

El-cyklens potentialer i dansk cykelkultur

Larsen, Jonas; Funk, Oskar

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2016

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):

Larsen, J., & Funk, O. (2016). El-cyklens potentialer i dansk cykelkultur. *Trafik & Veje*, 05(05), 64-65.
<http://asp.vejtid.dk/Artikler/2016/05/8421.pdf>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@ruc.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Elcyklens potentialer i dansk cykelkultur

Artiklen er skrevet med hjælp fra Gate 21, der har stillet data fra "Test en Elcykel" til rådighed for forfatterne. Oskar Funk har tidligere arbejdet med "Test en Elcykel" som praktikant i Gate 21.

Oskar Funk, Roskilde Universitet
oskar.j.funk@gmail.com

Jonas Larsen, Roskilde Universitet
jonaslar@ruc.dk

Test en Elcykel er et mobilitetsforsøg, hvor ansatte i udvalgte kommuner og hospitaler kan afprøve en elcykel gratis i 3 måneder, hvis de pendler med bil mere end 5 km minimum 3 gange om ugen.

dens ejer. De har bagagebærer, kurve, børnesæder, brede dæk, støtteben og simple låse. Funktionalitet er ofte vigtigere end fart og lækkert design. Det forholder sig anderledes, når vi ser på studier af cyklister, der pendler mellem 15 og 30 km hver vej [2].

Indledning

Cyklisme ses i stigende grad som et redskab til at løse en lang række samfundsmæssige udfordringer såsom CO₂-udledning, støjgener, trængsel, dårlig folkesundhed og manglende motion. Et godt eksempel på, hvordan cyklen kan integreres i hverdagstransporten for mange individer og familier, er Københavns Kommune, idet 45% af turene til arbejde eller uddannelse her foregår på cykel (Københavns Cykelregnskab 2014).

Et problem er, at cyklen i København og mange andre steder næsten udelukkende bruges på korte distancer, og derved reducerer cyklisme kun i begrænset omfang bilismen. Det illustreres ved, at 85% af alle cykelture på landsplan er under 5 km, men det er kun 13% af danskernes daglige pendlerture, der er under 5 km [1]. Pendlerture på mellem 5 og 20 km udgør derimod hele 34%. Denne artikel undersøger, om elcyklen kan ændre dette billede ved at få flere til at cykle på arbejde på sådanne mellemlange distancer mellem 5 og 20 km.

For at forstå elcyklens potentialer undersøger vi denne nye cykelteknologi i relation til eksisterende cykelpraksisser, samt konkurrerende pendlingspraksisser såsom privatbilisme og offentlig transport. Det gør vi dels gennem vores studier af hverdagscyklisme i København [3] og [4] og langdistance-cykelpendling [2], dels gennem en diskussion af Gate 21's mobilitetsforsøg "Test en Elcykel" (TEE). Vi bruger data fra

de tre første "heats" af TEE, hvor deltagerne udfyldte spørgeskemaer efter 3 og 12 måneder. Deltagerne havde i gennemsnit 13 km til arbejde.

Afslutningsvis diskuteres tiltag som kommuner og arbejdspladser bør iværksætte for at understøtte udbredelsen af elcykler, og hvad vi betegner "mellemlange-cykelpendling".

Hverdagscyklisme i København – de korte ture

De københavnske barriereseparerede cykelstier gør det let og sikkert at cykle, og det flade landskab og de mange korte ture stiller ikke de store fysiske krav. Københavnerne cykler i deres normale tøj, og cykelstierne præges af en broget skare af unge og ældre, mænd og kvinder. Deres motivation for at cykle bunder sjældent i "grøn bevidsthed", men derimod i det faktum, at cyklen ofte er det hurtigste og mest fleksible transportmiddel på de mange korte ture rundt i byen.

