



Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme

ELCYKLING I DANMARK

Mere strøm på de danske cykler



Elcyklismen i Danmark

Det Nationale Videncenter for Cykel-fremme har i 2022 undersøgt elcyklens udbredelse i Danmark. Undersøgelsen går både tæt på brugerne af elcykler på de danske veje og ser på forventninger til fremtiden for elcyklen fra både brugernes, forhandlernes og eksperternes perspektiv.

Undersøgelsen viser, at elcyklen er en transportform i fremgang. Og derfor vil vi uden tvivl se langt flere elcykler på Danmarks cykelstier i fremtiden.

Særligt fordi den yngre del af befolkningen nu også har taget elcyklen til sig, vil udviklingen på elcykelområdet fortsætte i fremtiden. Samtidig er der sket en stor teknologisk udvikling af elcyklerne på både batterier og motorer, som sikrer en bedre køreoplevelse og længere rækkevidde for brugerne. Hvis der for alvor skal fart på udviklingen af elcyklismen i Danmark, peger både branchen og eksperter på, at investering i infrastruktur til både

elcyklisterne og cyklisterne generelt er nødvendigt – som fx flere cykelstier og bedre cykelparkering. Samtidig er der også en forventning om, at klima- og sundhedsdagsordenen kommer til at skubbe på udviklingen og potentielt flytte flere fra biler til elcykler. Erhvervslivet forventes også at tage elcyklerne mere og mere til sig – både til medarbejdernes pendling og i arbejdsøjemed.



Det var et seniorprodukt. Og et produkt alle andre elskede at hade. Der var en flovhed over at køre på elcykel for 10 år siden. Men den fordom er næsten forsvundet nu. Nu kan yngre og midaldrende mennesker også se en idé i en elcykel.

- Interesseorganisation



Elcyklen vinder frem

Elcykler er populære i Danmark, og der kommer flere og flere af dem. De fylder i bybilledet, og vi støder på dem – oftere end før - på cykelstierne og hos cykelhandlerne.

Elcykler har potentiale til at få danskerne til at cykle mere og læn- gere, fordi de tohjulede cykler med batteri og motor gør det lettere og hurtigere at komme frem. Samtidig er el-ladcykler blevet et populært hjælpemiddel til at transportere både børn, hunde og varer hjem fra ind- købsturen.

14,4 % af danskerne har indenfor det seneste år benyttet en alminde-

lig elcykel, elladcykel eller speed pedelec. I 2019 lå tallet på 8 %, som vidner om et område i udvikling. Det understøttes af, at mere end halv- delen af danskerne giver udtryk for, at de kunne forestille sig at anskaffe sig en elcykel.

Brugen af elcykler er stigende og forventes at fortsætte. I 2021 udgjorde elcykler 20 % af markedet. Det viser branchens opgørelser over salget. På sigt forventer branchen, at elcyklen bliver det nye normale i modsætning til den "akustiske cykel", ligesom det allerede er i Holland.

14,4 %



har benyttet en
elcykel

Hvad er en elcykel?

En elcykel er en cykel, der er udstyret med et batteri og en motor, der hjælper cyklisten med at træde i pedalerne. Elcyklerne virker lidt forskelligt alt efter, om de har en forhjulsmotor, baghjulsmotor eller centermotor. Der skelnes mellem tre typer af elcykler: almindelige elcykler, el-ladcykler og speed pedelegs.



Almindelig elcykel

Er den klassiske tohjulede cykel, der har fået batteri og motor på. Cyklen kan køre med el, indtil den når en fart på 25 km/t – herefter slår motoren fra, og man må køre ved egen kraft.



El-ladcykel

Er en elcykel med et lad. I Danmark er disse ofte trehjulede med en kasse placeret forrest mellem to hjul. El-ladcykler omtales ofte som en Christianiacykel, som referer til det første mærke i Danmark, der solgte ladcykler.



Speed pedelegs

Er en klassisk tohjulet elcykel, der kan køre med hjælp, indtil den når en fart på 45 km/t. Speed pedelegen er ofte noget dyrere end almindelige elcykler og kom ind på det danske marked på en prøveordning. Det er stadig ikke afklaret, om ordningen med at tillade speed pedelegs bliver gjort permanent.

Elcyklen gør det lettere at være cyklist

Flere køber elcykler, fordi den gør det lettere at være cyklist. Man kan lettere og hurtigere tilbagelægge længere distancer samtidig med, at man får motion og frisk luft. Det er de vigtigste årsager til, at elcykelbrugerne har anskaffet sig en elcykel.

