

SUND OG AKTIV HVERDAG PÅ EN ELCYKEL

Inspiration og resultater fra storskalaprojekt om udlån af elcykler



**GATE
21**

FORORD

Vi ved, at mange hopper på cyklen, når de kun har en kort tur til og fra arbejde. Men lige så snart turen til arbejde kommer over fem kilometer, sker der et markant fald i andelen af dem, som vælger at træde i pedalerne. Men cykling – både på en almindelig cykel og på en elcykel – har mange gavnlige effekter både for den enkelte person, for arbejdspladsen og for samfundet som et hele.

Folk, som ofte cykler til arbejde, har færre sygedage, de er med til at sænke trængslen og efterspørgslen på parkeringspladser, og så er de også med til at reducere landets CO₂-udslip.

Derfor giver det god mening, at I som kommune eller virksomhed arbejder med tiltag, der kan få flere til at cykle. I denne folder kan du læse om nogle af erfaringerne fra projektet Test en Elcykel, der over tre år har udlånt elcykler til næsten 1700 personer, som tidligere kørte i bil til arbejde.

Folderen giver dig fakta om effekten af udlån af elcykler og gode råd til, hvordan du kan arbejde med at udvikle og gennemføre kampagner med udlån af cykler til pendlere i din kommune eller virksomhed.

God fornøjelse!



INDHOLD

Forord & Indhold.....	1
Udlån af elcykler har skabt nye vaner.....	3
Gode råd til dig som vil udlåne elcykler.....	4
Elcyklen reducerer CO ₂ og trængsel.....	6
Elcyklen forbedrer sundheden.....	8
Flere køber en cykel efter testperioden.....	10
Hvem ændrer vaner?	12
Hvad motiverer elcyklisterne?	14
Giv cyklisten en god oplevelse	16
Kampagner fastholder motivationen	18
Forebyg ulykker.....	20
Hvad siger loven om gratis udlån af elcykler?.....	22



UDLÅN AF ELCYKLER HAR SKABT NYE VANER

Formålet med storskalaprojektet Test en Elcykel har været at få flere borgere og medarbejdere til at vælge en elcykel frem for bilen i deres daglige transport. I projektet har otte hospitaler i Region Hovedstaden og otte danske kommuner over tre år udlånt elcykler til næsten 1700 bilpendlere med over fem kilometer til arbejde. Deltagerne i Test en Elcykel har været med til at vise, at det godt kan lade sig gøre at pendle på cykel på de lidt længere distancer, hvis man får hjælp af en elmotor.

Test en Elcykel har:

- Fået i alt 1681 bilpendlere til i tre måneder at vælge elcyklen frem for bilen på to ud af fem pendlerture.
- Opnået varige transportvaneændringer for halvdelen af deltagerne. 50 procent angiver, at de har ændret deres

transportvaner et år efter testperioden, og 34 procent cykler til arbejde minimum tre dage om ugen et år efter testperioden.

- Nedbragt CO₂-udledning fra pendling med 154 ton i testperioden. De personer, som bliver ved med at cykle, bidrager desuden med en varig CO₂-reduktion på 338 ton om året.
- Vist, at elcyklen har en positiv effekt på medarbejderes og borgeres oplevede sundhed.
- Bidraget til, at 28 procent efter testperioden har investeret i en ny cykel eller elcykel, mens 27 procent fortsætter med at cykle på en cykel, de allerede ejer.
- Udbredt kendskabet til elcyklen som transportmiddel og dermed ændret opfattelsen af, hvor langt du kan cykle på den daglige tur mellem hjem og uddannelses- eller arbejdssted.

ET ENDELIGT FARVEL TIL BILEN

Linda Rasmussen har fem kilometer til arbejde og er en af de borgere, som har lånt en elcykel af Høje Taastrup Kommune. Efter hendes deltagelse i Test en Elcykel har hun købt sin egen elcykel – men Linda har også truffet en noget større beslutning fortæller hun til Høje-Taastrup Kommune:

”Den sidste 1,5 måned i kampagnen, stod min bil kun på parkeringspladsen. Da jeg tydeligt fornemmede, hvor stor glæde jeg havde fået ved at cykle, og hvor overraskende lidt jeg havde behov for at bruge min bil, tænkte jeg, at det er fjollet at have biludgifter. Derfor har jeg solgt den. Jeg vil hellere bruge pengene på andre ting.”

GODE RÅD TIL DIG SOM VIL UDLÅNE ELCYKLER

Hvordan kommer du i gang med at udlåne elcykler i en kommune eller virksomhed? Her kan du læse de vigtigste erfaringer fra Test en Elcykel. Ønsker du at vide mere om baggrunden for anbefalingerne, kan du læse videre på de følgende sider.

PROJEKTLEDELSE

- ✓ Gør dig klart fra starten, hvordan du vil evaluere projektet og hvornår. Udpeg hvilke indikatorer du vil måle på, og beslut, hvordan du vil indsamle resultater.
- ✓ For større projekter kan det være en god ide at hyre en professionel platform til at stå for support, tilmelding og gennemførelse af konkurrencer. Der findes en række udbydere på markedet, som tilbyder løsninger, der kombinerer data-tracking via app med et konkurrence- og tilmeldingsmodul.
- ✓ Husk at sætte ressourcer af til den løbende hvervning og kommunikation, praktiske opgaver i forbindelse med udlån og aflevering af elcykler, spørgsmål fra deltagerne og dialog med serviceordningen.

HVERVNING OG TILMELDING

- ✓ Læg en plan for en løbende hvervning af deltagere – det er vigtigt løbende at gøre opmærksom på projektet, da man ikke kan forvente, at alle dem, som tilmelder sig ved projektets start, stadig har interesse i at teste en elcykel et eller to år senere.
- ✓ Ved tilmelding bør ansøgerne svare på, hvor ofte de kører i bil til arbejde, hvor mange kilometer de har til arbejde samt hvad der motiverer dem til at ville teste en elcykel.

Det er de vigtigste kriterier at udvælge deltagere på baggrund af.

- ✓ For at kunne låne en elcykel, skal ansøgeren underskrive en lånererklæring, hvor han/hun orienteres om de skattemæssige vilkår for lån af elcykel.
- ✓ Indgå en aftale om, hvor mange dage der skal cykles og bed testpersonen aflevere cyklen tilbage, hvis han eller hun ikke får cyklet. På den måde undgår du, at cyklerne står stille, mens andre står i kø for at prøve.
- ✓ Udlåner du elcykler i vinterperioden, så gå efter de ansøgere med lidt kortere til arbejde og gerne dem, som bor bynært, så de ikke skal cykle på lange, mørke strækninger.

