



Ørestad tester elcykler

Generelle tendenser og personlige erfaringer

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

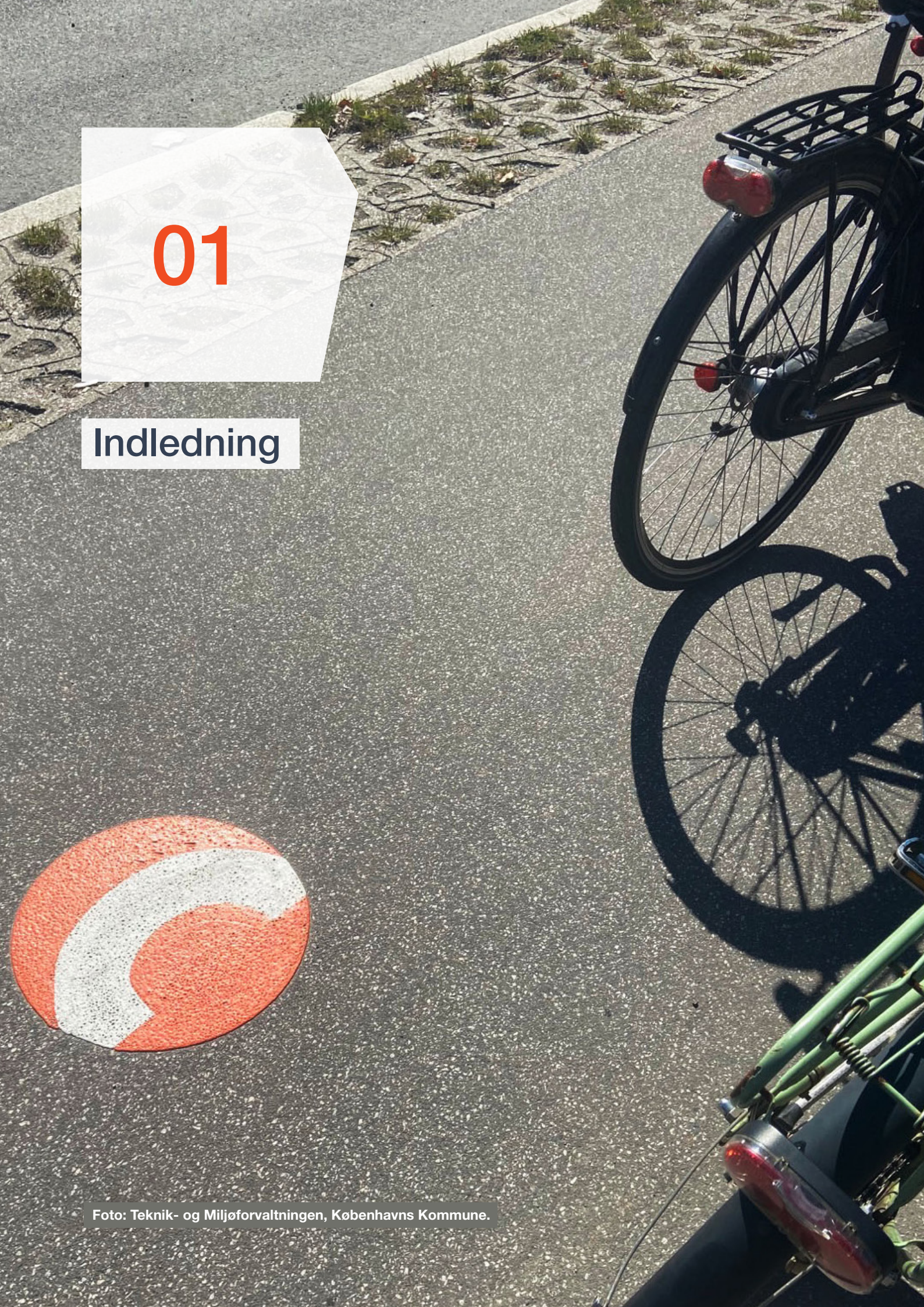
18. januar 2023

COWI



Indhold

01 Indledning	5
02 Konklusioner og anbefalinger	7
03 Metode, rekruttering og data	11
04 DEL I: Generelle tendenser	15
Resultater fra sundhedstest	22
Cykelturen i tal	25
05 DEL II: Personlige erfaringer	27

A high-angle photograph of a paved road. In the top left, a white, torn-edge paper-like shape contains the number '01' in orange. Below it, a white rectangular box contains the word 'Indledning' in dark blue. In the bottom left, a circular road marking with orange and white curved stripes is visible. On the right side, the rear wheel and fender of a black bicycle are partially visible, along with the shadow of the rider. In the bottom right corner, the green frame and rear light of another bicycle are visible.

01

Indledning

Foto: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Indledning

København er kendt verden over for at være en cykelby, og Danmark er et af de lande i verden, hvor allerflest indbyggere cykler. For at bremse CO2-udledningen, fremme folkesundheden og reducere trængslen på vejene, skal der dog endnu flere danskere op på cyklen. Københavns Kommune har derfor fastsat et ambitiøst 2025-mål om, at cykling skal udgøre mindst 25% af alle ture og mindst 50% af alle ture til og fra arbejde eller uddannelse i byen.

I forhold til at nå disse mål er det en positiv udvikling, at antallet af el- og ladcykler er fordoblet i København siden 2020. Dette betyder, at københavnere samlet set ejer ca. 26.800 elcykler i dag. Det er 12 gange flere elcykler, end der er elbiler i kommunen. I takt med at elcykler bliver mere udbredte, bliver det også vigtigere at forstå, hvad netop denne transportform kan tilbyde, og hvordan elcykler muligvis kan lokke flere københavnere fra bilen og ud på cykelstierne.

Københavns Kommune har, med støtte fra den statslige cykelpulje, ønsket at understøtte etableringen af en supercykelsti i Ørestad ved hjælp af cykelfremmende tiltag. Et af disse tiltag har været at lade en række ansatte, borgere og studerende afprøve dagligdagen med en elcykel. Erfaringer fra andre kommuner og tidligere forsøg viser nemlig, at udlån af elcykler til borgere har en positiv effekt på deres cykelvaner og at flere fortsætter med at cykle efter testforløbet.

I regi af Supercykelstisamarbejdet blev der eksempelvis udviklet en virksomhedsindsats i forbindelse med lanceringen af flere supercykelstier i 2017. Her fik udvalgte virksomheder langs ruterne tilbudt lån af elcykler til nogle af deres ansatte. Hensigten var at udbrede kendskabet til Supercykelstierne og fordelene ved at benytte cyklen. Dette koncept ønskes nu videreudviklet i forbindelse med Ørestadsruten, og vil efterfølgende blive forsøgt udbredt til resten af Supercykelstisamarbejdet.