Elcykler bruges bredt i den danske befolkning på tværs af køn, alder og geografi. For de 60+årige er elcyklen særlig vigtig som kilde til motion, mens den yngre del lægger vægt på, at elcyklen giver mulighed for at komme hurtigere frem, få frisk luft og er en komfortabel transportform.

DE 3 VIGTIGSTE GRUNDE TIL AT FÅ EN ELCYKEL



44 %

synes det er **mindre anstrengende**



37 %

vælger den for at **få motion**



33 %

vælger den for at tilbage-**lægge længere afstande**

Flere og længere ture

Ca. to ud af tre elcykelbrugere oplever, at elcyklen har fået dem til at cykle længere og oftere. Elcyklisterne cykler generelt længst, når de pendler til og fra arbejde eller uddannelse. 69 % af elcykelpendlerne, cykler længere end 6 km. på en typiske pendlertur.

61 %

brugere af elcykler angiver, at elcyklen har fået dem til at **cykle længere**

62 %

brugere af elcykler angiver, at elcyklen har fået dem til at **cykle oftere**

Hele Danmark kører på el



14 %

kører på elcykel i **små byer** med 1.000 - 10.000 indbyggere



16 %

kører på elcykel i **store provinsbyer** med 30.000 - 10.000 indbyggere



9 %

kører på elcykel i **København** med 815.125 indbyggere

Elcyklen bruges over hele landet og er ikke kun et hovedstadsfænomen. Tværtimod er der flere, som bruger elcyklen i andre dele af landet, hvor afstandene er større. Faktisk bruger flere i små og større provinsbyer en elcykel sammenlignet med København – og derfor anses provinsen for at være "first movers", når det kommer til elcykler.

Seniorerne kan også tage del i æren som "first movers" i forhold til brugen af elcykler. Det har dog betydet, at elcyklen til en start blev forbundet med at være et transportmiddel til ældre mennesker. Men den fordom ser ud til at være fortid i og med, at flere og flere yngre elcykel-brugere kommer til. Tal for 2022 viser, at 32% af dem, der har brugt en elcykel, inden for det seneste år, er under 40 år.

Elcyklen – et alternativ til bilen

Selvom bilen i dag er det transportmiddel, danskerne bruger mest, har elcyklen potentiale til at flytte kørt kilometer fra bil til cykel. Næsten halvdelen af elcykelbrugerne oplyser, at elcyklen har erstattet bilen helt eller delvist.

Udover bilen, erstatter elcyklen også ture med den almindelige cykel for ca. halvdelen af brugerne. For ca. en femtedel erstatter elcyklen kollektiv transport og gang.

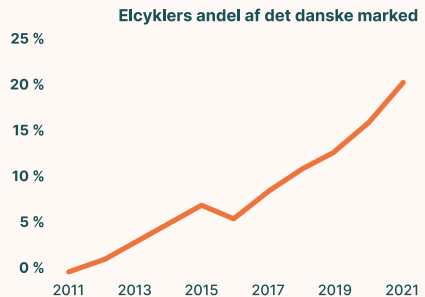
I dag indtager elcyklen en fjerdeplads over anvendte transportmidler,

og ca. en ud af tre elcykelbrugere benytter den til at pendle, mens resten er rene fritidsbrugere. Der er et stort uudnyttet potentiale for mere cykeltrafik, når det kommer til at pendle, ifølge undersøgelsen. Ca. 22 % af de der pendler kortere end 16 km til arbejde eller uddannelse har inden for det seneste år benyttet bilen, og undersøgelser har vist, at det er på afstande op til 16 km, der er et særligt potentiale for at flytte pendlere til elcyklen.