KAMPAGNE OG KOMMUNIKATION

- ✓ Tænk i flere målgrupper, når du tilrettelægger din kampagne – det er ikke alle, som motiveres af konkurrencer eller sundhedsbudskaber. Prøv at ramme bredt, da elcyklen som transportmiddel rammer bredt.
- ✓ For at fastholde motivationen kan du for eksempel:
 - Tilbyde en sundhedstest før og efter testperioden.
 - Sætte fokus på, hvor meget man kan spare ved at vælge en elcykel frem for bilen.
 - Lave en konkurrence – præmierne behøver ikke være store, konkurrencen er ofte motiverende i sig selv.
 - Gør det muligt for deltagerne at tracke deres ture – ved lokalt udlån fra en virksomhed kan antal kilometer og cykeldage eventuelt registreres manuelt, men for større projekter anbefales det at bruge en app eller et online indtastningssystem.

- Fortæl løbende deltagerne, hvordan det går, og lav gerne nogle gode casehistorier, som kan deles på arbejdspladsen eller i lokalavisen.

CYKLER OG CYKELSERVICE

- ✓ Sørg for, at elcyklen kan imødekomme testpersonens daglige gøremål. Giv eksempelvis mulighed for at installere barnesæde og kurv på cyklen.
- ✓ Lav en fast aftale med en cykelserviceordning om klar-
gøring af cyklerne mellem hver testperiode.
- ✓ Sørg også for, at der er en god serviceordning i test-
perioden, så deltagerne kan få repareret cyklen hurtigt,
hvis den går i stykker.
- ✓ Overvej, om du skal have flere typer af cykler, så der er
modeller til både de høje og til de lave.

FOREBYG ULYKKER

- ✓ Informer deltagerne grundigt om, hvad de skal være
særligt opmærksomme på, når de cykler på en elcykel for
at forebygge ulykker.
- ✓ Forsyn desuden de nye elcyklister med en cykelvest, så
de bliver synlige i trafikken.



ELCYKLEN REDUCERER CO₂ OG TRÆNGSEL

Går mindre trængsel og CO₂-reduktion hånd-i-hånd med cykelkampagner? Ja! Faktisk er der et stort potentiale for, at I som kommune eller virksomhed kan være med til at reducere udledningen af CO₂ og mindske trængslen på de danske veje, når I arbejder med cykelkampagner.

CO₂

I Test en Elcykel har de næsten 1700 testpersoner registreret 884.000 kilometer ved hjælp af den app, som var tilknyttet kampagnen – det svarer til, at deltagerne til sammen har cyklet til månen og tilbage igen. I gennemsnit har deltagerne tracket 526 kilometer og 1,9 cykeldage om ugen. Det betyder, at hver testperson i de tre måneder, de har lånt cyklen, har reduceret deres CO₂-udledning med 91,5 kilo ved at skifte bilen ud med en elcykel.

Der, hvor cykelkampagner virkelig har potentiale for at spare CO₂, er, når folk efter kampagnen vælger at fortsætte deres nye vane med at cykle frem for at tage bilen. I Test en Elcykel cykler 51 procent af deltagerne stadig tre måneder efter testperiodens afslutning. Gennemsnitligt cykler deltagerne 36 kilometer om ugen efter tre måneder, og tendensen er den samme efter et år. Det giver en årlig CO₂-besparelse på 286 kilo per person, når de nye cykelvaner fastholdes efter testperiodens afslutning.

TRÆNGSEL

Vi kender alle følelsen af at holde i kø og allerede være for sent på den på vej til arbejde – de frustrationer, som det medfører, kan man undgå, når man vælger cyklen. 12 procent af deltagerne i Test en Elcykel svarer tre måneder efter testperioden, at det, der motiverer dem til at cykle, er, at det er hurtigere. Flere giver udtryk for, at elcyklen giver dem en frihed, så de slipper for at holde i kø på turen til arbejde – det betyder en bedre oplevelse af transporten til og fra arbejde.

PARKERING

Hvis I vælger at igangsætte en cykelkampagne på jeres arbejdsplads, kan det være med til at reducere efterspørgslen efter parkeringspladser. Hvis en arbejdsplads låner 10 elcykler ud til sine medarbejdere, som i gennemsnit cykler mindst to dage om ugen, så vil arbejdspladsen kunne spare mindst fire parkeringspladser.



SÅ MEGET CO₂ KAN I SPARE

Hvis en kommune eller virksomhed udlåner 10 elcykler i tre årlige heats på tre måneder, vil det medføre en samlet reduktion på 2,75 ton CO₂ per år som direkte effekt af udlånet. Dertil kommer 8,6 ton per år på grund af den varige vaneændring, som de nye cyklister tillægger sig.

FRA STILSTAND OG FRUSTRATIONER TIL FART OG FRIHED

Morten Simonsen bor med sin kone og deres to store børn i Charlottenlund. Han har 15 kilometer til sin arbejdsplads i Frederiksberg Kommune – en tur der ofte involverede at sidde i kø. For at undgå trængslen på vejene ind til København byttede Morten i tre måneder bilen ud med en af Frederiksberg Kommunes elcykler. Han fortæller, hvordan han med elcyklen springer køen over og får den transportfrihed, som bilen ofte ikke kan indfri på grund af den omfattende trængsel i byen.

"Altså også når man kører igennem indre by, så er elcyklen et godt alternativ til at køre i bil. Jeg tager bilen en gang imellem, en gang hver fjortende dag, og det er jo ikke skægt at køre igennem ved Kongens Nytorv klokken fire – hvis man har tålmodighed til det overhovedet," siger Morten.

I dag lader han ofte bilen stå hjemme i Charlottenlund for at cykle til arbejde og undgå de frustrationer, som før prægede den daglige pendling. Det er sjovere og giver mere overskud at suse afsted på elcyklen end at sidde fast i køen med bilen.

ELCYKLEN FORBEDRER SUNDHEDEN

En vigtig effekt af at gennemføre tiltag for at fremme cykling i kommuner og virksomheder er at forbedre sundheden blandt borgere og medarbejdere. Men bliver sundheden også forbedret, hvis cyklen er udstyret med en hjælpemotor? Test en Elcykel har vist, at svaret er ja.

Grafen nedenfor viser, at deltagerne, der fortsætter med at cykle tre måneder efter testperioden, oplever at være i bedre form end dem, der ikke er fortsat. De deltagere, der ikke har ændret deres vaner og stadig kører i bil, vurderer deres form til at være dårligere end dem, som i høj grad har ændret deres transportvaner og cykler mere.

