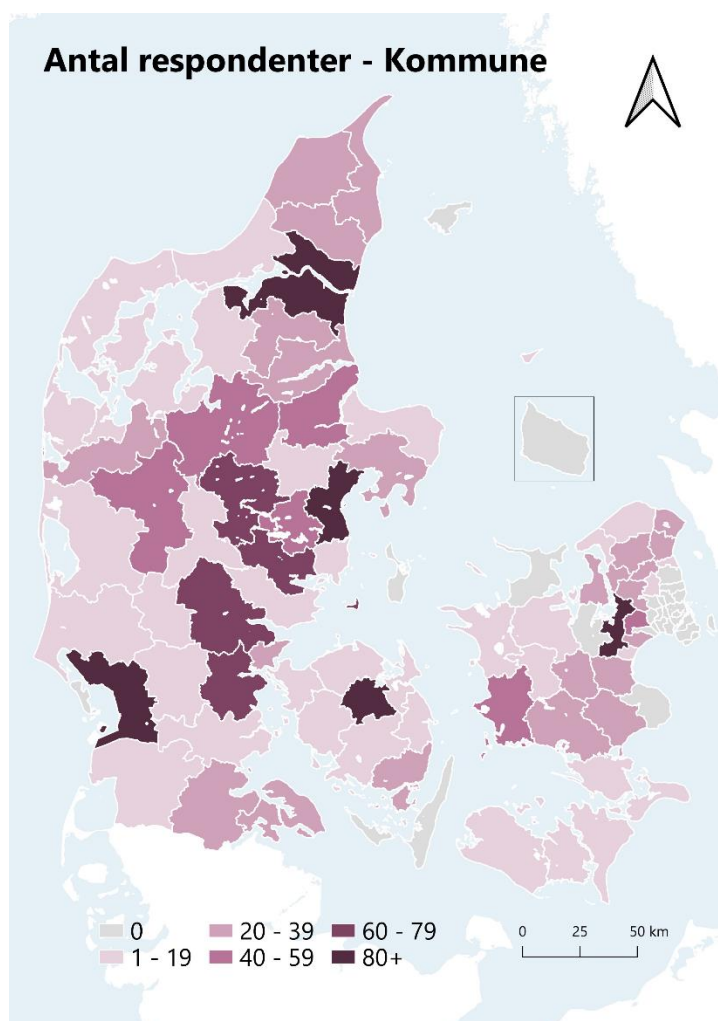
En opgørelse over fordelingen af køn og aldersgrupper, fremgår af Tabel 2.

Tabel 1: Fordeling af køn og aldersgrupper total samt mellem ejere og ikke-ejere af ladcykler.

|                              | Total | Ladcykelejere | Ikke-ejere |
|------------------------------|-------|---------------|------------|
| <b>Kvinde</b>                | 58 %  | 62 %          | 57 %       |
| <b>Mand</b>                  | 41 %  | 38 %          | 42 %       |
| <b>Ønsker ikke at oplyse</b> | 1 %   | -             | 1 %        |
| <b>25-29 år</b>              | 15 %  | 6 %           | 18 %       |
| <b>30-34 år</b>              | 25 %  | 35 %          | 22 %       |
| <b>35-39 år</b>              | 25 %  | 33 %          | 23 %       |
| <b>40-45 år</b>              | 35 %  | 26 %          | 37 %       |

Af den totale sample er 85 % af respondenterne mellem 30 og 45 år. Det ses imidlertid at de eksisterende ladcykelejere er ældre og at 68 % af disse er mellem 30-39 år. Kun 6 % af de eksisterende ejere er under 29 år.

Respondenterne er udvalgt ud fra et kriterie om bosætning i bynære sogne med undtagelse af Region Hovedstaden. Den geografiske fordeling af de 2.702 deltagende respondenter på kommuneniveau fremgår af kortet nedenfor.

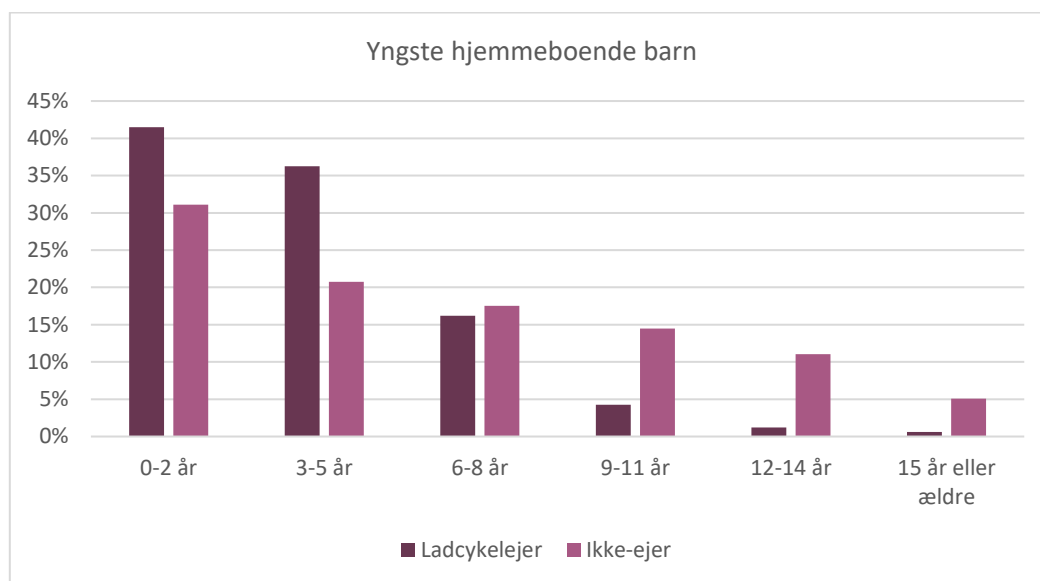


Figur 1: Geografisk spredning af respondenter på kommuneniveau.

Betragtes respondenternes uddannelses- og indkomstniveau, da er der flere med en lang videregående uddannelse blandt respondenterne som allerede ejer en ladcykel. Ikke-ejerne repræsenterer i stedet en lille overvægt af respondenter med en mellemlang videregående uddannelse og respondenter med en erhvervsuddannelse. Der er imidlertid ikke nogen større sammenhæng med tilhørende indkomstniveau, hvor der blot er en lille overrepræsentation af ikke-ejere som tjener under 15.000 kr. om måneden.