På de korte distancer er cyklen nemlig ofte bilen og den offentlige transport overlegen. Cyklen giver fleksibilitet og frihed – til at undgå køer, tage smutveje og parkere kvit og frit lige foran ens arbejdsplads, hjem eller supermarked. De fleste cykler i gadebilledet afspejler, at cykling skal medvirke til at gøre hverdagen let og bekvem for

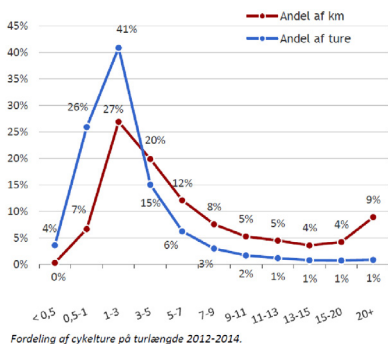
Langdistance-cykelpendling i Storkøbenhavn – transport som motion

På sådanne lange distance er cyklen sjældent den offentlige transport og især ikke bilen overlegen i forhold til fremkommelighed og fleksibilitet. Samtidig stilles der langt større krav til cyklistens fysik og udstyr. Cyklisten ankommer svedig og har måske ømme ben dagen derpå. Det faktum afholder mange med halvlængde til arbejde fra at cykle, og mangfoldigheden blandt disse cyklister er mindre end den, der kendetegner hverdagscyklismen i København.

Her er en overvægt af unge og midaldrende mænd. Billedet præges også af velholdte og dyre racercykler med smalle dæk, mange gear og mere eller mindre cykelrytter-klædte cyklister. En evt. længere rejsetid retfærdiggøres med, at de mange kilometre giver motion og ligefrem kan spare en tidsrøvende tur til træningscenteret. Hermed sammentænkes motion og transport, og der slås 'to fluer slås med et smæk'.

Elcyklen som hybrid

De foreløbige resultater fra TEE viser, at brugen af elcyklen rummer elementer fra de to beskrevne cykelkulturer: den korte hverdagscyklisme og langdistancependlingen. Ligeledes indikerer de, at længere distancer opleves mindre udfordrende og dermed mere tilgængelige, når man benytter en el-



Figur 1. Cyklens andel af pendlerrejser falder drastisk efter 3 km og udgør kun en marginal del på distancer over 5 km. Kilde: DTU transportvaneundersøgelse 2014.

cykel frem for en konventionel cykel.

Elmotoren mindsker de konditionsmæssige krav, der normalt stilles til langdistancecykelpendlere. Den muliggør en højere fart ved opstart i lyskryds og i modvind. Den hjælper også lidt på flade stræk, eller når benene er trætte. De lange pendlerdistancer er derfor i teorien ikke længere forbeholdt sportsfikserede mænd, der "leger cykelryttere".

Elcyclens typiske design adskiller sig ofte fra de racercykler, som mange langdistancecykelpendlere anvender. Den ligner hverdagscyklismens cykel med indkøbskurv, skærme og brede dæk, og man sidder oprejst og ikke foroverbøjet som på en racer. Det gør den mere anvendelig og attraktiv for den typiske hverdagscyklist. Det afspejles i TEE-forsøget, hvor de 40 til 60-årige udgør 54% og kvinderne 63%.

Forsøget giver desværre ikke data på, i hvilket omfang elcyklen formindsker rejsetiden i forhold til en almindelig cykel. Men forsøget viser, at elcyklen ofte ikke er væsentlig langsommere end de motoriserede alternativer.

Blot 20% angiver, at selv med en elcykel er deres pendlerrejse for tidskrævende til at cykle, mens 10% fortsætter efter periodens afslutning, fordi det er det hurtigste transportmiddel. Den primære årsag til, at testpersonerne ikke bliver ved med at cykle efter testperiodens afslutning, er, at elcyklen anses for endda meget dyr at anskaffe. Københavnerne er som nævnt vant til at købe relativt billige cykler, og en pris på 10.000 -15.000 kr. for en almindelig elcykel afskrækker naturligt mange.

For mange af deltagerne var muligheden for motion og fysisk udfoldelse den umiddelbare grund til at deltage. Selv med

motorassistance oplever de fleste da også en forbedret kondition. Og blandt dem, der 3 måneder efter testperiodens afslutning stadig cykler regelmæssigt, er "motion" eller "mere energi/overskud" stadig den primære motivation. Motoren opleves således ikke som noget, der underminer de motionsmæssige gevinster ved at cykle.