EN SUNDERE OG AKTIV HVERDAG

Men forbedret sundhed er ikke kun et resultat af at cykle mere, det er også noget, som motiverer til at cykle. Den største motivationsfaktor for deltagerne i Test en Elcykel var at få en sundere og mere aktiv hverdag. Blandt projektets deltagere fortæller godt halvdelen, at mere motion var en motiverende

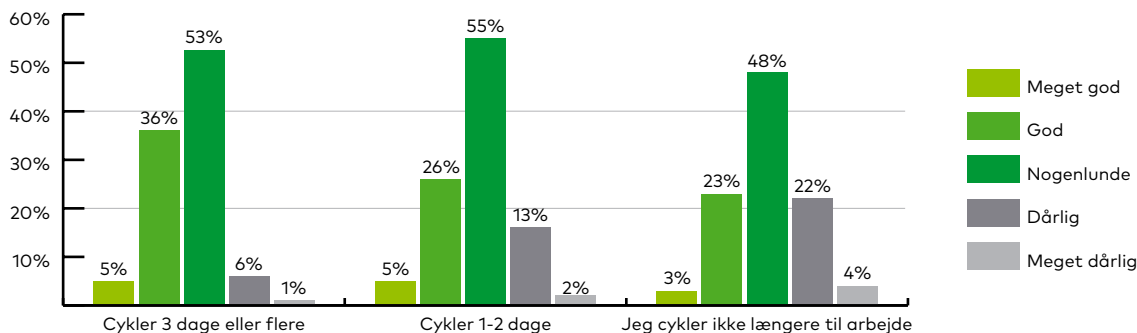
faktor for at tilmelde sig projektet. Deltagerne vægter en sundere livstil og at komme i bedre form højt. Nogle af deltagerne så endda muligheden for at låne en elcykel som vejen til vægttab eller genoptræning efter gamle skader.

Selv et år efter at deltagerne cyklede i Test en Elcykel-kampagnen, udpeger 37 procent, at det er en forbedret fysisk form, der motiverer dem mest til stadig at trække i cykeltøjet.

FRISK LUFT OG FORNYET ENERGI

Udover deltagernes fysiske sundhed kan skiftet fra bil til elcykel også have stor betydning for det mentale helbred. Omkring en tredjedel af dem, der vælger at fortsætte med at cykle efter testperioden, gør det, fordi turen hjælper dem med at stresses af, få mere energi og frisk luft. De samlede positive sundhedsmæssige effekter på det fysiske og mentale helbred er grunden til, at størstedelen af de nye cyklister har skiftet bilen ud med elcyklen.

OPLEVET FYSISK FORM OG ANTAL CYKELDAGE
TRE MÅNEDER EFTER TESTPERIODEN



TILBYD TEST

Tilbyd en sundhedstest før og efter testperioden. Det har i Test en Elcykel vist sig at have en motiverende effekt.

I Gentofte Kommune fik 56 deltagere foretaget en sundhedstest. I gennemsnit reducerede deltagerne deres body age med 1,6 år og tabte 0,8 kilo fedt.

FÆRRE SYGEDAGE

Tidligere undersøgelser viser, at cyklister har færre sygedage end andre trafikanter på grund af den daglige motion. Tal fra Region Hovedstaden viser, at hver gang man cykler 1.200 kilometer, reducerer man i gennemsnit antallet af sygedage med én dag. De knap 1700 deltagere i Test en Elcykel har i testperioden tracket 884.000 kilometer og har derved tilsammen haft 737 færre sygedage, end hvis de ikke havde cyklet.

SUNDERE VANER I GENTOFTE

Jeppes Goll har 15 kilometer til sin arbejdsplads og er en af de borgere, der i tre måneder har lånt en elcykel af Gentofte Kommune. Han besluttede sig for at købe en elcykel efter testperioden, da der var tydelige sundhedsmæssige gevinster ved at cykle på arbejde.

"Inden testperioden var jeg overvægtig. I løbet af projektet cyklede jeg cirka 2000 kilometer, og jeg oplevede, at selvom jeg ikke tabte mig, så faldt fedtprocenten og blodtrykket. Det gjorde udslaget for, at jeg købte en elcykel. Jeg har forsat den gode linje og er nu normalvægtig og har det fysisk bedre end inden, jeg startede Test en Elcykel."

En helbredstest før og efter Jeppes deltagelse i Test en Elcykel motiverede ham til at fortsætte med at køre på elcyklen.



FLERE KØBER EN CYKEL EFTER TESTPERIODEN

En lang testperiode kan have betydning for, at folk efterfølgende vælger at investere i en elcykel. Det viser resultaterne fra Test en Elcykel.

Elcyklen opfattes som en dyr investering, og mange af deltagerne fremhæver, at frygten for at få stjålet cyklen er en væsentlig barriere for at købe en elcykel. Derfor er det for mange også en stor beslutning at købe en elcykel. Muligheden for at teste en elcykel over en længere periode giver deltagerne rum til at finde ud af, om det er en god løsning for dem.

MERE END EN FJERDEDEL KØBER NY CYKEL

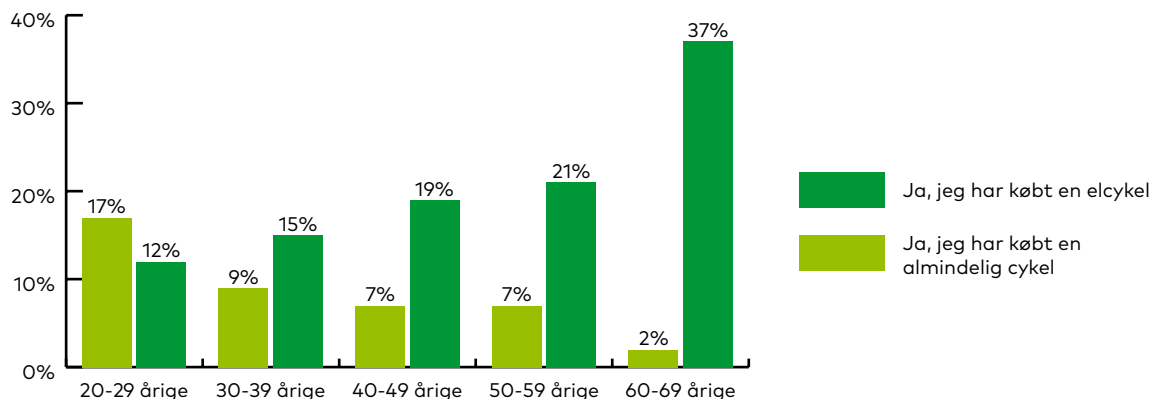
Den tre måneder lange testperiode i Test en Elcykel har givet deltagerne nogle gode erfaringer, som har hjulpet dem i beslutningen om at investere i en ny cykel. Samlet set har over en fjerdedel af testpersonerne tre måneder efter endt testperiode købt

en ny cykel – enten almindelig (otte procent) eller med elmotor (20 procent).

