

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>

Hvordan bliver (el)ladcyklen til bil nr. 2 uden for hovedstadsområdet?

Anne Vingaard Olesen – Region Nordjylland

Gunvor Riber Uggerhøj – NIRAS

Harry Lahrmann – Aalborg Universitet

Rasmus Bjerrum Christensen, rbch@niras.dk - NIRAS

Emneindplacering: Mobilitet og adfærd

Abstrakt

Formålet med dette projekt er at identificere potentialer og barrierer for, hvordan (el)ladcykler i højere grad kan udbredes udenfor hovedstadsområdet, og i flere tilfælde end i dag erstatte familiernes anskaffelse af bil nr. 2. Projektet skaber viden, som bidrager til at sikre cykelfremme og på sigt reducere antallet af kørte kilometer i bil.

Dataindsamlingen har taget udgangspunkt i en spørgeskemaundersøgelse rettet mod udvalgte geografier og aldersgrupper. Spørgeskemaundersøgelsen havde foruden spørgsmål om sociodemografiske variable, transportadfærd og holdninger til klima og bæredygtig levevis til formål at afdække oplevede barrierer i forhold til anvendelse af en (el)ladcykel til hverdagens gøremål. Resultaterne er suppleret med en række dybdegående interviews.

Projektet giver konkrete anbefalinger til, hvordan (el)ladcykler kan udbredes uden for hovedstadsområdet og støtte op om national cykelfremme.

Projektet er udarbejdet i et samarbejde mellem NIRAS og Aalborg Universitet, og finansieret gennem Vejdirektoratets Cykelpulje 2023. Projektet afsluttes i april 2025.

Baggrund og formål

Projektideen udspringer af en undersøgelse gennemført af Wilke og YEAHYEAH (2017) og videreformidlet af Vejdirektoratet (2018), som finder fem hovedårsager til at danskerne cykler mindre end tidligere. Studiet når frem til følgende konklusioner:

1. Cyklen ryger typisk ud ved større skift i livet

2. Hverdagen kan ikke hænge sammen med en cykel
3. Det er ikke sikkert og trygt nok at cykle
4. Bilen starter som en bekvemmelighed, men bliver en nødvendighed
5. Når cyklen først er ude, er den helt ude

Disse barrierer for cykling er ikke nye, og eksisterede også dengang cykling udgjorde en større del af hverdagsmobiliteten, så man kan stille spørgsmålstejn ved om og hvordan de reelt er barrierer for cykling, eller om problemet ligger et andet sted. Et studie fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme (2023) kortlægger udviklingen for elcykler, som har et stort potentiale for at få os til at cykle mere og længere og delvis gøre op med et par af barriererne. Elcyklen alene har imidlertid svært ved at opfylde behovene for hverdagslogistikken, når der også skal hentes og bringes børn, handles eller fragtes diverse ting.

Dette projekt udfordrer ovenstående barrierer, og helt konkret har projektet taget udgangspunkt i, at der siden ovenfor nævnte undersøgelse blev foretaget, er kommet mange alternativer på markedet, bl.a. i form af diverse el-ladcykler og cargobikes, som netop gør op med disse barrierer. Så hvordan ser barriererne reelt ud i dag, nu hvor cykelteknologien er en anden? Flere analyser peger på, at moderne ladcykler kan aflaste halvdelen af al transport i byområder, samtidig med at de imødekommer krav til bæredygtig og effektiv transport fra familier såvel som erhvervsdrivende (European Commission, 2017) (Riggs & Schwartz, 2018). Krav og ønsker, som hverken biler eller almindelige cykler kan opfylde. Yderligere sker der lige nu en udvikling, hvor stadig flere større byer indfører skrappe krav til bilkørsel. Her er det afgørende, at byerne og kommunerne har de alternative mobilitetsformer klar, og i tilfælde hvor dette forventes at være ladcykler, skal den fornødne infrastruktur og fysiske indretning af byrum, som muliggør benyttelsen af disse, være til stede.

Ladcykler er hurtigt blevet en del af hverdagsmobiliteten i hovedstadsområdet, men vi afventer fortsat dens udbredelse til resten af landet, hvor ladcyklens potentialer endnu ikke er opfyldt. Dette projekt har undersøgt brugen af ladcykler uden for hovedstadsområdet, og klarlægger barrierer mod brugen af denne transportform, så det fulde potentiale kan skaleres og bringe danskerne op på cyklerne igen, med sigtet mod en sundere og mere bæredygtig transportadfærd i fremtiden.