På samme måde som blandt langdistancecykelpendlere retfærdiggør motion en evt. længere rejsetid og ringere komfort. Men samtidig har el-cyklisten altid muligheden for at slå motoren til og få lidt pusterum, når trætheden melder sig, eller man bare ønsker, at cykelturen skal føles som transport frem for motion. Det er ligeledes værd at bemærke, at hele 70% af deltagerne vil anbefale en ven at købe en elcykel.

Disse forhold gør elcyklen til et attraktivt alternativ til den almindelige cykel, og hvad vigtigere er til den offentlige transport og især bilen. Det gælder især den store gruppe af pendlere, der holder af at cykle, men som føler, at de har lige lidt for langt til arbejde på en almindelig cykel. Der er dog nogle udfordringer, som der skal tages hånd om, hvis elcyklen skal indfri sit potentiale. Og her kræves en særlig indsats fra arbejdspladser og kommuner.

Udfordringer og nye fysiske rammer

Deltagerne i TEE efterlyser bl.a. (bedre) bade- og omklædningsfaciliteter på arbejdspladsen. Selv elcyklister oplever et behov for at skifte tøj eller tage et bad. Ligeledes ønskes overdækket og aflåst parkering ved arbejdspladsen. Det har stor betydning for, om folk anskaffer sig en elcykel og vælger at fortsætte med at cykle til arbejde. Elcyclens høje anskaffelsespris betyder, at ejerne – som sædvanen med almindelige cykler – er mindre villige til at parkere på gaden eller i overfyldte kommunale cykelstativer, hvor det tilmed ikke er muligt at låse cyklen fast.

En anden udfordring er det hyppige (ofte efter hver tur) behov for batterioplading enten ved hjemmet eller på arbejdspladsen. De fleste elcykler har et aftageligt batteri, men opladeren er ofte for stor og tung til, at den let kan medbringes på kontoret. Den optimale vil være, at arbejdspladser tilbyder opladningsfaciliteter i forbindelse med cykelparkering.

Behovet for sikker parkering og opladning tilføjer et element af nødvendig planlægning, som gør det lidt besværligt

(især i en overgangsfase) at bruge elcyklen til pendling og spontan hverdagstransport mere generelt. Det mindsker dens åbenlyse fordele og brugervenlighed i forhold til almindelige cykler og andre transportmidler.

Konklusion

Vi har beskrevet, hvordan den københavnske (og mere generelt danske) cykelkultur præges af korte ture, billige cykler og stor diversitet i alder og køn. Anderledes forholder det sig med det nye og voksende fænomen langdistancecyklingpendling, hvor cykling associeres med dyre cykler, stramt lycra-cykeltøj, hårdt arbejde og sved. De fleste danskere vil ikke være tiltrukket af en sådan sporty og maskulin cykelkultur. Men flere kan helt sikkert lokkes til at cykle længere distancer (og dermed droppe motoriseret pendling), hvis de får lidt kærkommen hjælp.

Her kommer elcyklen ind i billedet. Elcyklen viderefører den københavnske hverdagscyklismekultur. De ligner almindelige cykler og har den samme komfort og funktionalitet. Men motoren gør det nemmere at cykle hurtigere og længere uden at yde en ekstra indsats. Trods det viser TEE, at brugerne stadig føler sig aktive, og at de får noget motion ud af det. Det største problem på nuværende tidspunkt er selve anskaffelsesprisen.

TEE er et eksempel på, at det lader sig gøre at skabe langvarige forandringer i transportvaner, og at elcyklen har potentiale til erstatte bilisme på mellemlange afstande, hvor cyklen i dag sjældent bruges. Som diskuteret kræver det dog en understøttende indsats af kommuner og især arbejdspladser i forhold til parkering, opladning og badeforhold.

Litteraturliste:

- [1] DTU transportvaneundersøgelse 2014
- [2] Larsen, Jonas; Bradtberg, Nils Eigil (2014) Et designkritisk blik på cykelsuperstierne. /Trafik & Veje, 91: 20-24.
- [3] Larsen, Jonas; Funk, Oskar (2016) Inhabiting infrastructures: the case of cycling in Copenhagen. I: Experiencing Networked Urban Mobilities. red. Katrine Hartmann-Petersen og Malene Freudendahl-Pedersen. Springer.
- [4] Larsen, J. (2015). Bicycle parking and locking: Ethnography of designs and practices. Mobilities: 1-23.