Dette notat beskriver et testforløb, gennemført i efterår og vinter 2022, med udlån af elcykler til 12 udvalgte Ørestad-brugere. Testpersonerne har alle mere end 5 km til arbejde eller uddannelse, bruger til hverdag bil eller offentlig transport og har en daglig tilknytning til

Ørestad. De har alle lånt en elcykel i enten seks eller tolv uger. I denne rapport er testpersonerne anonymiseret.

Testforløbet har bestået af en række elementer: En kvalificeret rekruttering af testpersoner med tilknytning til Ørestad, sundhedstjek af de udvalgte testpersoner (før og efter forløbet), kvalitative interviews med testpersonerne med fokus på motivationer, rationaler og oplevelser af transport og brugen af elcykel (før og efter forløbet) og til slut en spørgeskemaundersøgelse med fokus på pendlermønstre før og efter testforløbet og den personlige oplevelse af sundhed og trivsel (efter forløbet).

I testforløbet har der været fokus på at rekruttere personer i et livsstilskifte, såsom jobskifte, flytning eller lignende. At være i et livsstilskifte kan forstås som det at befinde sig i en overgangsfase mellem to stadier af livet - mellem det gamle og det nye. Særligt inden for antropologien er overgangsfaser blevet karakteriseret af usikkerhed, men også af fleksibilitet, hvor de faste strukturer opløses, og hvor nye strukturer, rutiner og levemåder derfor kan etableres.

I forlængelse af det har Københavns Kommune også været inspireret af James O. Prochaska & Carlo C. DiClemente's teori om adfærdsændring samt erfaringer fra Belgien hermed.

Med dette testforløb er det Københavns Kommunes interesse at belyse, hvorvidt det i nyudviklede byområder – som Ørestad – er nemmere at påvirke beboere, studerende og ansattes transportvaner. Idet sådanne nye byområder må forventes at huse flere københavnere i livsstilskifte end i ældre dele af byen.

Nærværende notat har både fokus på de sundhedsmæssige effekter samt kvalitative oplevelser ved brugen af elcykler. Med undersøgelsens resultater vil Københavns Kommune og Supercykelstisekretariatet styrke vidensgrundlaget på området til gavn for fremtidige projekter samt inspirere til fremme af elcykler gennem vedkommende historier på sociale medier.

02

Konklusioner og anbefalinger

Undersøgelsens overordnede konklusioner og anbefalinger er baseret på både notatets DEL I Generelle tendenser og DEL II Personlige Erfaringer. Der gives både mere generelle metodiske anbefalinger til lignende studier i fremtiden og tematiske anbefalinger specifikt til Københavns Kommunes arbejde med fremme af elcykler.



Konklusioner og anbefalinger

Elcyklens fordele og ulemper

Elcyklen er et godt alternativ til den almindelige cykel, offentlig transport og bil. Det er ikke bare en cykel, det er en elcykel. **Elcyklen skal forstås af Københavns Kommune som et særskilt transportmiddel – med egne fordele og ulemper.** Med afsæt i 12 københavnernes hverdag udfoldes livet med en elcykel her i rapporten, herunder alle de positive sider en elcykel bibringer og nogle af de udfordringer, den også har som transportmiddel.

”Elcyklen har jo lidt et stigma, som har afholdt mig fra at prøve den før – den er lidt for gamle mennesker”, siger Kevin, en mand på 36. Sådan er der flere af testpersonerne, der har det med en elcykel, inden de prøver den. Også de ældre testpersoner. Efter testforløbet er alle testpersonerne dog - Kevin inklusiv - overbeviste om elcyklens mange kvaliteter. De ser den ikke som et hjælpemiddel til ældre cyklister, men som et nyt transportmiddel, der giver mulighed for pendling på en ny måde og bidrager til ens livskvalitet på nye måder. **Således ligger der et kommunikationsarbejde for Københavns Kommune i at formidle elcyklens kvaliteter og overbevise københavnere om, at dette nye transportmiddel ikke kun er for ældre.**

Overordnet set har alle testpersoner været helt enormt glade for at deltage i forløbet og for elcyklen generelt. Ifølge testpersonerne er en af de helt store kvaliteter ved elcyklen, at alt det svære ved at cykle forsvinder. Et pludseligt stop, når man lige er kommet godt op i fart. En hård modvind på vej til arbejde. En lang, kedelig vej ud til Ørestad. En stejl stigning op ad Valby Bakke. Alle sammen elementer, der på en almindelig cykel ville gøre den daglige pendling hård og give en sved på ryggen – lige når man har taget sin pæne skjorte på. Alt dette forsvinder med en elcykel. Man kommer hurtigt op i fart, suser op ad bakken, gennem modvind, tilbage-lægger hurtigt lange distancer og kan tilmed gøre det i sit pæne tøj uden at svede. Ifølge testpersonerne gør alt dette både selve cykelturen til en langt bedre oplevelse, hvor der er overskud til at nyde og opleve sine omgivelser, men vigtigst af alt gør denne hjælpende hånd, at de kommer ud at cykle. Testdeltagerne beskriver, at selv på

en svær morgen, i dårligt humør og gråvejr, er det let at komme op på elcyklen. Hvilket gør, at de alle får cyklet langt mere end på deres almindelige cykel.

Notatet indeholder derfor en lange række positive, personlige fortællinger om, hvorfor alle burde erhverve sig en elcykel – som Københavns Kommune let kan videreformidle eksempelvis via sociale medier. Derudover er der allerede gennem testforløbet blevet skabt en række gode elcykel-ambassadører, idet alle



- Vej med cykelsti eller cykelbane
- Grøn Cykelrute
- Supercykelsti

-  Metro Station
-  S-tog Station
-  Bicykler

testdeltagere har talt med kollegaer, venner og familie og deres forløb, og har anbefalet elcyklen. Eksempelvis siger Anna, en kvinde på 54, *"Jeg har fortalt alle mine venner, at de skal få en elcykel. Det er det bedste, der er sket i mit liv længe."* Og Anna er ikke enkeltstående.

På den måde er Københavns Kommunes arbejde med at videreformidle elcyklens kvaliteter allerede påbegyndt.