Grafen nedenfor viser, at jo ældre testpersonen er, jo større er sandsynligheden for, at han eller hun efter testperioden investerer i en elcykel. En større andel af de yngre testpersoner har i stedet valgt at købe en almindelig cykel.

Resultaterne fra Test en Elcykel viser desuden, at flere køber en elcykel, hvis de cykler tre dage om ugen eller mere, hvorimod der ikke er en sammenhæng mellem afstand til arbejde og køb af ny cykel. Det tyder på, at dem, som vælger at investere i en elcykel efter testperioden, er dem, som fortsat gerne vil cykle til arbejde mindst tre dage om ugen. Dem, som cykler en til to dage, fortsætter i højere grad på en cykel, de allerede ejer.

KØB AF ELCYKEL OG ALDER TRE MÅNEDER EFTER TESTPERIODEN





UNDGÅ TYVERI

Frygten for tyveri er noget af det, som afholder deltagerne fra at købe en elcykel efter testperioden. Hvis man som kommune eller virksomhed ønsker at understøtte brugen af elcykel, så er gode cykelparkeringsforhold i form af aflåste cykelskure – og gerne med mulighed for at oplade batteriet i cykelskuret – et vigtigt tiltag.

DYR CYKEL ELLER BILLIG BIL

Elcyklen betragtes ikke som et billigt alternativ til bilen, men som en dyr cykel. Bilisterne fortæller, at de ikke har investeret i en elcykel, fordi det er for dyr en investering, når de også har deres bil. Derfor kan man i fremtidige cykelkampagner eventuelt sætte fokus på, hvor meget man kan spare ved at vælge en elcykel frem for bilen.

CASE

ELCYKLEN FIK JENS TILBAGE PÅ CYKELSTIEN

Efter at have været ude for en trafikulykke længtes Jens Mikkelsen, som arbejder i Gladsaxe efter at kunne cykle igen, men det ville kræve en helt speciel cykel, da han har mén efter ulykken. Jens overvejede at købe en elcykel, men han ville egentlig gerne have lov at prøve den først. Derfor var Test en Elcykel lige, hvad han havde brug for at deltage i.

Jens blev begejstret for den elcykel, han lånte af Gladsaxe Kommune, og derfor har han efterfølgende købt en elcykel næsten magen til den, som han kørte på i testperioden. Han fortæller til Gladsaxe Kommune:

”Jeg holder rigtig meget af at cykle, da jeg slapper af, og det giver mig masser af god energi. Jeg cykler mellem job og hjem tre gange om ugen. Cykelturen gør, at jeg møder frisk op på arbejdet, og jeg er ikke træt og sløv, når jeg kommer hjem fra arbejdet og skal være sammen med familien. Og så føler jeg samtidig, at jeg gør noget godt for miljøet. Jeg lader bilen stå i garagen, cykler på arbejde, og lader batteriet op med strøm produceret fra vores solceller på taget.”

HVEM ÆNDRER VANER?

I Test en Elcykel har næsten 1700 deltagere afprøvet, om en elcykel kunne være noget for dem. Det har givet os et godt indblik i, hvilke målgrupper der har størst succes med at ændre deres transportvaner ved hjælp af en elcykel.

ELCYKLEN KAN ERSTATTE BILEN

Resultaterne fra Test en Elcykel peger på, at elcyklen har størst potentiale til at erstatte bilen som transportmiddel for de pendlere, som har under 15 kilometer til arbejde. I testperioden er der ikke en sammenhæng mellem, hvor mange cykeldage testpersonerne registrerer, og hvor langt de har til arbejde. Men efter testperiodens afslutning er der en tendens til, at flere cykler, jo kortere distancen er. Dette gør sig især gældende for dem, som cykler tre eller flere dage om ugen.

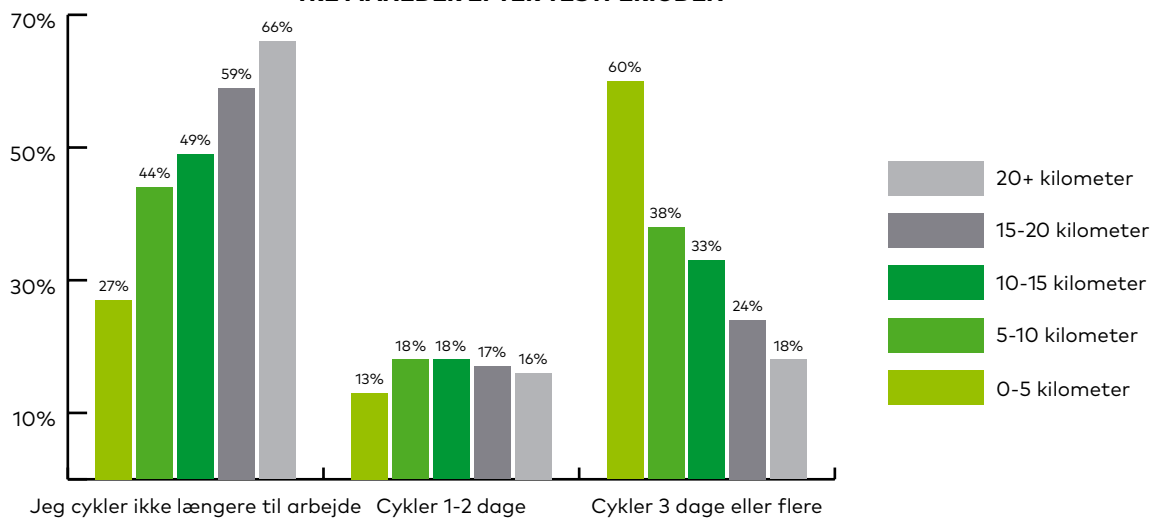
Resultaterne fra Test en Elcykel viser, at elcyklen især har potentiale hos dem med lidt længere til arbejde, som ønsker at cykle flere dage om ugen. Muligheden for at afprøve en elcykel har dog også motiveret flere til at cykle videre på en almindelig cykel – enten en ny eller den som allerede stod i skuret.

DAGLIG MOTION

På de lange ture har elcyklen gjort det muligt at dyrke motion i transporttiden et par gange om ugen – til stor glæde for dem, der før følte sig tvunget ind i en bil hver dag.

Elcyklen er relevant for en bred målgruppe, og derfor bør det være den enkeltes motivation og ambition, man lægger vægt på, når man udvælger deltagere.

ANTAL CYKELDAGE OG AFSTAND TIL ARBEJDE TRE MÅNEDER EFTER TESTPERIODEN



I FULD FART OVER DE FYNSKE BAKKER

René Straarup fra Årslev har 10 kilometer til sin arbejdsplads i Odense Kommune. Og der gik mindre end én måned før René var helt vild med at køre på elcykel. I dag er René så glad for sin elcykel, at familien fra Årslev har købt endnu en elcykel, så hans kone også kan komme med ud på cykelstierne.