### Børn i husstanden

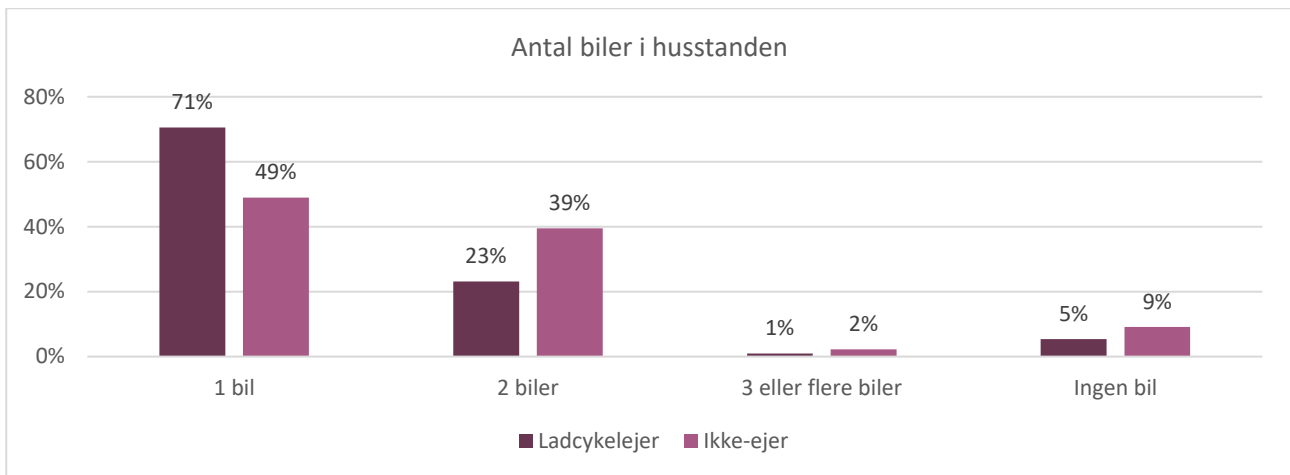
Hvad angår børn i husstanden, da har 77 % af den total sample (svarende til 2.069 respondenter) hjemmeboende børn. Et nærmere kig på fordelingen af børn mellem eksisterende ejere af ladcykler og ikke-ejere viser imidlertid en stor forskel, da det er hele 98 % af de nuværende ejere af ladcykler, som også har hjemmeboende børn. Det står endvidere tydeligt, at ladcykelejerne hvor hele 77 % af dem med børn har et barn under 6 år. Den samlede opgørelse fremgår af diagrammet i Figur 2 nedenfor.



Figur 2: Fordeling af alder på yngste hjemmeboende børn.

### Bilejerskab

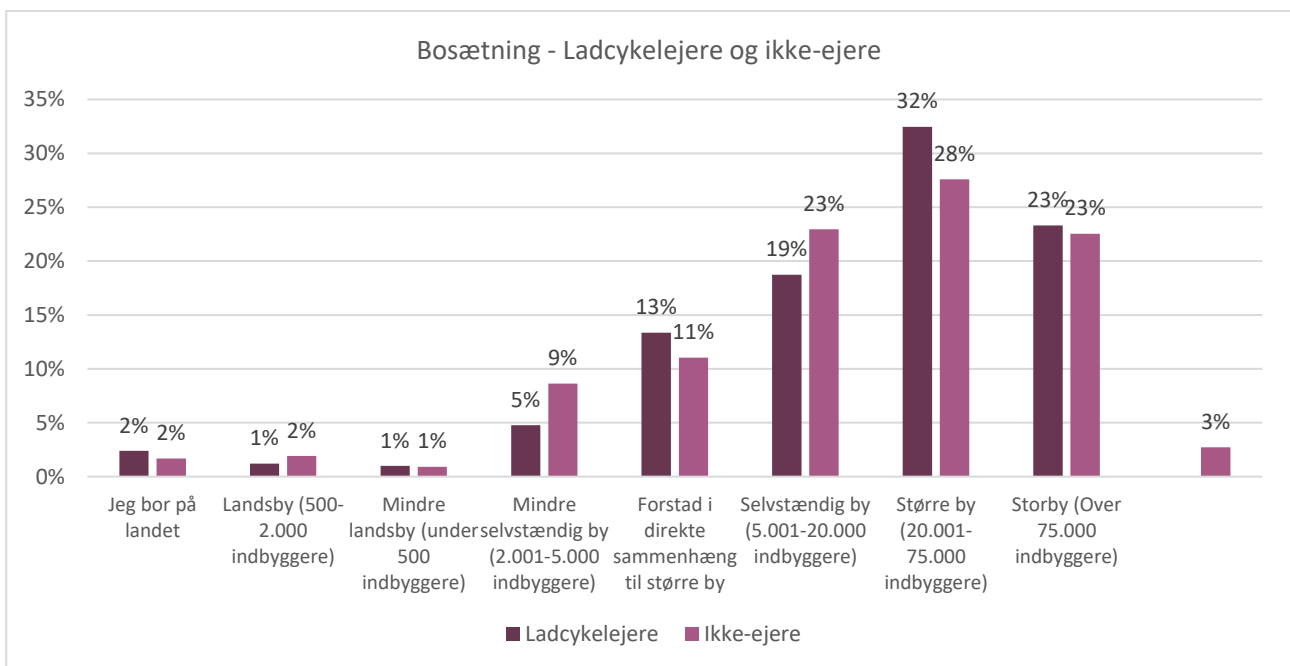
Kigger vi ind i bilejerskab i husstandene, da har 8 % af respondenter ikke nogen bil i husstanden. 53 % har én bil i husstanden, mens 38 % har to eller flere biler. Betragter vi det ift. ladcykelejerskab, da er det ikke så overraskende, at færre af disse har to eller flere biler i husstanden (23 %). Det er imidlertid lidt overraskende, at 9 % af respondenterne som ikke ejer en ladcykel heller ikke har nogen bil, mens det kun er 5 % af ladcykelejerne, som ikke har en bil i husstanden. I 95 % af tilfældene kan man således frites til at tro, at ladcyklen tjener et formål som en ekstra bil i husstanden, mens de i 5 % af tilfældene må forventes at dække et større transportbehov.



Figur 3: Fordeling af antal biler i husstanden.