Selve cykelturene beskriver testpersonerne som positive – flere forklarer, at de brænder negativ energi af, kommer i bedre humør og får gode oplevelser på elcyklen. Efter testforløbet vurderer 11 ud af 12 af deltagerne at have haft mere overskud i den periode, hvor de har cyklet og deres sundhedstest viser, at 10 ud af 12 deltagere har forbedret deres samlede sundhedsscore og 11 ud af 12 har forbedret deres kondital. Flere deltagere beskriver, at selve testforløbet har virket som et startskud til nye vaner. De beskriver eksempelvis, at de er begyndt at spise sundere, ryge mindre og dyrke mere motion. Samtidig fremhæver flere, at elcyklen sparer dem tid i en travl hverdag, idet de nu får motion som del af deres daglige pendling – og derfor ikke behøver at træne yderligere. **Således er der også flere sundhedsmæssige succesfortællinger i dette notat, der er værd at fremhæve i Københavns Kommunes videre arbejde med fremme af elcykler.**

Mere konkret understreger flere af testdeltagerne, at på deres daglige pendling kan særligt turen igennem de indre dele af København være problematiske – der er mangle andre cyklister at tage hensyn til, der typisk kører på almindelig cykel, og derfor kan de ikke komme op i fart og udnytte elcyklens fulde potentiale. De fremhæver, at det særligt at på de lange strækninger uden for byen, uden for mange andre cyklister, og ligeledes på byens supercykelstier, at elcyklen virkelig kan bruges. **Det vil derfor være oplagt, hvis Københavns Kommune fremover tænker i særlige elcykelruter.** Flere testdeltagere siger, at det ikke gør noget med mindre omveje, når man kører på en elcykel, men mange stop, andre cyklister og smalle cykelstier kan derimod være en udfordring.

Hvor selve cykelturene beskrives som enormt positive, beskrives parkering af elcykler af alle testpersoner som det modsatte. Parkering er elcyklens helt store ulempe. Der er ikke plads til at parkere den store, tunge elcykel i det trænge København, den skal låses med to for-

skellige låse, den skal låses fast til noget, batteriet skal tages ud og endelig: elcyklerne bliver ofte stjålet. Af disse årsager er der flere testpersoner, der vælger kun at bruge cyklen, når de kender deres slutdestination og ved, at der er mulighed for god og sikker parkering. Elcyklen fungerer dermed bedre til pendling end til hverdagsærinder, hvor den skal parkeres forskellige, ukendte steder. Samtidig fremhæver flere testdeltagere, at de på trods af stor begejstring for elcyklen, tvivler på at anskaffe sig en permanent, da risikoen for tyveri og den daglige utryghed derved virker for stor. **Hvis Københavns Kommune ønsker at fremme elcykler, er det helt grundlæggende, at parkeringsforholdene for denne nye transportform nytænkes.**

Samlet set har udlånet af elcykler til de 12 testpersoner uden tvivl haft en positive indflydelse på deres cykelvaner under forløbet, næsten alle har udtrykt stor ærgrelse over at skulle tilbagelevere cyklerne, flere har talt om at investere i egen elcykel og det er derfor sandsynligt at flere vil fortsætte deres gode vaner. Med Prochaska og DiClementes ord, har alle testpersoner forud for studiet erkendt et behov for at ændre på deres transportvaner – hvad enten det er fordi, at de er blevet mere klimabevidste eller de er blevet trætte af at lede efter parkering, sidde i det pressede morgentog eller skulle skifte tøj efter en tur på en almindelig cykel. Flere af dem har derfor over en længere periode overvejet og forberedt sig på at ændre vaner. Lånet af en elcykel har fungeret for dem alle som et effektivt startskud på en vaneændring.

Samtidig har deres nylige livsstilskifte (i form af nyt job, bopæl eller lignende) for flere af deltagerne givet en større åbenhed ift. at afprøve nye transportformer. Sebastian, der for nyligt er flyttet til Frederiksberg og pendler til Ørestad, forklarer, at han *"ligesom fik en frisk start"* på sine rutiner i forbindelse med flytningen. Hvorvidt testpersonerne formår at fastholde deres nye cykelvaner, kan kun fremtiden vise.

Metodiske konklusioner og anbefalinger

Testpersonerne har været enormt glade for at deltage – flere har efterspurgt deltagelse i lignende studier i fremtiden. Flere har beskrevet forløbet som en gave: forløbet i sig selv har muliggjort et livsstilsskifte til sundere vaner, det har været et privilegie at låne en elcykel og at få taget sundhedstest af en sundhedsfaglig. Rekruttering af deltagere via posters og flyers på uddannelsessteder,

arbejdspladser, sociale medier m.m. har fungeret godt og tilstrækkeligt med interesserede kandidater henvendte sig. Det kan ofte være svært at tiltrække informanter til tidskrævende undersøgelser, men i dette testforløb har deltagerne følt, at de blev godt kompenseret.

Hvis Københavns Kommune i fremtiden ønsker at gennemføre lignende testforløb, vil det være oplagt at bruge samme undersøgelsesformat.

Det er tidskrævende at følge op på testpersoner i et projektforsøg, der som dette løber over lang tid. Deltagerne har dog haft en stor motivation for testforløbet og der har ikke været behov for at holde deltagerne 'til ilden' under selve testperioden. At lave aftaler om interviews med deltagerne og få dem til at gennemføre spørgeskemaer efter testperioden har dog været tidskrævende. **En anbefaling til lignende forløb vil være at foretage al dataindsamling og at planlægge alle aftaler med deltagerne, før de afleverer cyklerne.** Således vil de formentlig føle sig mere motiverede til at deltage i disse aktiviteter.

Kombinationen af sundhedstests, spørgeskemaer og kvalitative interviews, der er udført både før og efter testforløbet, har været velfungerende, idet de forskellige datatyper har belyst forskellige aspekter af livet med elcykel. **Til fremtidige studier vil det være oplagt at invitere deltagerne til at dokumentere deres testforløb med et mobiletnografisk værktøj – eksempelvis en app, hvor de stilles spørgsmål og kan uploade billeder, således at forløbet og detaljerne i deltagerens udvikling kan følges nærmere.** Til trods for at dette ikke har været del af nærværende studie, har deltagerne været særdeles reflekterende over deres oplevelser og der har været masser af viden at hente gennem de retrospektive interviews.

Testforløbet af blev afviklet i efterår-vinter 2022. Årstiden vurderes at have haft en indflydelse på deltagerens forløb. Succesoplevelsen med at få cyklet og få holdt fast i vanerne er blevet forstærket af, at det er lykkedes for dem på trods af mørke, vind og vejr. Det er imponerende, at undersøgelsens deltagere har været så positive over at deltage, taget årstiden i betragtning. **Skulle testforløbet gentages, ville det være interessant at afvikle i løbet af forår-sommer, hvor klima og dagslys giver andre forudsætninger for motivation og praktik for deltagerne.** Elcyklerne har været en kæmpe succes selv i efterår og vinter, så i løbet af forår

og sommer må det være muligt at give undersøgelsen og deltagerne endnu større medvind.