Metoder, analyser og fremgangsmåde

Som første skridt udarbejdedes et litteraturstudie, som afdækkede eksisterende viden og information om ladcyklernes udvikling, potentialer og kendte barrierer. Denne viden har understøttet næste fase i projektet, som bestod i en undersøgelse i to faser: en større kvantitativ undersøgelse og efterfølgende dybdegående kvalitative interviews.

Den indhentede viden fra det indledende litteraturstudie og en række pilotinterviews var således baggrund for udarbejdelsen af et spørgeskema, som spurgte ind til de primære barrierer, som holder potentielle brugere tilbage fra at anskaffe sig en (el)ladcykel. Målgruppen var personer i aldersgruppen 25-45 år, bosat uden for Region Hovedstaden. Det er valgt at udelukke respondenter fra Region Hovedstaden, da (el)ladcyklen allerede har vundet god udbredelse her. Der eksisterer ligeledes en formodning om, at (el)ladcyklen opleves forskelligt afhængig af geografisk orientering, hvortil (el)ladcyklen udenfor Region Hovedstaden flere steder kan være forbundet med stigmatisering, som det ønskes at afdække nærmere. På baggrund af spørgeskemaundersøgelsen udførtes en latent klasseanalyse, som konkret var i stand til at definere eventuelle geografiske forskelle, eller forskelle som relaterer sig til sociodemografiske variable, og holdninger til klimaspørgsmål og bæredygtig levevis.

Efterfølgende gennemførtes en række kvalitative interviews med udvalgte respondenter fra den netop gennemførte spørgeskemaundersøgelse. Her var det muligt at gå nærmere i dybden og kvalificere flere af de tematikker og svar, som vi fik fra spørgeskemaundersøgelsen og den efterfølgende dataanalyse.

De udførte interviews blev omsat til en række brugerrejser som en visuel, kronologisk fremstilling af

brugernes oplevelse med en (el)ladcykel i hverdagen, da det er et stærkt værktøj til at identificere barrierer for brugen af et konkret produkt ud fra brugerens perspektiv.

Resultater

Ved deadline for indsendelse af bidrag til Trafikdage var den endelige dataanalyse i dette projekt endnu ikke færdiggjort, så det er ikke muligt at give en komplet og detaljeret beskrivelse af resultaterne.

I punktform kan de dog opsummeres således:

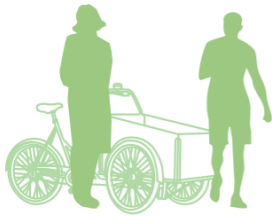
- Udfordringer og barrierer:
 - Økonomi
 - Tyveri og frygt
 - Fysiske barrierer
- Fordele og potentialer
 - Motion og frisk luft
 - Transport af børn
 - Økonomi
 - Klimavenlighed og bæredygtighed

Endelige resultater vil være klar til fremlæggelse på Trafikdage til august 2025, ligesom der også til den tid vil være en række anbefalinger fra projektet til, hvordan man kan få flere til at anskaffe sig en ladcykel frem for en bil nr. 2.

Ét delresultat, der er færdiggjort, er udarbejdelsen af persona-familier, på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen og interviews. Her er der udarbejdet tre: Super-ladcyklist-parret, hyggeladcykelfamilien og bil-familien. Disse vil blive fremlagt på Trafikdage, sammen med de øvrige resultater.

Super-ladcyklist parret

Klasse 1



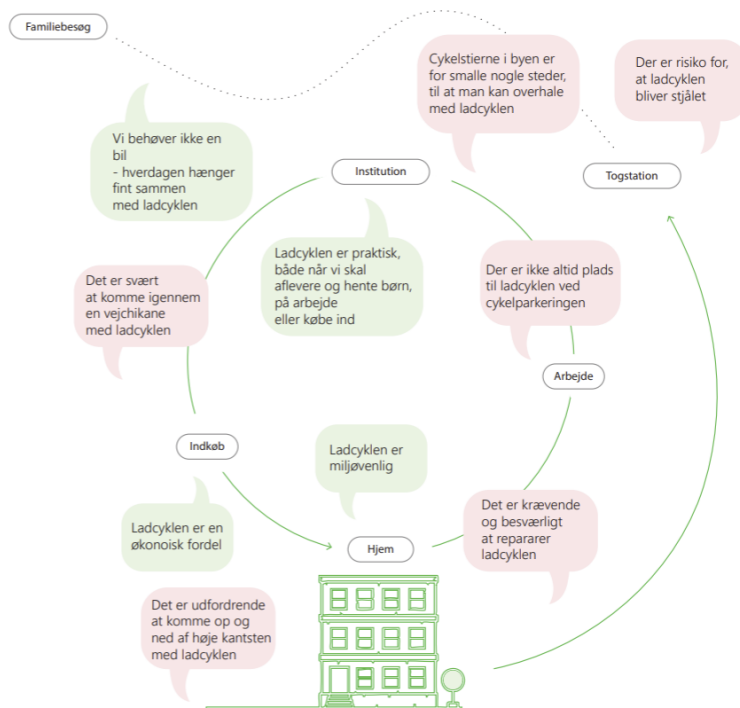
Super-ladcyklisterne er de unge voksne mellem 25-34 år, som er bosat i storbyen. De bor til leje i en lejlighed tæt på hverdagens gøremål. De har den laveste indkomst af de 3 klasser og stemmer typisk på Enhedslisten og Alternativet.