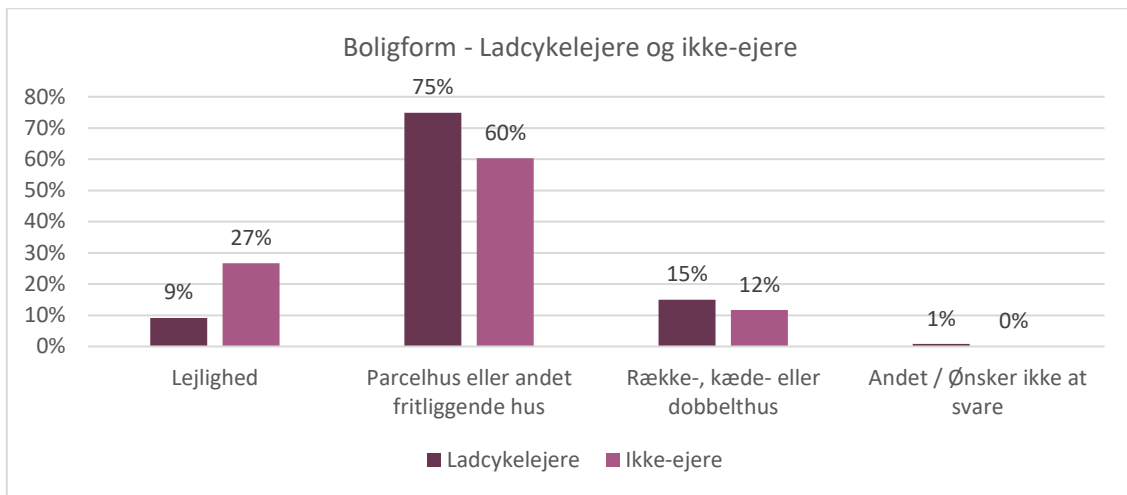
### Bosætning, boligform og ejerforhold

Bosætning og boligform er også en række parametre, som kan spille ind på ladcykelejerskabet. Grundet selekteringen af målgruppen i undersøgelsen, er der en underrepræsentation af respondenter bosat på landet eller i mindre landsbyer, hvormed 88 % i alt tilkendegiver minimum at være bosat i en selvstændig by med over 5.000 indbyggere. Af diagrammet nedenfor ses det dog, at især ladcykelejerne primært er bosat i de større byer set ift. ikke-ejerne.



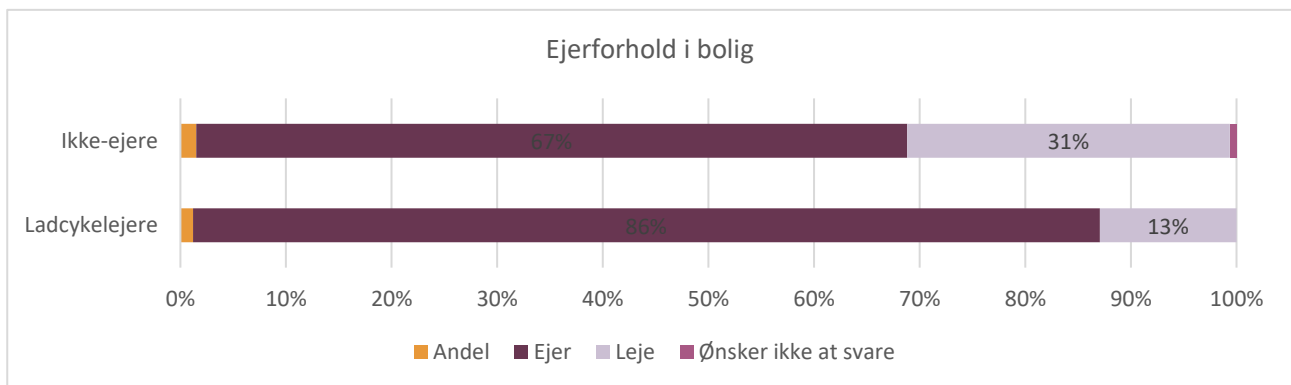
Figur 4: Bosætning blandt ladcykelejerne og ikke-ejere.

Lidt mere overraskende er det, at en overvægt af ikke-ejerne er bosat i lejligheder, svarende til 27 %, mod 9 % af ladcykelejerne. I stedet er 75 % af ladcykelejerne bosat i et parcelhus eller andet fritliggende hus, mod 60 % af ikke-ejerne.



Figur 5: Fordeling af boligform blandt ladcykelejere og ikke-ejere.

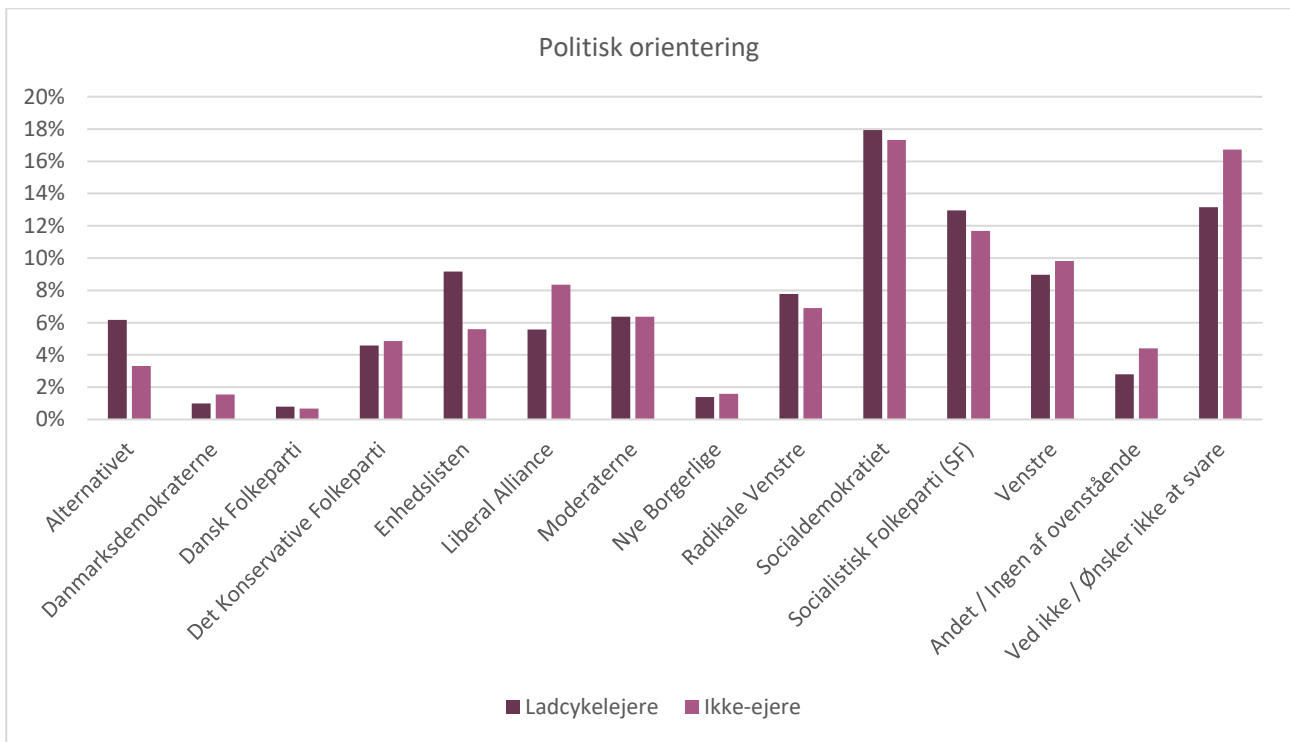
Dette stemmer endvidere meget godt overens, når respondenternes ejerforhold i deres bolig betragtes. Således fremgår det af diagrammet i Figur 6 nedenfor, at 86 % af ladcykelejerne ejer deres bolig, mens det blot er 67 % af ikke-ejerne. I stedet bor 31 % af ikke-ejerne til leje mod kun 13 % af ladcykelejerne.