"Jeg har ikke kørt på cykel i 15 år, men nu har jeg lyst til at cykle. Hver morgen når jeg skal ud på elcyklen, glæder jeg mig til at komme af sted. Bakker og modvind er ikke noget problem – det er helt vildt" fortæller René til Odense Kommune og fortsætter: "Jeg er slet ikke i tvivl om, at mange mennesker vil anskaffe en elcykel i stedet for bil nummer to, hvis de har under 15 kilometer på arbejde."

HVEM DELTOG?

KØN

72 procent af testpersonerne i Test en Elcykel var kvinder, og 28 procent var mænd. I testperioden var kvinderne bedre til at tracke deres ture end mændene. Men ser vi på antallet, som fortsætter med at cykle efter tre måneder og efter et år, er det mændene, der er mest tilbøjelige til at fastholde den nye cykelvane.

ALDER

De aldersgrupper, som var stærkest repræsenteret, var 40-49 år og 50-59 år med tilsammen 65 procent af deltagerne. Et år efter testperiodens afslutning tyder resultaterne på, at de ældre målgrupper er mere tilbøjelige til at fastholde den nye cykelvane end de yngre.



HVAD MOTIVERER ELCYKLISTERNE?

At få muligheden for gratis at prøve en elcykel er for deltagerne i Test en Elcykel en motivationsfaktor i sig selv. Men på den lange bane er det især det fysiske og mentale helbred, der får deltagerne til at springe i sadlen i stedet for at sætte sig bag rattet.

Test en Elcykel har vist, at cykelkammerater ikke kun er med til at ændre folks transportvaner – de kan også være med til at ændre folks mindset, hvilket er mindst lige så vigtigt, når valget en tidlig morgen står mellem bilen og cyklen.

I BEDRE FORM & HURTIGERE FREM

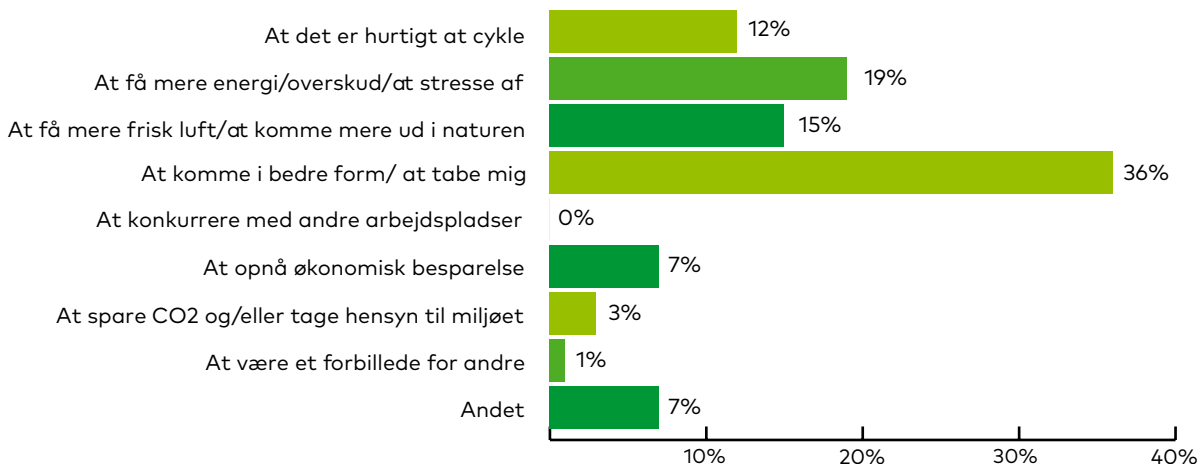
Som man kan se i grafen nedenfor, angiver 36

procent, at det at komme i bedre form eller at tabe sig motiverer dem til at fortsætte med at cykle efter testperioden, imens 12 procent svarer, at det, der motiverer dem til at cykle, er, at det er hurtigere.

FORNYET ENERGI

Men det er ikke kun motion og hastighed, der motiverer deltagerne i Test en Elcykel. For 15 procent er frisk luft og det at komme ud i naturen noget, som motiverer dem til at fortsætte med at køre på elcykel, imens 19 procent angiver, at mere energi og overskud og at stresse af er det mest motiverende.

HVAD MOTIVERER DIG MEST TIL AT CYKLE TRE MÅNEDER EFTER TESTPERIODEN



HURTIGERE TRANSPORT OG MERE OVERSKUD

Lone Brinchmann Jensen arbejder i Albertslund Kommune og har sammen med mange andre i tre måneder udskiftet bilen med en af Albertslund Kommunes elcykler. I den tid blev det til 367 kilometer til og fra arbejde.

Lone forklarer, at bilen har været det foretrukne transportmiddel, lige siden hun fik kørekort.

"Det blev så nemt at lade cyklen stå. Så da jeg læste om muligheden for at låne en elcykel, gjorde jeg op med mig selv, at nu skulle det være slut med dårlige undskyldninger for at tage bilen. Jeg valgte den aktive løsning i stedet," fortæller hun til Albertslund Kommune og fortsætter: "Jeg kørte helt op til 27 km/t på cyklen, og det var en fantastisk følelse bare at flyve afsted!" Endnu bedre var det, at hun med elcyklen også sparede tid og kunne fræse lige forbi køen i myldretiden.

Lone fortæller, at hun efter Test en Elcykel-kampagnen har oplevet, at det overskud, hun får fra cyklingen, nu i virkeligheden er dét, der hver dag motiverer hende til at tage cyklen frem for bilen.

TRODSER MØRKE OG KULDE FOR ET BEDRE HELBRED

Pia Knudsen arbejder i Roskilde Kommune og har 20 kilometer til sit arbejde. Hun lånte en af kommunens elcykler fra september til november. Selvom dagene blev kortere og mørkere nåede Pia Knudsen at cykle 600 kilometer på elcyklen. En væsentlig motivationsfaktor for at stige på elcyklen på trods af mørke og kulde var, at hun kunne mærke, at hun forbedrede sit fysiske og mentale helbred.

"Min fysiske form og mit humør blev væsentligt bedre af at cykle. Jeg cyklede 600 kilometer på de tre måneder, og jeg er sikker på, at jeg havde cyklet flere dage, hvis jeg havde lånt en cykel tidligere på året."

Ved at køre på en elcykel får Pia Knudsen både et fysisk og mentalt overskud, som den tidligere tur i bilen ikke har kunnet give.