Elcyklerne, brugt i testforløbet, har været af en meget høj kvalitet. Det har deltagerne også bemærket. Alle deltagerne har været enormt begejstrede for kvaliteten og komforten i cyklerne, og det har været et vigtigt virkemiddel for deres positive oplevelser med testforløbet. Værdien af cyklerne har dog også været noget, som deltagerne har været bevidste om, både i forbindelse med parkering af de dyre cykler, men også i deres overvejelser om selv at købe en elcykel. Prislejet på testcyklerne har ikke afspejlet, hvad deltagerne selv er villige til at give for en elcykel og det skyldes både risikoen for tyveri, den dyrere forsikringssum og den høje pris. Den dyre elcykel af høj kvalitet har fungeret godt til at give deltagerne den 'ultimate' oplevelse med en elcykel, men den har også gjort deltagerne usikre omkring investeringen i en elcykel. **I fremtidige studier vil det være oplagt at bruge cykler i et lavere prisleje, såfremt man ønsker, at deltagerne selv skal investere i en elcykel.** Tre cykler er blevet stjålet som del af dette studie. Det ville måske kunne undgås med billigere cykler, alternativt skal testpersonerne have en selvrisiko ved deltagelse, hvilket vil kunne øge deres incitament til at passe på cyklerne, men måske også afholde nogle fra deltagelse.

Flere deltagere har selv henvendt sig til Two Wheel Company under forløbet med interesse i at købe deres testcykel eller lignende. Cyklerne har dog været for dyre for deltagerne, og ingen har indgået en handel med cykeludbyderen. **Interessen for at overtage lånecyklerne er der altså, så i fremtidige studier vil det være oplagt at indgå en aftale med udlejer om eventuelt køb og at udlåne cykler i et mere overkommeligt prisleje.**



03

Metode, rekruttering og data

Testforløbet med udlån af elcykler til borgere i Ørestad er gennemført fra 1. september til medio december 2022. Forud for testforløbet er der gennemført en kvalificeret rekruttering af testpersoner i Ørestad. I dette afsnit beskrives rekrutteringsprocessen og testforløbet, herunder sundhedstjek, interviews og spørgeskemaundersøgelsen.

Metode, rekruttering og data

Rekruttering af testpersoner

For at skabe opmærksomhed omkring muligheden for at blive del af undersøgelsens testforløb, blev der i sommeren 2022 udarbejdet posters og flyers, der beskriver betingelserne for at deltage. Af posteren og flyeren fremgår det, at testpersoner skal bo, studere eller arbejde i Ørestad og ønske at skifte deres daglige transportmiddel ud med en elcykel. Derudover beskrives en række betingelser, blandt andet at testpersonerne skal deltage i et sundhedstjek før og efter forløbet samt at Københavns Kommune og Sekretariatet for Supercykelstier skal kunne bringe historier på baggrund af testpersonernes erfaringer med at pendle på en elcykel.

Et centralt aspekt i testforløbet har været at undersøge potentialet for at ændre folks transportvaner, når de befinder sig i et livsstilsskifte - i form af nyt arbejde, ved flytning til ny bolig eller lignende. Derfor fremgår det også af posteren og flyeren, at projektet er særligt interesseret i personer, der for nylig er flyttet til eller er begyndt at arbejde i Ørestad.

Posteren og flyeren er fremsendt til 16 virksomheder, 6 skoler, Ørestad Avis og lokale Facebookgrupper. Derudover er der blevet delt flyers ud i DR Byen, på Københavns Universitet Amager og i Fields. 36 interesserede personer henvendte sig efter annonceringen af testforløbet, og alle er blevet bedt om at svare på:

Hvor gammel er du?

Bor eller arbejder du i Ørestad?

Hvor længe har du boet eller arbejdet i Ørestad?

Hvordan kommer du til og fra arbejde eller studie i dag?

Hvor mange kilometer er der mellem dit hjem og dit arbejde/studie?

Ønsker du at teste elcyklen i seks eller tolv uger?

På baggrund af de interesseredes besvarelser har Københavns Kommune, Supercykelstisekretariatet og COWI udvalgt 12 testpersoner.¹ I udvælgelsen er personer, der for nylig er flyttet til eller har fået nyt job eller studie i Ørestad, prioriteret højest. Særligt de personer, der pendler i bil. Der er udvalgt testpersoner af forskel-

lige køn og alder, og størstedelen af testpersonerne pendler i bil. Testpersonerne er mellem 22-61 år og syv er mænd, mens fem er kvinder. Den ene halvdel af testpersonerne har lånt en elcykel i 12 uger, men den anden har lånt en elcykel i 6 uger.

Efter testpersonerne blev udvalgt, blev de orienteret om forløbet og præmisserne for deres deltagelse, herunder om gennemførelse af sundhedstjek deltagelse i interviews og spørgeskema samt Københavns Kommunes hensigt om at viderebringe erfaringer fra testforløbet.

TEST EN ELCYKEL I EFTERÅRET!

Vil du gerne cykle til arbejde eller uddannelse? Og har du overvejet, om en elcykel kan gøre, at du skifter bilen ud med cyklen? Så er der en unik mulighed for dig i Ørestad.

Vi leder efter beboere, studerende og ansatte i Ørestad, der har lyst til at teste livet som elcykelpendler. Konkret får du mulighed for at afprøve en god og solid elcykel i 6 eller 12 uger med start 1. september. Samtidig får du et sundhedstjek før og efter, at du har afprøvet elcyklen.

FOR AT BLIVE UDVALGT TIL AT TESTE EN ELCYKEL SKAL DU:

- Bo, studere eller arbejde i Ørestad. Vi er særligt interesseret i dig, der for nyligt er flyttet til, eller er begyndt at arbejde i Ørestad
- Primært køre i bil og have mere end 5 km. til/fra dit arbejde eller din uddannelse
- Være klar på at bruge elcyklen min. tre gange om ugen under testperioden
- Få et sundhedstjek før og efter test af elcykel
- Udfylde et spørgeskema og deltage i interviews, som Københavns Kommune og Supercykelsti-samarbejdet kan bringe små historier på baggrund af
- Hente og aflevere elcyklen hos Two Wheel Company i Brøndby i et aftalt tidsrum.

Er du interesseret, så er du meget velkommen til at kontakte Iben Saxe fra COWI på ifsa@cowi.dk inden den 22. august 2022.

Vi glæder os til at høre fra dig!

KØBENHAVNS KOMMUNE
SUPERCYKELSTIER
WE ØRESTAD

Poster brugt til rekruttering.

¹ En testperson valgte tidligt i forløbet at udgå, fordi han ikke var komfortabel med at cykle på elcyklen. Der er fundet en ny testperson som erstatning.

Elcykler af høj kvalitet

De elcykler, som testpersonerne har lånt, er fra Two Wheel Company, og testpersonerne har selv afhentet dem i Brøndby. I forbindelse med afhentningen er testpersonerne blevet introduceret til elcyklerne, og de er blevet tilpasset deres højde.