Figur 6: Fordeling af ejerforhold.

### Politisk orientering

Opgjort efter respondenternes angivelse af stemme ved seneste folketingsvalg, fremgår det af diagrammet i Figur 7 nedenfor, at der blandt de eksisterende ladcykelejere er en overvægt, som har stemt på Alternativet og Enhedslisten. For ikke-ejerne er der en overvægt at respondenter som har stemt på Liberal Alliance, eller som ikke ønsker at svare. Generelt kan det udledes, at de eksisterende ladcykelejere tenderer til at være lidt mere venstreorienterede på den politiske skala.

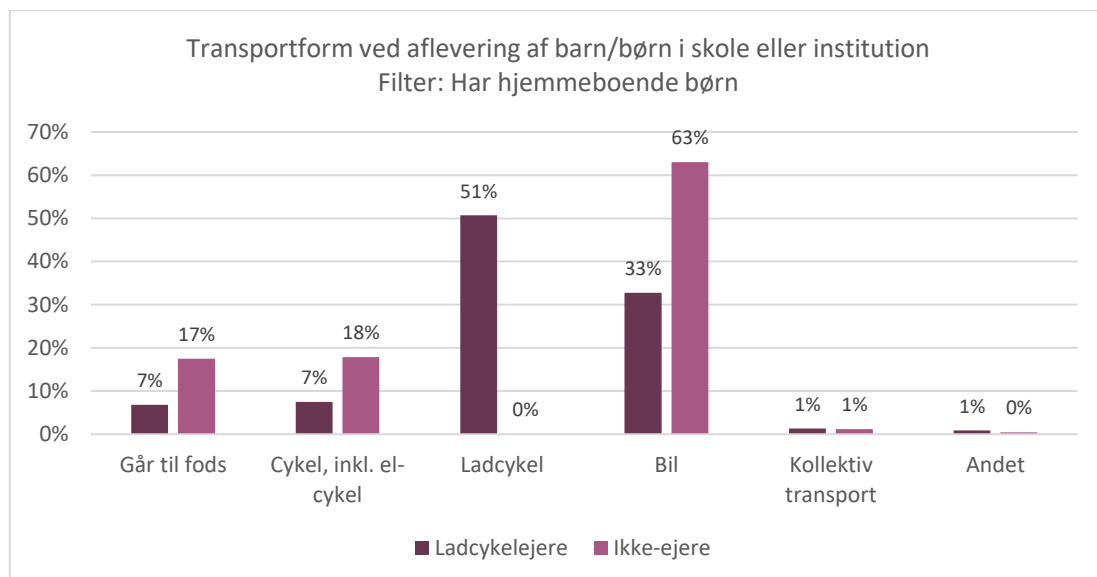


Figur 7: Politisk orientering ved seneste folketingsvalg. Bemærk at Frie Grønne og Kristendemokraterne, er undtaget i den grafiske formidling, da de sammenlagt udgjorde under 1 %.

### Daglige gøremål, transportform og afstand

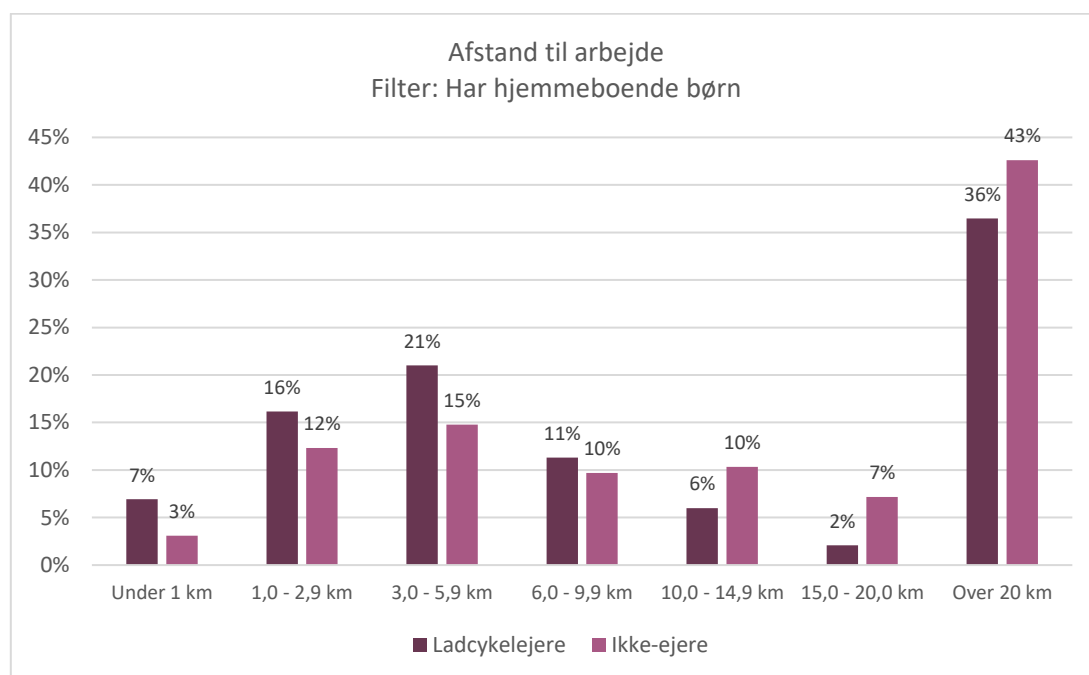
Endelig er respondenternes daglige gøremål afdækket, og disse har vist sig tilsvarende for de to grupper, hvad vedrører dagligt at skulle på arbejde, foretage indkøb og fritidsbeskæftigelse. Der er imidlertid konstateret en forskel imellem grupperne, når det kommer til daglig transport af barn/børn til skole eller institution. Her er det hele 89 % af ladcykelejerne med hjemmeboende børn, som dagligt skal aflevere/hente sit barn i institution eller skole, mens det blot er 66 % af ikke-ejerne med hjemmeboende børn. Dette til trods for, at de har samme afstand fra bopæl til den pågældende institution eller skole. 75 % af alle respondenter med hjemmeboende børn har under 3 km til den institution eller skole, hvor de skal aflevere/hente barn/børn. Fordelt på transportformer, så viser nedenstående diagram på Figur 8, at 51 % af ladcykelejerne, som dagligt skal aflevere barn/børn i skole eller institution, benytter deres ladcykel til dette. 33 % afleverer børnene i bil, mens det tilsvarende er 63 % af ikke-ejerne som benytter bilen. Der er imidlertid flere af ikke-ejerne af ladcykler, som går til fods eller benytter en almindelig cykel eller el-cykel (35 % mod 14 % af ladcykelejerne).