MOTIVATION OG AFSTAND

Resultaterne fra Test en Elcykel viser, at der er en sammenhæng mellem afstand til arbejde, og hvad der motiverer deltagerne til at cykle. Deltagerne med kortere ture til arbejde angiver, at det, at ruten er hurtig at cykle, motiverer dem mest til at vælge cyklen. Deltagere, der har længere til arbejde, peger i højere grad på motion som den mest motiverende faktor.

GIV CYKLISTEN EN GOD OPLEVELSE

Skal de nye cyklister fastholde deres vaner på lang sigt, er det vigtigt, at elcyklen fungerer sammen med de hverdagsrutiner, som folk i forvejen har. Og det er vigtigt, at deltagerne igennem testperioden oplever, at deres dagligdag fungerer, også på en elcykel. En god oplevelse i testperioden er afgørende for, om deltagerne fortsætter med at cykle bagefter.

For at få testperioden med elcykel til at fungere er der en række gode overvejelser, du bør gøre dig:

Sørg for, at elcyklen kan imødekomme testpersonens daglige gøremål. Det kan eksempelvis være ved at gøre det muligt at installere barnesæde og kurv på cyklen, så det bliver lettere at hente og aflevere børn eller købe ind på vej hjem.

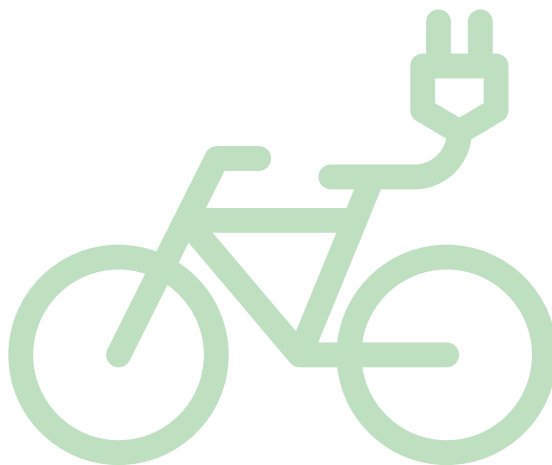
En god serviceordning er vigtig, så deltagerne ikke bliver bremset af tekniske problemer. Cyklerne skal igennem et serviceeftersyn efter hver testperiode, så de er i tip-top stand til den næste. Slidte dæk der let

punkterer, eller løse kæder er et no-go. Deltagerne skal desuden have klar besked om, hvad de gør, hvis cyklen går i stykker undervejs, og reparationer skal klares hurtigt og med god serviceoplevelse.

Udlåner du elcykler i vinterperioden, så sørg for gode lygter og trafikveste, der kan skabe øget tryghed. Gå efter de ansøgere med lidt kortere til arbejde og gerne dem, som bor bynært, så de ikke skal cykle på lange, mørke strækninger.

Skab opmærksomhed og ros dine deltagere. Fortæl løbende deltagerne, hvordan det går, og lav gerne nogle gode casehistorier, som kan deles på arbejdspladsen eller i lokalavisen.

Konkurrencer kan motivere deltagerne til en ekstra indsats. Læs mere på side 18.



NY CYKEL, NYE VANER

Lone Laursen har otte kilometer til sit arbejde i Ballerup. Lone lånte en elcykel gennem sin arbejdsplads, som ligger i Ballerup Kommune.

Efter at have deltaget i Test en Elcykel købte Lone sin egen elcykel – det gjorde hun blandt andet, fordi elcyklen giver hende en bedre start på dagen.

"Turen på elcyklen mindskede noget af den stress, som jeg oplevede til hverdag. Jeg fik frisk luft, og det gjorde, at jeg også nød turen om morgenen til arbejde. Når jeg sidder i bilen, kan jeg godt nå at blive helt træt med alt den kø, der er på Frederikssundsvej, så er det fedt bare at vinke til det fra cykelstien."

Lone er derudover en af de mange deltagere i Test en Elcykel, som har formået at gøre elcyklen til en del af hverdagens andre rutiner. På trods af at batteriet er tungt at slæbe med ud at handle, så har Lone ikke noget imod at købe ind på cykelturen på vej hjem. Faktisk har det overrasket hende, hvor meget hun egentlig kan købe ind og transportere hjem på elcyklen.



KAMPAGNER FASTHOLDER MOTIVATIONEN

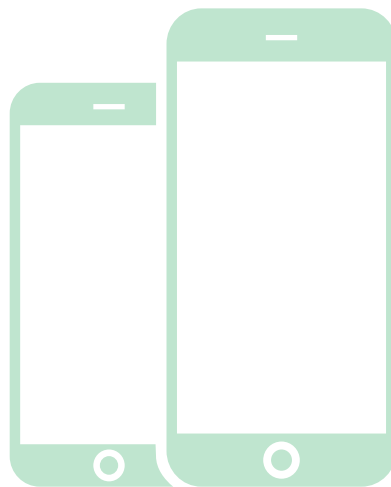
For at fastholde motivationen blandt deltagerne anbefaler Test en Elcykel, at man tilrettelægger en kampagne, der taler til flere forskellige personligheder. I Test en Elcykel har personlighederne været:

- **Individualisten:** Deltagerne har kunnet måle deres personlige fremskridt i form af egne kilometer og cykeldage gennem hele testperioden ved hjælp af en app.
- **Konkurrencemennesket:** Ved hjælp af app'en har testpersonerne deltaget i lokale og tværgående konkurrencer om at cykle flest dage og flest kilometer. Der blev i hvert heat kåret to vindere fra hver kommune og hvert hospital, som hver modtog en præmie til en værdi af 500 kr. Der blev desuden udpeget to samlede vindere af hvert heat.
- **Den sociale:** Test en Elcykel havde en fælles Facebook-side, hvor testpersoner kunne dele personlige historier og deltage i konkurrencer. Desuden bidrog lokale pressehistorier til at skabe engagement og fællesskab blandt deltagerne.

REGISTRERE TURE VIA EN APP

Når man skal planlægge en cykelkampagne kan man eksempelvis vælge at gøre brug af en app. En app kan give deltagerne mulighed for at følge med i, hvor mange kilometer de har tilbagelagt, og ikke mindst hvor mange kilometer deres kollegaer tilbagelægger. Samtidig kan en app også bruges til at indsamle et værdifuld vidensgrundlag for at evaluere kampagnens effekter. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der også kan være udfordringer ved at bruge en app – det kræver motivation fra cyklisternes side selv at registrere deres kilometer, og der kan være fejl og udfald i app'en, som kan have en demotiverende effekt for nogle af deltagerne.

I Test en Elcykel angiver 50 procent af deltagerne, at muligheden for at kunne tracke sine ture har været et af de kampagneelementer, som har motiveret dem til at cykle i testperioden.