Stigning i salg af elcykler

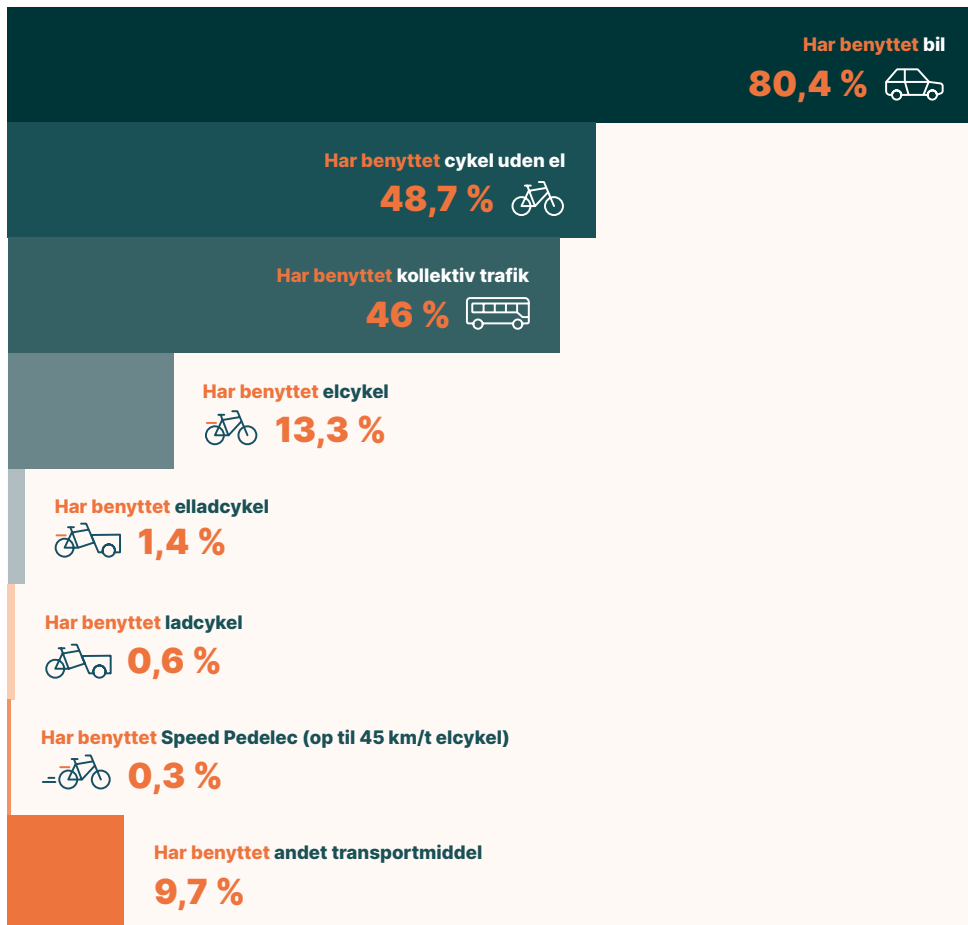
Elcyklen er en transportform i fremgang. Det bakkes op af tal fra Danske Cykelhandlere, som viser, at andelen af elcykler på det danske marked er steget fra 13 % i 2019 til 20 % i 2021.

Cykelbranchen, eksperter og forskere oplever også en større efterspørgsel på elcykler end før.



Figur: Elcyklers andel af det danske marked.
Tal fra Danske Cykelhandlere

Benyttede transportmidler det seneste år





Hvad betyder prisen?

Elcykler er generelt set dyrere end almindelige cykler. Prisen for en almindelig elcykel ligger typisk på mellem 15-25.000 kr. i 2022 hos en cykelhandler. Er det dyrt?

Det mener ca. halvdelen af danskerne, der oplever prisen som den største ulempe ved elcyklen. Omvendt mindskes de økonomiske barrierer i det øjeblik, man sammenligner investeringen med investeringen i en bil. Én måde til at gøre elcykler mere tilgængelig for flere er via leje og leasing, hvor man får adgang til elcykler på time-, dags- eller månedsbasis som privat forbruger, eller hvor virksomheden stiller cyklen til rådighed for medarbejdere.

84 %



ser **fordele** ved brug af elcykel

54 %



ser **prisen** som en ulempe

Fordele og ulemper ved elcykler

84 % af danskerne kan nævne en eller flere fordele ved en elcykel. Bl.a., at den er mindre fysisk anstrengende, og man kommer længere på kortere tid. Og samtidig er det en billig transportform.

Af ulemper fremhæver 54 % prisen og 33 % cyklens vægt. For 30 % fylder bekymringen for at få den stjålet som en ulempe.

Fleere peger samtidig på infrastrukturen som en væsentlig faktor for at få folk til at cykle mere.

Danskernes transportadfærd bliver mere grøn

Bæredygtighed fylder, når det kommer til elcykler. Flere aktører understreger, at man i højere grad vil se, at forbrugere og virksomheder kommer til at vælge elcyklen til af klimamæssige grunde fremover. Stigende benzinpriser accelererer den grønne omstilling, og særligt virksomhederne er interesserede i at bruge elcykler til at brande sig som bæredygtige.