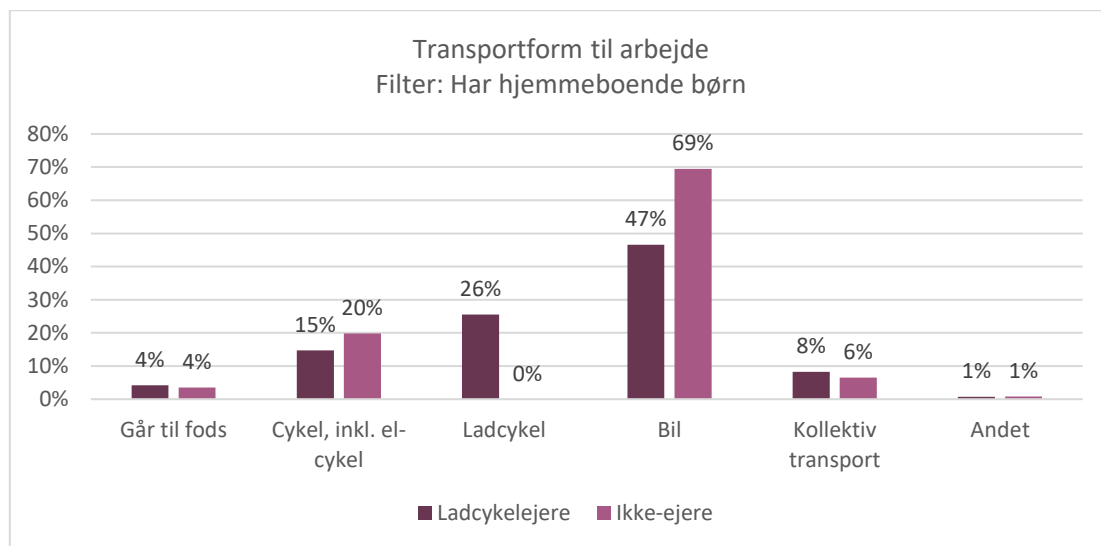
**Figur 8: Anvendt transportform ved aflevering af barn/børn i skole eller institution.**

En forklarende faktor herpå kan også være respondenternes afstand til arbejde, hvor 44 % af ladcykelejerne har under 6 km til arbejde, mens dette tal tilsvarende udgør 30 % for ikke-ejerne med hjemmeboende børn. Blandt ikke-ejerne med hjemmeboende børn har 60 % over 10 km til arbejde, mens det blot er 45 % af ladcykelejerne, som har en tilsvarende afstand.



**Figur 9: Afstand til arbejde for respondenter i arbejde og med hjemmeboende børn.**

Det udmønter sig også i transportform, hvor 26 % af ladcykelejerne benytter den pågældende ladcykel til transport til arbejde. 47 % af ladcykelejerne med hjemmeboende børn kører i bil til arbejde, mens det er 69 % af ikke-ejerne som tager bilen.



Figur 10: Anvendt transportform for respondenter i arbejde og med hjemmeboende børn.

### Opsummering af demografiske baggrundsvARIABLE

En opsummering af de demografiske baggrundsvARIABLE, som kendetegner henholdsvis eksisterende ladcykelejere og ikke-ejere fremgår af Tabel 3 nedenfor.

Tabel 3: Demografiske baggrundsvARIABLE som karakteriserer klasserne.

|   | Ladcykelejere  | Ikke-ejere  |
|---|--|---|
| Kønsfordeling   | Ikke nævneværdig forskel.                                    | Ikke nævneværdig forskel.                                     |
| Aldersfordeling   | Laveste gennemsnitsalder, men færre under 25 år.             | Højeste gennemsnitsalder, men flere under 25 år.              |
| Uddannelsesniveau                                       | Flere med en lang videregående uddannelse                    | Flere med en erhvervsuddannelse.                              |
| Indkomstniveau  | Ingen nævneværdig forskel.                                   | Ingen nævneværdig forskel.                                    |
| Hjemmeboende børn                                       | 98 % har hjemmeboende børn, og disse er generelt yngre.      | 72 % har hjemmeboende børn, og de er generelt ældre.          |
| Antal biler i husstanden                                | 95 % har bil i husstanden, men færre har mere end én bil.    | Flere med to eller flere biler.                               |
| Bosætning   | Flere bosat i de større byer.                                | Flere bosat i mindre selvstændige byer.                       |
| Boligform   | 9 % bor i lejlighed, mens 75 % bor i fritliggende parcelhus. | 27 % bor i lejlighed, mens 60 % bor i fritliggende parcelhus. |
| Ejerforhold i bolig                                     | 86 % ejer sin bolig.   | 67 % ejer sin bolig, mens 31 % bor til leje.                  |
| Politisk orientering                                    | Generelt mere venstreorienterede.                            | Flere ønsker ikke at svare.                                   |
| Dagligt gøremål: aflevere barn/børn i institution/skole | 89 % af dem med hjemmeboende børn skal aflevere børn dagligt | 66 % af dem med hjemmeboende børn skal aflevere børn dagligt  |