For Super-ladcyklisterne ses ladcyklen som en stor økonomisk fordel i modsætning til anskaffelsen, vedligeholdelsen og driften af en bil. De får det meste af hverdagen til at hænge sammen ved at transportere sig på deres ladcykel.

Generelt er Super-ladcyklisterne gode til at genbruge ting, de spiser meget begrænset kød og skifter sjældent elektronik ud.

Gruppen af Super-ladcyklistere oplever ikke i samme omfang som andre, at de mindst skal have én bil i husstanden for at hverdagen kan hænge sammen. Nogle Super-ladcyklistere ser deres bæredygtige transportmiddel som en del af deres identitet.

Selv for Super-ladcyklistere findes der dog stadig barrierer for ladcykelbrug. Det kan være ting som smalle cykelstier, høje kantsten, vejchikaner, utilstrækkelig cykelparkering, reparation eller tyveri.



Figur 1: Super-ladcyklist-parret

Hygge-ladcykelfamilien

Klasse 2

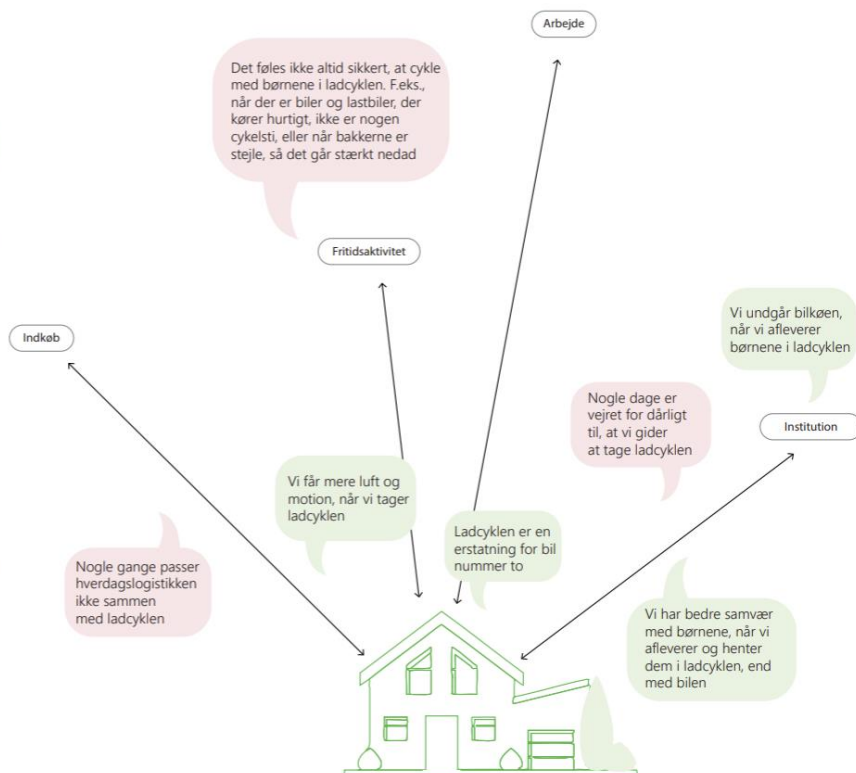


Hygge-ladcykelfamilien er bosat i en mindre selvstændig by, hvor de bor i parcelhus med bil og ladcykel. Forældrene er i alderen 40-45 år og er de højest uddannede af de 3 klasser. De har også den højeste indkomst af de 3 klasser og stemmer ofte på Moderaterne og Radikale Venstre.