Elcyklen giver nye muligheder for at flytte transport fra bilen til anden mere grøn transportadfærd – både fordi den er mindre anstrengende og en billigere og grønnere løsning end bilen.

14 % af de adspurgte, der har en elcykel, svarer klima/miljø som den væsentligste årsag til, at de har anskaffet sig en elcykel. Blandt hele befolkningen anser 18 % det som en af de største fordele ved en elcykel, at den er klima og miljøvenlig.

Elcyklen – en del af fremtiden?

Teknologisk har der været stor udvikling på elcykelområdet, siden de første elcykler kom på markedet

i Danmark. Batteriernes levetid er forbedret, og de kan tåle flere op- og afladninger. Samtidig er batterierne blevet større, har fået mere kraft og længere rækkevidde. Særligt længere rækkevidde er noget brugerne efterspørger. I fremtiden forventer branchen, at teknologien vil blive mere forfinet, og at batterierne vil opnå længere rækkevidde uden at vokse i størrelse – som også vil gøre elcyklerne lettere generelt.

Samtidig peger branchen på, at elcyklen i fremtiden får mulighed for interagere med miljøet omkring den. Fx ved at tænde gadelygter, når cyklen kører forbi eller automatisk at sænke cyklens maxhastighed i bestemte omgivelser.

Elcyklernes teknologi stiller også nye faglige og kompetencemæssige krav til de mekanikere, som skal servicere og reparere dem. De har brug for en faglig opkvalificering, som de ifølge branchen, allerede er i gang med.

Internationale erfaringer

Elcykelområdet er i udvikling. En udvikling, man forventer vil fortsætte i fremtiden – særligt fordi den yngre del af befolkningen også har taget elcyklen til sig.

Mange kigger mod udlandet - særligt mod andre nordeuropæiske lande - når de skal forudse, hvordan markedet i Danmark kommer til at se ud. I Holland sælges der i dag flere elcykler end traditionelle cykler. Samme udvikling forventer flere aktører, at Danmark går mod, så elcyklen på sigt vil blive normen, og de almindelige cykler uden el vil blive et særsyn.

Nogle af de tiltag, der har været brugt i Holland, er bl.a. rentefri lån, særlige beskatningsregler samt lave priser for medarbejderleje af elcykler.

HVAD GØR DE I ANDRE LANDE

- **God cykelinfrastruktur**
- **Indsats for sikker cykelparkering**
- **Økonomiske incitamenter til at anskaffe en elcykel**



Vigtigt med investeringer i infrastruktur

Hvis flere danskere skal blive el-cyklister, er det et ønske fra både branchen og elcykelbrugere, at der kommer flere og bedre cykelstier.

Elcykler kører typisk hurtigere end traditionelle cykler, og samtidigt er de oftere bredere og fylder mere på vejen, hvilket stiller krav til cykelstier-

ne. Det betyder, at cykelstierne gerne skal være brede, så der er plads til at overhale.

Antallet af cykelstier er også en væsentlig faktor for at få folk til at cykle mere. Manglende cykelinfrastruktur på tværs af landkommunerne er en barriere, der forhindrer nogle i at begynde at bruge elcykel. Derfor kan cykelstier mellem byer og ikke kun i byerne være et incitament, der kan få flere til at cykle.





Om ti års tid, når vi siger cykel, vil vi mene elcykel. De vil overtage. I Holland ser du næsten heller ikke et marked for knallerter længere. De unge mennesker har elcykler nu og kører 10-15 kilometer på dem til skole.

- Interesseorganisation



Om undersøgelsen

Undersøgelsen af elcyklens udbredelse er gennemført af NIRAS for Det Nationale Center for Cykelfremme. Den bygger på forskellige metoder og datakilder - bl.a. en repræsentativ spørgeskemaundersøgelse blandt 3.000 danskere for at afdække udbredelsen af elcykler og holdninger til disse. Desuden har NIRAS gennemført 30 kvalitative interview med repræsentanter for branchen samt andre aktører og forskere, der beskæftiger sig med cyklisme, som danner grundlag for undersøgelsen.

Den fulde rapport kan tilgås her: www.cykelviden.dk

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme arbejder for at højne vidensniveauet om cyklisme og cykelfremme i Danmark og internationalt. Videnscentret arbejder med at gøre eksisterende cykelviden tilgængelig for flest mulige og med at udvikle ny cykelviden, der formidles via platformen www.cykelviden.dk, nyhedsbreve og webinarer.



Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme
CYKELVIDEN.DK