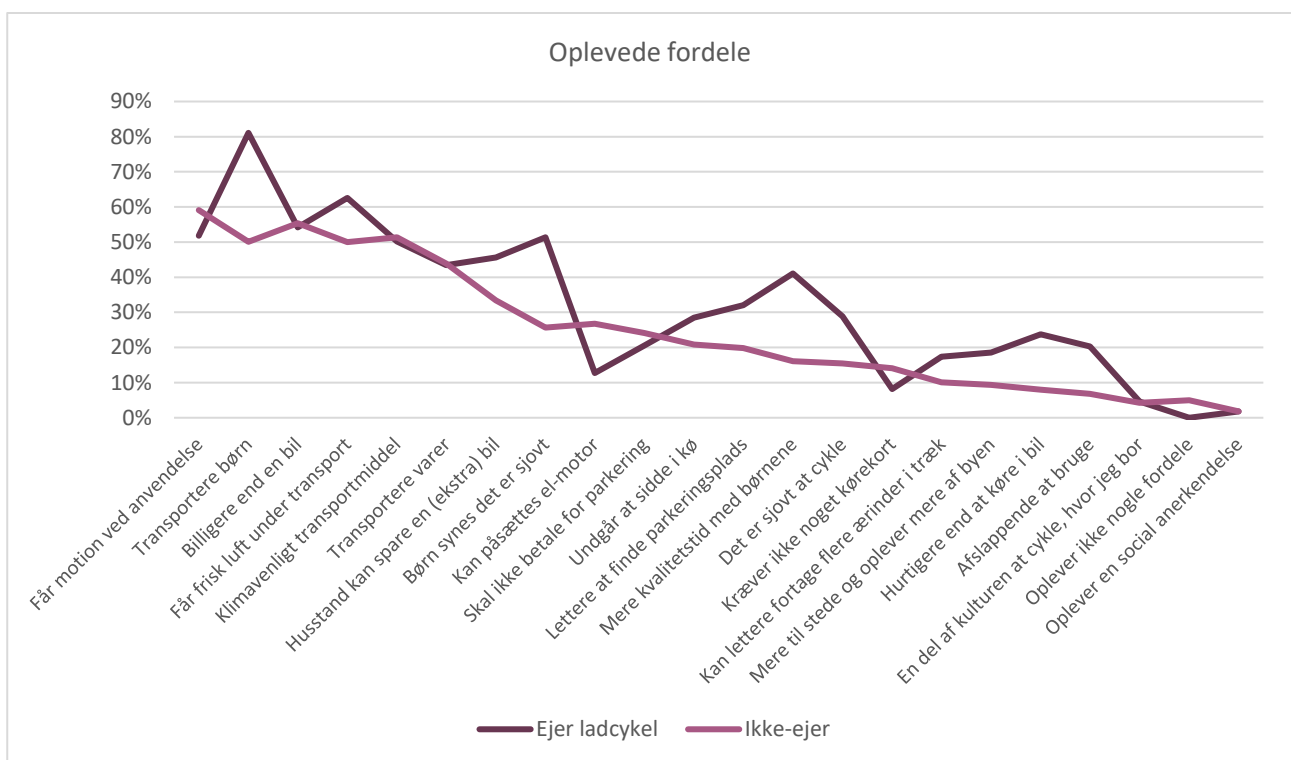
## Oplevede fordele

I spørgeskemaundersøgelsen blev respondenterne spurgt ind til, hvilke fordele de oplevede at en ladcykel havde – både som eksisterende brugere såvel som, hvad de kunne forestille sig, ville være de primære fordele.

På tværs af alle respondenter, så opleves de største fordele ved ladcykler at være muligheden for at transportere børn, det faktum at den er billigere end en bil og at man får motion samt frisk luft ved anvendelse. Endelig peger en stor del også på at ladcyklen er et klimavenligt transportmiddel, hvilket også opleves som en fordel.

Ved nærmere betragtning af forskellene mellem eksisterende ejere af ladcykler og ikke-ejere, så fremgår det af diagrammet nedenfor, at disse i store træk følges ad, men at der for de eksisterende ejere er en tendens til, at flere udtrykker at opleve den pågældende fordel. De største differencer knytter sig til de fordele som vedrører børn, hvor eksisterende ladcykelejere i højere grad udtrykker at ladcyklerne har de fordele, at man kan transportere børn, at børnene synes det er sjovt og at de får mere kvalitetstid med deres børn. Fordele som ikke-ejerne ikke i samme omfang tilkendegiver at forestille sig eller se fordelen i. Med modsat fortegn er der flere ikke-ejere, som ser en fordel i, at ladcykler kan påsættes en el-motor, at man får motion ved anvendelse og at den ikke kræver noget kørekort.

Der er imidlertid ganske få i hver af de to grupper, som giver udtryk for, at der skulle være en social anerkendelse forbundet med anvendelsen af ladcykler, eller at det er en del af kulturen at cykle, der hvor de bor.

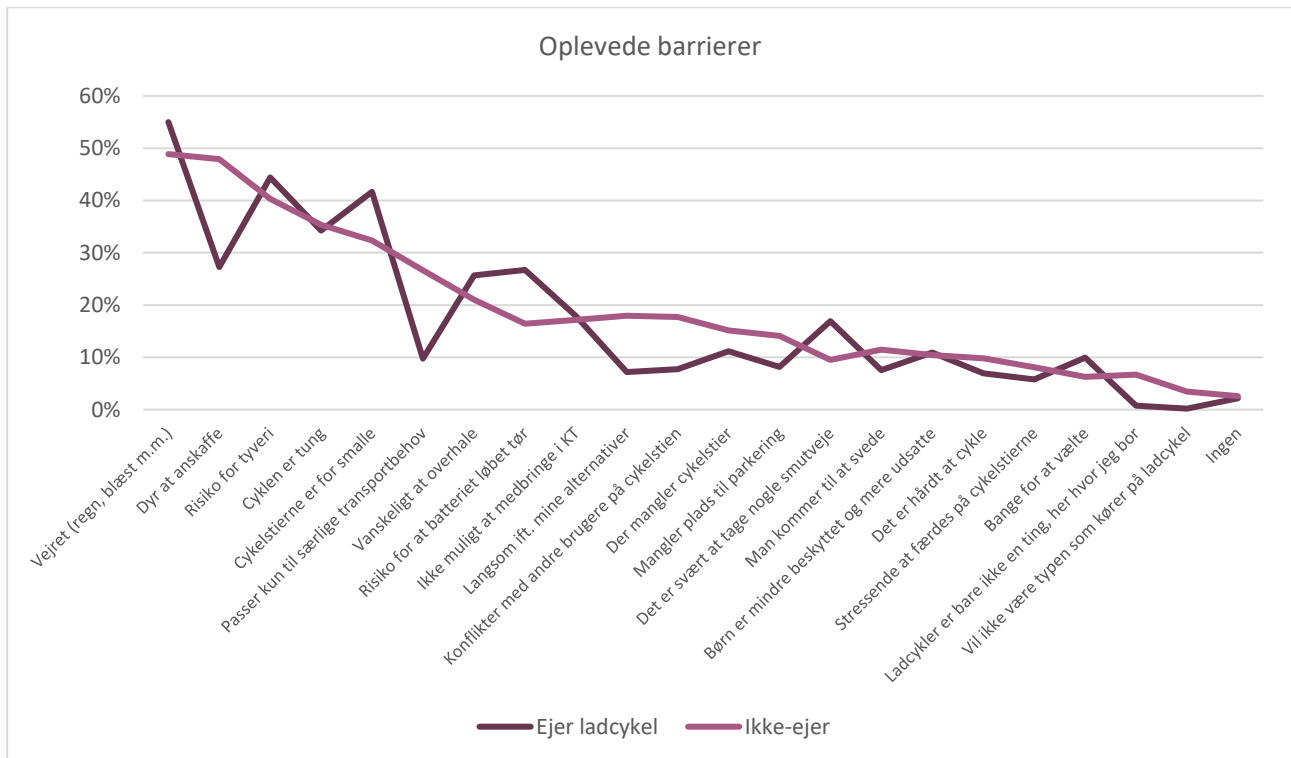


Figur 11: Oplevede fordele (muligt at tilkendegive op til 8 fordele).