SLUT MED SPILDTID

Fokusgruppeinterviews med deltagere i Test en Elcykel har vist, at de efter projektet har tillagt deres transporttid en helt anden værdi og betydning, end den havde før. Transporttiden er også tid til afstresning, motion og oplevelser. Det kan være vigtigt at tænke ind i fremtidige cykelkampagner.



KONKURRENCE

20 procent af deltagerne i Test en Elcykel angiver, at muligheden for at konkurrere med andre var et af de kampagneelementer, som motiverede dem i testperioden.

PIFTEDE DÆK, TRYKKEDE RIBBEN OG MACHO-MÆND

Peter Kroll lånte igennem tre måneder en elcykel fra sin arbejdsplads på Hvidovre Hospital. Hver dag pendlede han turen på de 17 kilometer til sit hjem i Dragør. Det var dog ikke præmien i kampagnens konkurrence, som dag efter dag fik ham op på cyklen. Håbet om at vinde over rekordholder Lars Jensen fra Hvidovre Hospitals kopi-afdeling var det, der fik Peter Kroll til at trampe i pedalerne. Selv ikke et styrt kunne stoppe Peter, som på trods af adskillige trykkede ribben fortsatte på cyklen dagen efter.

”Det var en kæmpe stor motivationsfaktor at slå Lars. Vi havde en intens konkurrence kørende. Hver gang han så mig, skubbede han til mig, og jeg har ham stærkt mistænkt for at punktere min cykel tre gange,” siger Peter Kroll til Hvidovre Hospital og smiler.

Peter Kroll nåede at cykle 4370 kilometer på de 85 dage han lånte elcyklen af Hvidovre Hospital. Dermed slog han rekorden med små fem kilometer mere end hans ærke-rival, Lars Jensen, som til det sidste håbede, at Peter ville fejle. ”Jeg håbede da på en snestorm helt til det sidste,” griner Lars Jensen og udfordrer sin rival til revanche.

Peter Krolls sejr krævede tid og beslutsomhed. For at slå Lars Jensen tog han store omveje til og fra arbejde og cyklede fire til fem timer hver weekend.

FOREBYG ULYKKER

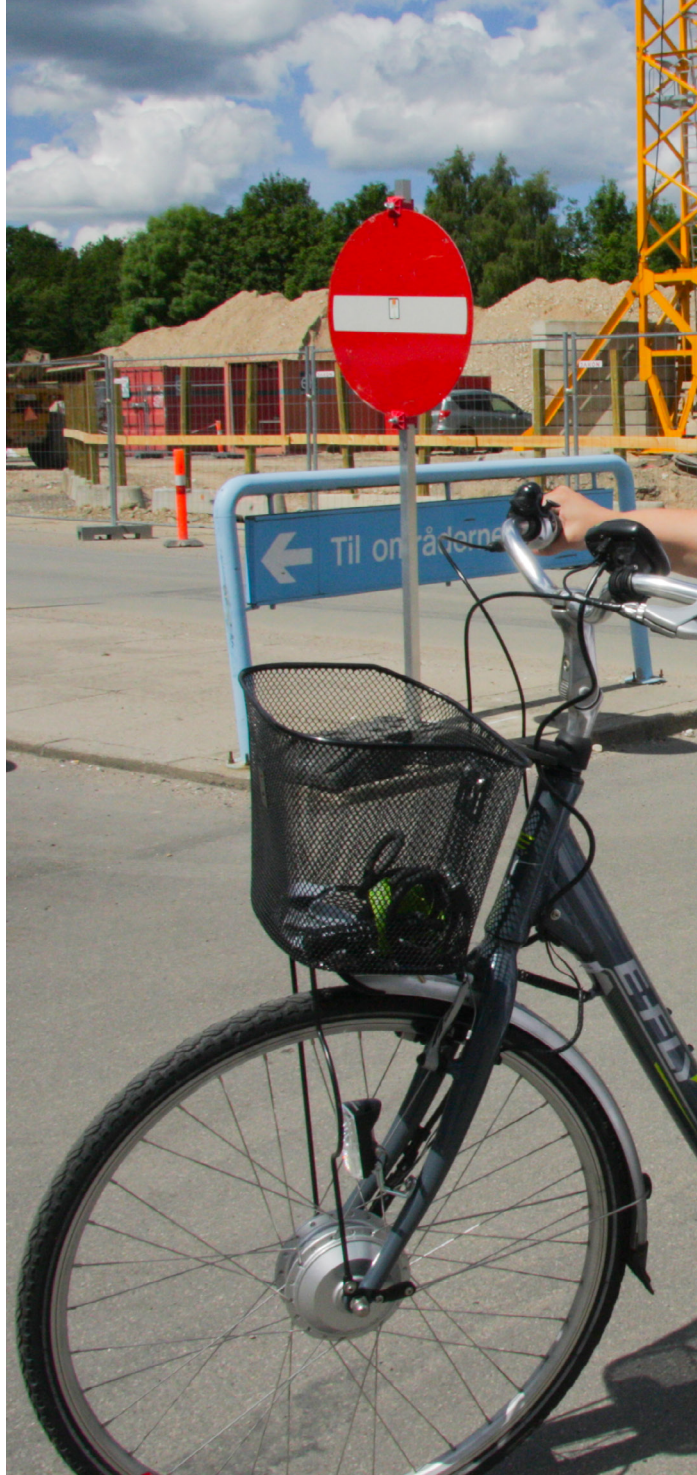
Antallet af ulykker på elcykler stiger, og risikoen er større for at ende i en trafikulykke på elcykel end på en almindelig cykel. Stigningen af ulykker hænger sammen med et stigende antal af elcykler på de danske cykelstier, men kommer også af, at elcyklen er en ny transportform.

Billister og almindelige cyklister er ikke vant til elcyklen, som ofte ligner den almindelige cykel. Derfor undervurderer de elcyklens fart, og det kan skabe farlige situationer.

SYNLIGHED

For at sikre trafiksikkerheden for elcyklister er det vigtigt at hjælpe og informere om den nye trafikanttype. I Test en Elcykel-kampagnen fik hver ny elcyklist tilsendt Cyklistforbundets folder "Gode Råd" for at højne sikkerheden og forebygge ulykker i trafikken. Rådene indebærer blandt andet at gøre sig så synlig som muligt i trafikken og ikke at bruge håndbremsen alene.

En undersøgelse fra 2014 af knap 7000 cyklisters trafiksikkerhed på cykelstierne af Trygfonden og Aalborg Universitet viser, at en pangfarvet cykelvest kan reducere uheld i trafikken med 48 procent. Hvis din virksomhed eller kommune vil udlåne elcykler, kan det derfor være en god ide at forsyne de nye elcyklister med en cykelvest, før de begiver sig ud på cykelstierne.