10 af testpersonerne har kørt på en almindelig elcykel af høj kvalitet med en topfart på 25 km/t, mens to testpersoner har kørt på en Speed Pedelec med en topfart på 45 km/t. De to med Speed Pedelec har været orienteret om, at det er et lovkrav at bære cykelhjeml på denne type cykel. Alle testpersoner er blevet tilbudt at låne en cykelhjeml af Two Wheel Company.

Sundhedstjek

Testpersonerne har fået foretaget et professionelt sundhedstjek forud for testforløbet og umiddelbart efter forløbets afslutning. Sundhedstjekket har været komparativt, således at resultaterne fra første og andet sundhedstjek har kunne sammenlignes 1:1. På den måde er udviklingen af testpersonernes sundhedstilstand fra start til slut af testforløbet dokumenteret. Sundhedstjekket er foretaget hos Fysiq i Ørestad og testpersonerne har selv bestilt tid til sundhedstjekket. Inden sundhedstjekket har testpersonerne udfyldt et spørgeskema med spørgsmål om deres generelle sundhedstilstand. De har bl.a. vurderet eget helbred og er blevet spurgt om KRAM (kost, rygning, alkohol, motion), søvn, energiniveau, smerter, trivsel samt stres og mental sundhed.

Til sundhedstjekket har en sundhedsvejleder udført en række fysiske test og målt testpersonernes blodtryk, blodglukose, kolesterol, kropsvægt, fedtprocent, taljemål, BMI og afslutningsvist udført en konditest af testpersonerne. På baggrund af sundhedstjekket er der udarbejdet en sundhedsprofil for hver af testpersonerne. Der er beregnet et kondital, der er udtryk for testpersonernes kredsløbskondition - dvs. hvor god man er til at indtage og optage ilt. Hvor højt ens kondital bør være afhænger bl.a. af ens alder, derfor er det i denne sammenhæng primært interessant at se på, om testdeltagernes kredsløbskondition forbedres, altså om deres kondital stiger. Der er også beregnet en BodyAge, som er et udtryk for testpersonernes fysiske alder baseret på flere af værdierne i sundhedsprofilen. Hvis man er i dårlig fysisk form, vil ens BodyAge være højere end ens reelle alder. Hvis ens BodyAge svarer til eller er yngre end ens reelle alder, kan det tyde på, at man har en god og sund krop på de målte parametre. I tilknytning

til BodyAge beregningen, er der også udarbejdet et såkaldt forebyggelsesniveau, som viser hvor godt testpersonerne hver især forebygger livsstilssygdomme. Testpersonerne har fået deres egne resultater, og har delt dem med COWI i det omfang, de hver har været komfortable med.

Interviews

Gennem testperioden er der med en antropologisk opmærksomhed udført kvalitative interviews for at frembringe og forstå testpersonernes oplevelser, rationaler og motivation i forbindelse med transportvalg, elcykel og livsstilsskifte. Et indledende interview blev gennemført med hver testperson



ved begyndelsen af testforløbet. Her var fokus på at få indsigt i deres daværende transportvaner, livsstilsskifte, baggrund for at deltage og forventninger til forløbet. Ved udgangen af testperioden blev der gennemført et længerevarende interview med personerne. Fokus var her på at samle op på det indledende interview og forstå deres oplevelser under testforløbet samt det daglige liv med pendling på elcykel.

Interviewsamtalerne har givet indsigt i testpersonernes rationaler og positive/negative oplevelser i forbindelse med deres daglige pendling, afgang, ankomst, køreturen, ruten, parkering m.m. Samtidig har der også været fokus på deres fysiske og mentale tilstand, primært i forlængelse af deres sundhedstjek.



Spørgeskemaundersøgelse

Som et supplement til de kvalitative interviews er der udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse med fokus på at indsamle kvantitative informationer om og erfaringer blandt testpersonerne. Spørgeskemaerne er distribueret online og er udfyldt af deltagerne efter endt testforløb og sidste sundhedstjek. Spørgeskemaerne har givet indsigt i deltagernes transportvaner i forbindelse med pendling (før og under testforløbet), deltagernes egen oplevelse af deres sundhed og deres resultater fra sundhedstjekket.

Det praktiske forløb

Indledningsvis er testpersonerne blevet orienteret om forløbet og præmisserne for undersøgelsen, herunder om sundhedstjek, interview og spørgeskema samt intentionerne om at viderebringe erfaringer fra forløbet efterfølgende.

Undersøgelsen er gennemført i perioden september til december 2022. Et rekrutteringsarbejde af informanter i august 2022 ligger til grund for dataindsamlingen.

Testforløbet er påbegyndt ved indgangen til september 2022 og deltagerne har herfra cyklet i en sammenhængende periode i hhv. 6 eller 12 uger. Cirka halvvejs i testpersonernes forløb er de blevet kontaktet for at høre, hvordan det er gået, om de får brugt cyklen, og om de ville sende et billede af dem selv med elcyklen. Alle testpersoner meldte, at de var glade for cyklen og brugte den lige så meget eller mere end forventet. Kun to sendte billeder, selvom de blev påmindet flere gange.

Testpersonerne har gennem forløbet haft kontaktinformation til undersøgelsens projektleder ved spørgsmål eller behov for hjælp. Eksempelvis mistede en testperson sin cykelnøgle, mens to testpersoner fik stjålet hhv. en og to elcykler. Her blev testpersonerne hjulpet videre i forløbet og fik nye nøgler og cykler stillet til rådighed.

Deltagerne har skulle passe deres dagligdag, arbejde eller uddannelse, som de plejer, og har skulle benytte den udlånte testcykel til deres daglige pendling minimum tre gange om ugen. I december 2022 afleverede de sidste testpersoner deres elcykler.

Endelig er der blevet gennemført en 2-3 timers gåtur i Ørestad i januar 2023, hvor der blev gjort observationer og taget billeder til rapporten. Her blev det noteret, at der stod mange elcykler i både offentlige cykelstativer og ved private boliger, og der blev gennemført en række korte, uformelle samtaler med elcykelejere i Ørestad.

DEL I: Generelle tendenser

I dette notat præsenteres først en række generelle tendenser om brugen af elcykler blandt undersøgelsens testpersoner. Disse tendenser har vist sig som tematiske mønstre på tværs af sundhedsdata, spørgeskema og kvalitative interviews. Herefter præsenteres en oversigt over data fra deltagernes sundhedstests, som giver indsigt i den fysiske udvikling de har gennemgået og ligeledes deres oplevelse af eget helbred.