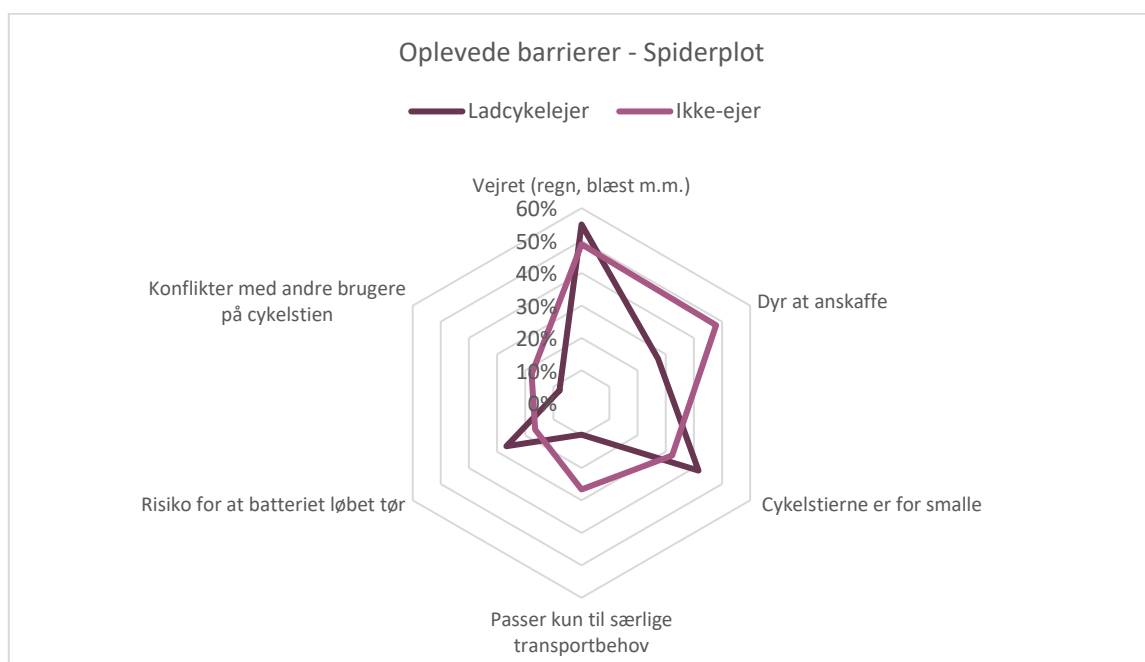
## Oplevede barrierer

Vendes blikket i stedet imod de barrierer, som respondenterne tilkendegiver at opleve eller forestille sig om ladcykler, er der imidlertid mindre forskelle at spore imellem eksisterende ladcyklejere og ikke-ejere. Den utvivlsomt største barriere på tværs vurderes at være vejret (regn, blæst m.m.), men også risiko for tyveri scorer højt.

Ikke-ejerne udtrykker også i højere grad, at ladcykler er dyre at anskaffe og at de kun passer til særlige transportbehov. Ladcyklejerne derimod bemærker at cykelstierne er for smalle, det er vanskeligt at overhale samt at tage smutveje, såvel som en risiko for at batteriet løber tør.



Figur 12: Oplevede ulemper ved ladcykler. Muligt at vælge op til 8 ulemper.



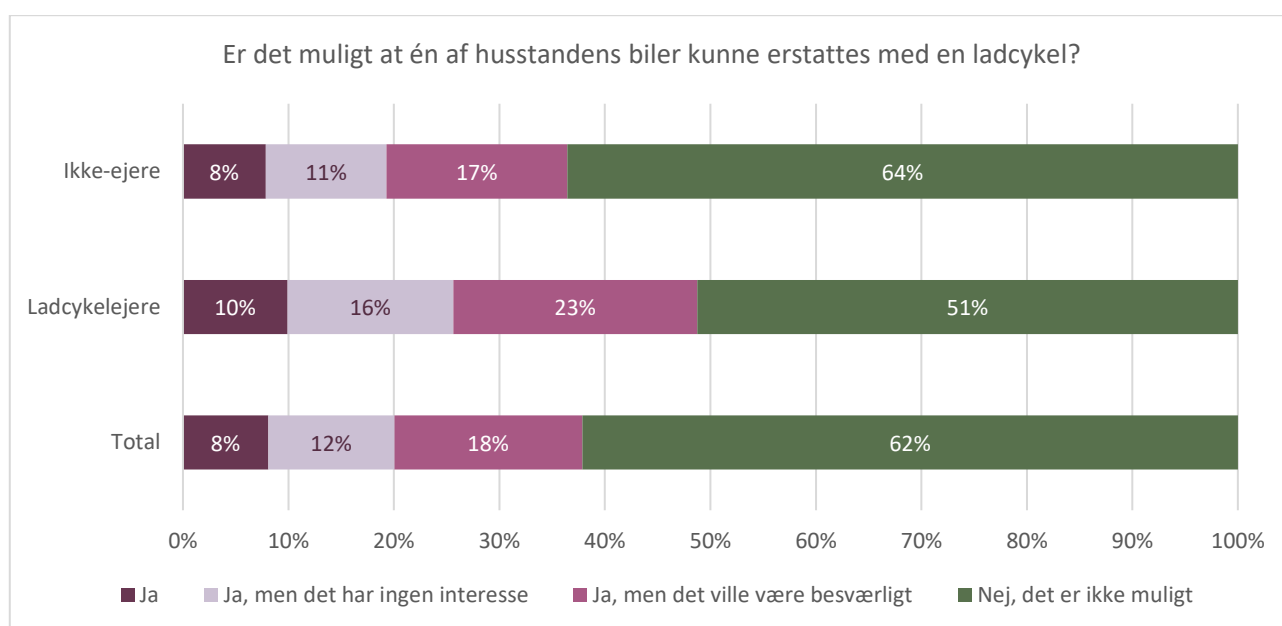
Figur 13: Spiderplot som illustrerer forskelle i oplevede barrierer mellem eksisterende ladcyklejere og ikke-ejere.