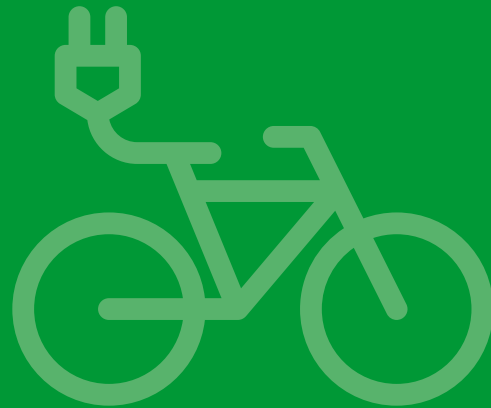


EN NY TYPE TRAFIKANT

Cea Munter cykler dagligt 11 kilometer fra sit hjem i Albertslund til arbejdet på Herlev hospital. På dagen hvor hun afsluttede sin deltagelse i Test en Elcykel-projektet, købte hun straks sin egen elcykel. Siden er det da også blevet til en elcykel til manden, og selv deres to børn drømmer om deres egne elcykler en dag. Cea nyder først og fremmest at køre på elcykel, fordi den friske luft og motion giver en bedre tur til og fra arbejdet. Hovedgevinsten er dog, at det er hurtigere end at pendle i bilen. Hun suser hver morgen forbi den lange bilkø til arbejde, og det giver hende en frihed, som hverken vind eller regn kan stå i vejen for. En af de store gevinster ved elcyklen er dens fart, men det har dog også givet udfordringer i trafikken for Cea.

”Vi er en helt anden type trafikant på elcyklen, og det skal både vi og omgivelserne vænne sig til” fortæller hun.

Andre cyklister og billister kan ikke vurdere Ceas hastighed, da hendes elcykel ligner en almindelig damecykel. Halvvejs inde i testperioden valgte hun at trække en pangfarvet cykelvest på, så de andre trafikanter bedre kunne se hende ude på cykelstierne.



HVAD SIGER LOVEN OM GRATIS UDLÅN AF ELCYKLER?

Ønsker du som kommune eller virksomhed at udlåne elcykler til borgere eller medarbejdere, er der nogle regler og skattemæssige forhold, du bør forholde dig til. I Test en Elcykel har vi fået hjælp af en statsautoriseret revisor til at redegøre for reglerne for udlån af elcykler. Er du interesseret i den fulde rapport, kan du henvende dig til Emma Liisberg på emma.liisberg@gate21.dk.

FOR KOMMUNER SOM UDLÅNER TIL BORGERE OG MEDARBEJDERE I VIRKSOMHEDER I KOMMUNEN

Kommuner kan udlåne elcykler til borgere og medarbejdere i virksomheder beliggende i kommunen uden at komme i strid med kommunalfuldmagtsreglerne, hvis formålet er at fremme sundhed og reducere klimapåvirkning.

Det er dog et krav, at udlånet foregår til borgere i kommunen eller medarbejdere i virksomheder i kommunen, da nærhedsprincippet i kommunalfuldmagtsreglerne ellers ikke vil være opfyldt.

Det vil ikke have nogen skattemæssige konsekvenser for borgeren at låne en elcykel.

FOR VIRKSOMHEDER OG KOMMUNER SOM UDLÅNER TIL MEDARBEJDERE

Udlån af elcykler til medarbejdere til transport mellem hjem og arbejde betragtes som "fri arbejdsgiverbetalt befordring", og skal derfor som udgangspunkt beskattes. Beskatningen kan ske indirekte ved bortfald af retten til transportfradrag i testperioden. Derfor skal medarbejderen gøres opmærksom på, at han eller hun i testperioden

ikke er berettiget til transportfradrag, hvilket han/hun selv skal indberette i sin selvangivelse. Arbejdspladsen skal også indberette til elndkomst, at der er stillet arbejdsgiverbetalt befordring til rådighed ved en krydsmarkering i felt 63, hvilket svarer til at sige "nej" til automatisk beregning af befodringsfradrag.

Fordi elcyklen også kan bruges i privat regi, betragtes den som et personalegode. Overstiger den samlede værdi af personalegoder 1100 kroner om året har arbejdspladsen pligt til at indberette dette til elndkomst. Elcyklens værdi i testperioden kan opgøres ved at sammenligne med, hvad det ville koste at leje en elcykel på markedsvilkår i samme periode.

LÅNERERKLÆRING

Bed testpersonerne udfylde en lånererklæring inden udlån, hvor de orienteres om de skattemæssige vilkår for lån af elcykel. Du kan få tilsendt et eksempel på en lånererklæring ved at henvende dig til Emma Liisberg på emma.liisberg@gate21.dk.





OM TEST EN ELCYKEL

Test en elcykel er et tre-årigt projekt, som har haft til formål at få flere borgere og medarbejdere til at vælge en elcykel frem for bilen i deres daglige transport. I projektet har otte hospitaler i Region Hovedstaden og otte kommuner udlånt elcykler til bilpendlere med over fem kilometer til arbejde i prøveperioder af tre måneder.

VARIGHED

August 2013 – oktober 2016

FINANSIERING

Projektets budget var på cirka 7,5 millioner kroner, hvoraf Region Hovedstaden og Vejdirektoratets Cykelpulje har støttet projektet med knap 5 millioner kroner.

PARTNERE

Kommuner: Albertslund Kommune, Ballerup Kommune, Frederiksberg Kommune, Gladsaxe Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Odense Kommune, Roskilde Kommune og Gentofte Kommune.

Hospitaler i Region Hovedstaden: Bornholms Hospital, Herlev Hospital, Rigshospitalet og Rigshospitalet Glostrup, Frederiksberg & Bispebjerg Hospitaler, Gentofte Hospital, Amager & Hvidovre Hospitaler, samt Nordsjælland Hospital.

KONTAKT

Gate 21

Vognporten 2,
2620 Albertslund
Projektleder Emma Liisberg
Emma.liisberg@gate21.dk
Mobil: +45 5378 7003



PROJEKTET ER STØTTET AF



Udgiver Gate 21
Udgivet Oktober 2016
Oplag 1.000 stk
Fotos For- og bagside, side 2, 3, 5, 7, 11, 13 øverst, 17 nederst, 23: Mikkel Østergaard, side 9: privatfoto, side 13 nederst: Odense Kommune, side 17 øverst: privatfoto, side 19: Hvidovre Hospital, side 20: Herlev Hospital.
Layout Kasper Lavlund Bornø Jensen
Redaktion Emma Liisberg, Hanne Collin Eriksen og Helle Bygholm