Generelle tendenser

12 generelle tendenser

De tendenser, der er identificeret, er følgende:

1. Testforløbet har været en stor succes blandt deltagerne
2. Elcyklen tilbyder en ny form for pendling
3. Elcyklen er et startskud til nye vaner
4. Lettere at hoppe på elcyklen end den almindelige cykel
5. Alt det hårde ved en cykeltur forsvinder
6. Behøver ikke skiftetøj og bad
7. En tur på cyklen giver god energi og gode oplevelser
8. Bedre at køre på elcykel på lange strækninger uden for byen
9. Får gratis motion og sparer tid på træning
10. Parkering med elcykel er svær
11. Utryghed forbundet med at efterlade cyklen
12. Elsker elcyklen, men bekymrer sig om prisen

1. Testforløbet har været en stor succes blandt deltagerne

Alle deltagere har taget testforløbet seriøst og har fået brugt deres elcykler meget. 11/12 deltagere har pendlet på elcyklen tre dage eller mere om ugen og 12/12 har tilbagelagt mere end 10 km dagligt. Dette er ikke kun et udtryk for pligtopfyldende deltagere, der har taget testforløbet seriøst, det er også udtryk for, at alle testdeltagere har været enormt glade for at have elcyklen. De alle fortæller meget entusiastisk om deres positive oplevelser med cyklen, da vi interviewer dem ved forløbets afslutning. Eva, der normalt kører i bil fra sit hjem i Husum til arbejde i Ørestad, siger:

"Det har bare været over-fedt. Da jeg skulle hente cyklen, havde jeg aldrig siddet på en elcykel nogensinde. Så jeg skulle lige vænne mig til teknikken – og det er jeg ellers ikke god til – men det gik hurtigt. Jeg strøg bare af sted, den var nem at betjene og hurtig. Helt fantastisk. Men det var meget sørgeligt, da jeg skulle aflevere den igen." (kvinde, 61).

Flere siger, at de var enormt kede af at skulle aflevere elcyklen igen. Tre-fire deltagere har kontaktet Two Wheel Company for at høre, om de kan købe en cykel, og flere har sagt, at de rigtig gerne vil deltage i endnu et testforløb, hvis det bliver aktuelt. Desuden siger flere, at de vil opfordre alle til at prøve en elcykel og opleve, hvad sådan et køretøj kan tilføje til ens liv.

2. Elcyklen tilbyder en ny form for pendling

De fleste testpersoner har for nyligt gennemgået et livsstilskifte i form af nyt job, bopæl eller lignende, hvilket for nogle af deltagerne har givet dem en større åbenhed ift. at afprøve nye transportformer. Sebastian, der for nyligt er flyttet til Frederiksberg, forklarer, at han *"lige-som fik en frisk start"* på sine rutiner i forbindelse med flytningen. Gennemgående for alle testpersoner er, at de har oplevet en utilfredshed med deres tidligere transportform. De har derfor i kortere eller længere perioder overvejet alternative transportmuligheder, forsøgt sig med cykel, bil, offentlig transport eller en kombination, men har ikke fundet den rette løsning. Simon, der bor i Ørestad og har fået nyt job i Karlslunde, forklarer:

"Jeg har brugt offentlig transport, siden jeg fik nyt job i juni, men jeg har ledt efter alternativer. Jeg ville ikke kunne trives i en årelang ansættelse med al det der hejs med toget i myldretiden. Vi har overvejet at købe bil, men måske kan elcyklen erstatte eller udskyde dette?" (mand, 30).

Benjamin, der bor i Husum og arbejder i Ørestad, har pendlet i bil i årtier, men siger,

"Jeg har længe tænkt, at det er træls at sidde der og skulle finde en parkeringsplads. Det er ikke særligt smart. Og vi sparer ikke tid. Og så får jeg dårlig samvittighed [ift. klimaet] over at køre 12 km i bil, når man kan gøre så meget andet. Man får god samvittighed af elcyklen!" (mand, 55).

Således tilbyder elcyklen et alternativ til de transportformer, testpersonerne tidligere har prøvet. Elcyklen opfattes som en ny form for pendling med egne kvaliteter.

3. Elcyklen er et startskud til nye vaner

Selve testforløbet har virket som et startskud til nye vaner for flere af deltagerne. De beskriver eksempelvis, at de er begyndt at spise sundere, ryge mindre og dyrke mere motion - i form af enten turene på elcyklen eller yderligere træning. 11 ud af 12 testpersoner vurderer ligeledes selv, at deres kondition er blevet forbedret gennem testforløbet og 8 ud af 12 vurderer, at deres helbred generelt er blevet forbedret.

Søren, der bor i Ørestad og arbejder på Ydre Frederiksberg, forklarer:

"[Elcyklen] har gjort, at jeg har vænnet mig til at være i gang og være ude. Jeg har problemer med min ryg og har derfor skulle træne – og det er som om, at det her elcykel-halløj virkelig har givet mig et motivations-boost i forhold til træning generelt." (mand, 34).

Alice, der bor i Søborg og arbejder i Ørestad, oplever en større appetit på sundere ting. Hun går efter rugbrødet i stedet for slikket, *"Fordi man skal fylde sig med god energi til rugbrødsmotoren, når man skal ud at cykle."* (kvinde, 43).



4. Lettere at hoppe på elcyklen end den almindelige cykel

Det er lettere at hoppe på en elcykel end på en almindelig cykel. De barrierer, som testpersonerne beskriver som problematiske ved en almindelig cykel, forsvinder med elcyklen. Flere beskriver, hvordan de normalt ville droppe at tage cyklen, hvis de vågner op i dårligt humør, er trætte eller det er dårligt vejr. På elcyklen oplever de ikke at se samme barrierer for at hoppe op på cyklen. Man gør det bare! Karsten, der bor i Hvidovre og pendler til arbejde i Ørestad, siger:

"Forskellen har været her, hvor vi nærmede os vinter. Her plejer jeg at skifte til offentlig transport frem for at cykle - eller måske tage bilen, når det er koldt. Men nu har jeg fundet en rutine med at hoppe på cyklen. Det er klart den største forandring, jeg har oplevet under forløbet, at jeg kommer mere op på cyklen. Det er helt klart fordi, der har være strøm på cyklen, at det er blevet nemmere at tage cyklen i stedet for bil eller offentlig transport. Jeg har cyklet 5 dage om ugen, begge veje." (mand, 40).

5. Alt det hårde ved en cykeltur forsvinder

En af de primære årsager til, at det er lettere at hoppe på elcyklen, er, at alle de irriterende momenter og udfordringer, der er ved at køre på en almindelig cykel, forsvinder. Sådan beskriver flere testdeltagere oplevelsen. På sin rute fra Ørestad til Frederiksberg, cykler Sebastian over Valby Bakke og beskriver i den forbindelse:

"Jeg ser faktisk andre, der vælger at cykle en anden vej uden om Valby Bakke, for at undgå at skulle cykle over den og andre, der vælger at trække op ad den - men det var intet problem for mig med elcyklen og jeg fløj afsted." (mand, 35).