## Potentielle fremtidige brugere

For respondenter som ikke allerede er indehaver af en ladcykel i husstanden, står pris frem som det springende punkt, som den afgørende faktor for fremtidig anskaffelse. Efterfulgt af faktorer som afstand til arbejde og en familieførogelse, som ligeledes nævnes af flere. 24 % af ikke-ejerne tilkendegiver imidlertid at de aldrig vil anskaffe sig en ladcykel.

## Kan (el-)ladcyklen så erstatte den ekstra bil?

Resultaterne fra undersøgelsen giver et nuanceret billede af, hvorvidt ladcykler kan erstatte en ekstra bil i husstanden. Knap halvdelen af respondenterne har mere end én bil, og blandt disse mener 38 %, at en ladcykel potentielt kan erstatte den ekstra bil. Dette synspunkt deles især af eksisterende ladcykelejere, som i højere grad ser ladcyklen som et muligt alternativ til en ekstra bil. Omvendt har en større andel af ikke-ejerne svære ved at forestille sig denne mulighed.



Figur 14: Respondenter med mere end én bil i husstandens tilkendegivelse af, hvorvidt én bil kunne erstattes med en ladcykel.

## Demografisk profil og praktisk anvendelse

Undersøgelsen viser, at ladcykler primært appellerer til en specifik målgruppe: veluddannede familier i en etableringsfase, som bor i større byer og har hjemmeboende børn. De eksisterende ladcykelejere er typisk mellem 30 og 39 år, bor i parcelhuse eller fritliggende huse, og har en længere videregående uddannelse. Denne demografiske profil afspejler de praktiske behov, som ladcyklen opfylder, især i forhold til børnetransport, hvilket 98 % af ladcykelejerne bekræfter. At disse børn ofte er under 6 år, understøtter ideen om, at ladcyklen fungerer som et fleksibelt og praktisk transportmiddel for småbørnsfamilier. Samtidig viser det sig, at ladcykelejere generelt har færre biler i husstanden, hvilket indikerer, at ladcyklen ofte bruges som et supplement eller alternativ til en ekstra bil.

## Værdiladede overvejelser spiller en lille rolle

En væsentlig observation er, at forholdet til ladcykler ikke synes at være præget af værdiladede overvejelser. Hverken de nuværende ejere eller ikke-ejere tillægger ladcyklen særlig status, eller ser den som en identitetsmarkør. Begge grupper fokuserer i højere grad på de praktiske og fysiske faktorer, som transportbehov og økonomi, når de overvejer ladcyklens anvendelse. Derudover er målgruppen i nærværende undersøgelse meget ensartet, hvilket betyder, at der ikke er store forskelle mellem ejere og

ikke-ejere, når det kommer til uddannelsesniveau, politiske holdninger og andre demografiske træk. Begge grupper deler mange af de samme karakteristika, og de forskelle, der findes, handler primært om praktiske behov og livsstilsvalg snarere end om forskellige værdier eller identiteter. Dette indikerer, at beslutningen om at anskaffe en ladcykel i høj grad er styret af konkrete, fysiske behov frem for kulturelle eller identitetsbaserede overvejelser

### Barriere og infrastrukturelle udfordringer

Når det kommer til barrierer, er vejret den største hindring for både de eksisterende ladcykelejere og ikke-ejere. Ladcykelejere oplever desuden flere udfordringer i forhold til cykelinfrastruktur, som smalle cykelstier og vanskeligheder ved overhaling, hvilket tyder på, at en forbedring af infrastrukturen kunne gøre ladcykler mere attraktive som alternativ til bilen.

Pris er også en afgørende faktor, især for ikke-ejere, der ofte ser de høje anskaffelsesomkostninger som en væsentlig barriere. Dette indikerer, at ladcyklen for mange husstande stadig er en betydelig investering, som kræver en grundig overvejelse af husstandens behov og økonomiske situation.

### Konklusion og fremtidsperspektiver

Undersøgelsen har vist, at ladcykler har potentialet til at erstatte en ekstra bil i husstandene, særligt blandt veluddannede børnefamilier i større byer. Denne udvikling kan bidrage til at reducere biltrafikken i byerne, mindske miljøbelastningen og fremme en mere bæredygtig transportform. Dog er der stadig barrierer, som cykelinfrastruktur og pris, der skal adresseres for at udnytte potentialet fuldt ud. For at fremme brugen af ladcykler som et alternativ til bilen, peger undersøgelsen på følgende indsatsområder:

1. **Forbedring af cykelinfrastrukturen:** Kommunerne bør fokusere på at udvide og forbedre cykelstierne, så de bedre kan rumme de bredere ladcykler. Dette inkluderer bredere cykelstier, flere cykelparkeringspladser og sikre opbevaringsmuligheder, især i byområder, hvor pladsen kan være trang.
2. **Økonomiske incitament:** Tilskud til køb af ladcykler, eller skattefradrag for husstande, der vælger at erstatte en bil med en ladcykel. Dette kan gøre ladcykler til et mere økonomisk attraktivt valg for flere husstande.
3. **Kampagner og information:** For at nedbryde nogle af de psykologiske barrierer og informere om de praktiske fordele ved ladcykler, kan kommunerne iværksætte informationskampagner, der fremhæver, hvordan ladcykler kan integreres i dagligdagen. Dette kan inkludere succes historier fra lokale ladcykelejere og demonstrationer af ladcykler i brug.
4. **Fokus på børnefamilier:** Da ladcykler især appellerer til børnefamilier, kan kommunerne målrette initiativer mod denne gruppe, f.eks. ved at samarbejde med daginstitutioner og skoler om at fremme ladcykler som en sikker og praktisk måde at transportere børn på.

På længere sigt kan en systematisk indsats for at gøre ladcykler til et mere tilgængeligt og attraktivt transportvalg føre til en markant ændring i transportmønstrene i byerne. Med en kombination af forbedret infrastruktur, økonomiske incitament og målrettede kampagner, kan flere husstande blive motiveret til at erstatte en bil med en ladcykel, hvilket vil bidrage til en grønnere og mere bæredygtig fremtid. Dette vil ikke kun gavne miljøet, men også skabe sundere og mere livlige bymiljøer, hvor cyklen spiller en central rolle i den daglige transport.