Familien sorterer affald, handler økologisk, primært dansk og varer i sæson, tager korte bade og køber få eller ingen plastikprodukter. De går altså meget op i klima, miljø og bæredygtighed og ønsker også at transportere sig mere bæredygtigt. Samtidig er det i denne gruppe mest normalt at have mindst én bil i husstanden.

Familien bruger deres bil til børnenes institution, fritidsaktiviteter, arbejde og indkøb, men ser ladcyklen som en erstatning for bil nummer to, især til kortere ture. Når ladcyklen bruges til aflevering af børnene, ser familien det som en fordel, at der spares tid, da bilkøen ofte undgås.

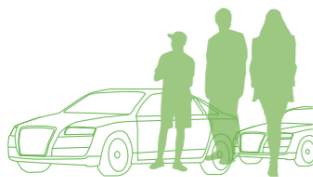
Familien ser mange andre fordele ved ladcyklen, herunder øget samvær med børnene, mindre udgifter til benzin, mere frisk luft og motion, samt bedre samvittighed ift. klima og miljø. Der er også et socialt potentiale i at blive en del af den gruppe i lokalsamfundet, der afleverer og henter børnene i ladcykel, som får sig en snak ved cykelstativet og deler erfaringer. Familiens ladcykel-brug begrænses dog til tider af forskellige barrierer som logistik, sikkerhed, komfort og bekvemmelighed.



Figur 2: Hygge-ladcykelfamilien

Bil-familien

Klasse 3



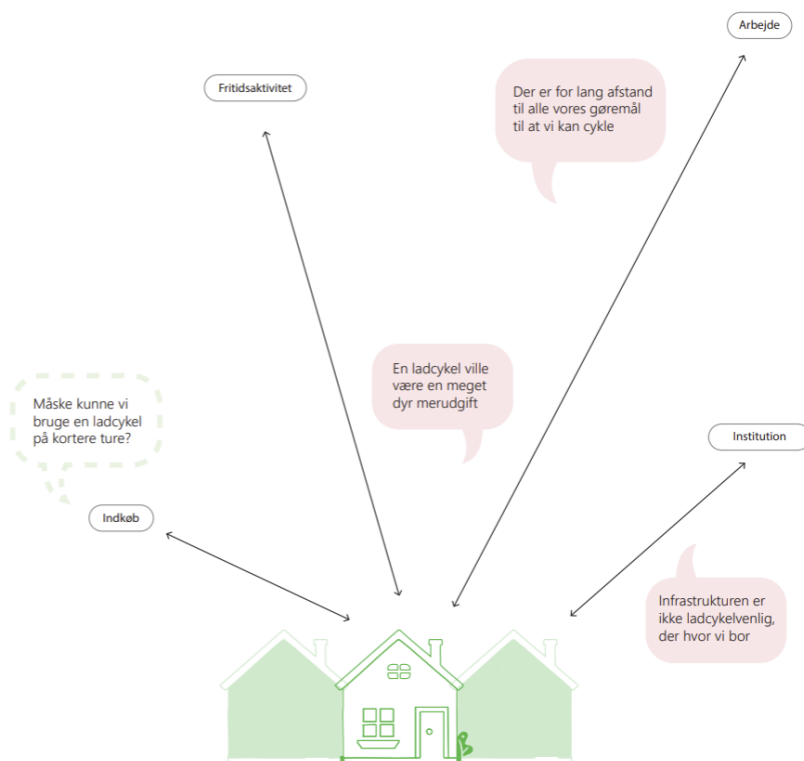
Bil-familien er bosat i en større by i et rækkehus. De har 2 biler og bor længere væk fra deres daglige gøremål. Forældrene er i alderen 35-45 år og er lavest uddannede af de 3 klasser. De har en middel indkomst og stemmer ofte Venstre og Liberal Alliance.

Til daglig bruger familien bilen til børnenes institution, fritidsaktiviteter, arbejde og indkøb.

Familien tænker mindre over klima, miljø og bæredygtighed til daglig. Derfor tænker de også mindre over, hvordan deres transportadfærd påvirker klimaet og mener ikke, at deres valg af transportmiddel gør en forskel i det store billede.

Bil-familien ser ikke et potentiale i at erstatte en af deres biler med en ladcykel - for mange er det rent ud sagt umuligt. Dette kan være på grund af den store afstand til deres gøremål, deres økonomiske situation eller infrastrukturen og sikkerhed i deres lokalområde.

Nogle *Bil-familier* kan dog se visse fordele ved potentielt at bruge en ladcykel på kortere ture, f.eks. til indkøb.



Figur 3: Bil-familien