Præcis samme situation beskriver Anna (kvinde, 54) i forbindelse med, at hun hver dag skal op ad en bakke ved en motorvejsbro. Og Søren beskriver mere generelt, hvordan:

"Alle de dårlige ting ved cykelturen forsvinder [ved brug af elcykel frem for almindelig cykel]: Hvis du bliver tvunget til at stoppe, kommer du hurtigt op i fart igen. Så der er ingen kabale, der skal gå op - det hele er bare nemt.".



6. Behøver ikke skiftetøj og bad

Man bliver ikke svedig og behøver ikke skiftetøj, når man kører på elcykel. For flere af testpersonerne er det en værdifuld og væsentlig forskel fra en almindelige cykel, når der cykles langt. Dette beskrives særligt af de testpersoner, der skal møde op på arbejde og se præsentable ud. Karsten siger eksempelvis,

"Jeg har slet ikke skiftetøj med på arbejde mere, og jeg behøver ikke gå i bad, når jeg kommer frem. Jeg behøver heller ikke have rygsæk på ryggen. Så jeg har oplevet en rigtig god komfort ved at cykle på elcyklen."

I samme tråd forklarer Søren, at med elcyklen kan han tage skjorte og blazer på derhjemme og ikke behøves at skifte, når han kommer frem. Normalt ville han ikke engang kunne have en rygsæk på, fordi han ville svede på ryggen, men med elcyklen kan han have sine arbejdsting i sin rygsæk. Flere beskriver endda, at når det er koldt, må de skrue lidt ned for elcyklens hjælpefunktion, så de kan få lidt mere varme.

7. En tur på cyklen giver god energi og gode oplevelser

Alle deltagere beskriver, at det er dejligt at være på cyklen. Det er afslappende, giver ny energi, man oplever omgivelserne, ser naturen, får frisk luft og hygger sig med at cykle – fordi det ikke er så hårdt som med en almindelig cykel. Der er altså overskud til at nyde turen. Simon siger om sin tur hjem fra arbejde:

"Jeg kunne tage fra kontoret og være stimuleret helt til grænsen. Og så bare hamre derudad på min elcykel – og så en halv time efter, ville jeg være frisk igen. Hvis jeg havde taget toget i stedet, så ville jeg stadig være træt og uoplagt, når jeg kom hjem."

Emma, der bor i Ørestad, beskriver, hvordan hun nogle gange har taget elcyklen hjem til sine forældre i Ishøj:

"På de ture har jeg virkelig følt, at jeg fik rørt mig og fik frisk luft. Det har virkelig været nogle hyggelige ture, hvor jeg har hørt musik. Normalt har jeg bare tænkt på cyklen som et transportmiddel. Men det her nød jeg virkelig meget. Jeg oplevede det ikke som: nu skal jeg transportere mig – men som: nu hygger jeg mig lige lidt, jeg får slappet af oppe i hovedet og samtidig rørt mig lidt." (kvinde, 22).

Deltagerne beskriver således, at elcykelturene på flere måneder bidrager positivt til deres hverdag. 11 ud af 12 af deltagerne har oplevet at have mere overskud i den periode, hvor de har cyklet og deres sundhedstest viser, at 9 ud af 12 har forøget deres energiniveau, 8 ud af 12 har reduceret deres stress niveau og 8 ud af 12 har øget deres trivsels niveau.



8. Bedre at køre på elcykel på lange strækninger uden for byen

Når deltagerne beskriver deres daglige pendling, fremhæves ture igennem den indre del af København som værende mere krævende end resten af turen. Der er mange andre cyklister at tage højde for og derfor kan de ikke bruge elcyklen optimalt. Derimod kommer elcyklen virkelig til sin ret på de lange, lige strækninger uden for byen, hvor der ikke er så tæt med cyklister. Leif, der arbejder i Ørestad og bor i Herlev, siger,

"Den rute jeg havde på supercykelstien, gjorde det til den bedste oplevelse og særligt fordi man kan køre hurtigt på de strækninger. Supercykelstien er genial, og de der lange lige stræk er fede på elcyklen – men turen tværs gennem byen er lidt mere omstændig, den er for ujævn, for smal og farlig med mange andre cyklister." (mand, 57).

I samme dur forklarer Simon:

"Cyklen oversteg mine forventninger – den var både meget hurtig og stabil. Jeg har bare fræset igennem til Karlslunde fire dage om ugen. Jeg kørte sådan stille og rolig igennem byen, og når jeg nåede om på den anden side af byen, susede jeg derudad."

Flere beskriver, hvordan netop de lange strækninger, der føles kedelige på almindelig cykel, er helt overskuelige på elcykel. Kilometerne synes kortere. Eksempelvis turen til Brøndby, hvor testdeltagerne har hentet cyklen, har for flere været en helt overskuelig tur. 12 ud af 12 af testdeltagerne har tilbagelagt over 10 km dagligt, mens 3 ud af 12 har tilbagelagt over 30 km dagligt.

9. Får gratis motion og sparer tid på træning

Da alle testdeltagerne bruger elcyklen i stedet for bil eller offentlig transport, fremhæver flere det positive i at få motion som del af sin daglige pendling. Nogle har slet ikke trænet før testforløbet, og glæder sig derfor over nu at være i gang, mens andre oplever, at de ikke behøver at træne helt så meget, idet de nu også får motion som del af deres transport. På den måde forklarer flere, at de med en elcykel sparer tid på også at skulle træne. Simon siger,

"Jeg kunne godt have fundet en hurtigere rute, men jeg prioriterede en pænere rute med færre trafikanter. Og så har jeg brugt det som motion, som et dagligt træningspas – den hurtige rute kunne måske gøres på 45 minutter, men den ville være mere ærgerlig. Min rute har været flottere, sikrere og jeg fik mere motion."

Anna, der længe har haft dårlig hofte, er overrasket over endelig at kunne dyrke motion uden smerter i form af sin pendling på elcyklen. Kristian, der arbejder i Ørestad og netop er flyttet til Danmark fra Tyskland, siger,

"At vælge at køre på cykel handler om at finde tid til at få motion og spare tid i hverdagen. Når man har en lille datter og har travlt på arbejde, er det svært at finde tid til motion, så pendling til og fra arbejde på cykel er perfekt." (mand, 37).

Alle testpersoner glæder sig over den "gratis motion", de får ved at benytte elcyklen som transportmiddel. Selvom flere noterer, at det ikke føles som hård motion, viser de samlede sundhedsdata, at 11 ud af 12 har forbedret deres kondital i testperioden og 7 ud af 12 har forbedret deres BodyAge.



10. Parkering med elcykel er svær

Parkering med elcykel er mere kompliceret end med en almindelig cykel. Der skal ekstra lås på og flere har sørget for at kunne parkere den aflåste steder. Eksempelvis Anna, der har lavet en aftale med pedellen på sin arbejdsplads om at kunne stille den i et aflåst skur. Mens Alice tager sin elcykel med ind i sit hus, selvom hendes familie gør grin med hende og siger, "at cyklen er blevet det 5. familiemedlem". Alice forklarer:

"Det er lidt mere omstændigt at parkere en elcykel. Den skal altid holde op ad noget, den kan låses fast til. Og det med batteriet som skal med hver gang. Og så er der jo to låse. Så man skal huske mange ting."

Søren beskriver, at der ofte er for lidt plads til at parkere cyklen i de almindelige cykelstativer,

"Det er en behagelig tur, når man kører på elcyklen, men når man så skal til at parkere, bliver man mere opmærksom på dens størrelse og på hvor lidt plads, der er til at parkere sådan en. Det hele er så presset i København. Det burde være ligesom Familieparkeringen i IKEA, hvor der er ekstra plads til at komme ind og ud. Sådan burde det også være til ladcykler og elcykler i København."

En elcykel er større end andre cykler, så der mangler plads, og desuden er den mere værdifuld, så den skal låses fast og batteriet skal ud. Derfor kan det være omstændigt at parkere den.

11. Utryghed forbundet med at efterlade cyklen

Der er stor utryghed forbundet med at efterlade sin elcykel. Det er et problem, som alle testdeltagere nævner. Og noget af det første de elcykelejere, vi taler med på vores observationstur i Ørestad, nævner. De er alle grundlæggende bange for, at deres dyrebare elcykel vil blive stjålet – og dette fylder meget for testdeltagerne i undersøgelsen. Eksempelvis vil Karsten slet ikke tage sin elcykel med ind til byen, fordi han ikke har lyst til at efterlade den derinde, hvis han skal ind i en butik. Karsten har sørget for at kunne låse elcyklen inde på sit arbejde, men da han en dag stopper i Fields på vejen hjem, er cyklen blevet stjålet, da han kommer ud. Han forklarer, hvordan han netop havde stillet cyklen i parkeringskælderen, fordi han ikke turde efterlade den på gaden. Omvendt har Emma taget sin elcykel med allevegne. Hun har i praksis brugt den som en 'almindelig' cykel – parkeret den på gaden, ladet den overnatte foran sin kærestes lejlighed osv. - hvilket resulterer i, at hun får stjålet en elcykel to gange. Emma forklarer:

"Det var bare sådan en ubehagelig situation. Jeg tror ikke selv, at jeg ville turde investere i en elcykel. Det virkede meget professionelt – dem, der render rundt og tager dem, de ved godt, at cyklerne er i høj kurs. Så til sidst følte jeg mig helt utryk ved at have en. Fordi de må holde øje med én. Den sidste cykel stod kun i en time, så var den væk."

Således påvirker denne bekymring og utryghed brugen af elcyklen. Flere undlader at tage cyklen, fordi de ikke vil stille den fra sig. Mens at Emma, som har brugt sin cykel overalt i byen, får den stjålet to gange. Parkering er altså elcyclens helt store udfordring.



12. Elsker elcyklen, men bekymrer sig om prisen

Alle deltagerne er kede af at skulle af med deres låncykel - de ville beholde den, hvis de kunne. De fleste oplever, at elcyklen nemt kan erstatte deres tidligere transportform. Der er dog kun én der har købt deres egen elcykel indtil videre. Flere har fortalt, at de har kigget på DBA for at finde en brugt elcykel. Andre har kontaktet Two Wheel Company for at høre, om de har brugte cykler til salg. Alle bekymrer sig dog om den store udgift, en elcykel er. Karsten siger,

"Det har været så fedt - det er en virkelig lækker elcykel. Tjansen med at køre til og fra arbejde har virkelig været behagelig. Skulle jeg selv købe en elcykel, ville jeg måske have svært ved at køre på en billigere cykel, nu hvor jeg har prøvet denne. Men samtidig er det alt for dyrt med denne her dyre model. Jeg er også for bange for, at den bliver stjålet."

Anna siger, at hun med sikkerhed skal have en elcykel, *"Jeg har fundet en på DBA, men nu kommer julen og den er jo dyr, så måske i det nye år."* Eva er også overbevist om, at hun skal have en i nærmeste fremtid. Hun har været i kontakt med Two Wheel Company for at købe en af deres brugte cykler, fordi hun var så begejstret for sin låncykel,

"Jeg sagde til medarbejderen derude, hvor vi afleverede cyklerne, at hvis han har brug for en levende reklamesøjle, så cykler jeg glad rundt og tester hans cykler. Og hvis der kommer endnu et testforløb som dette, hvor man kan tilmelde sig, så vil jeg sindssygt gerne være med. Det har bare været så godt, så godt."



Resultater fra sundhedstest

På baggrund af deltagernes svar i spørgeskemaerne er det muligt at danne et samlet billede af testgruppens sundhed og helbred gennem testforløbet. Udover at udføre sundhedstjek på deltagerne har den fagansvarlige fra Fysiq også haft mulighed for at danne sig et indtryk af deres generelle oplevelser med testforløbet. Hun forklarer, at flere af deltagerne har talt om, at de var interesseret i at købe en elcykel efter testforløbet, *"Jeg har generelt bidt mærke i at alle deltagerne har været meget positive omkring at have en elcykel."*

Hun fremhæver også, at flertallet af deltagerne har haft en forbedring i deres søvn og energiniveau, noget man ellers normalt ser et fald i i vinterhalvåret, så det kunne tyde på, at cyklingen har haft en positiv indflydelse på dette. Hun fremhæver også, at alle de deltagere, som ellers ikke var særligt aktive før testforløbet og som ville have meget at rykke på for at bedre sig, er dem der har forbedret sig mest. Det fremhæves også, at næsten alle deltagere har forbedret deres kondital gennem testforløbet.

Selvom ikke så mange af deltagerne har tabt sig mellem de to sundhedstjek, har mange fået en lavere fedtprocent og halvdelen er blevet smallere omkring taljen. Mange deltagere har også ændret deres blodsukker positivt, selvom alle dog lå i normalområdet i forvejen, og halvdelen af de deltagere, der har ønsket at svare, har forbedret deres blodtryk og tal for kolesterol. Over 80% af testgruppen har forbedret deres samlede sundhedsscore gennem testforløbet.

Nogle deltagere har fået udført deres andet sundhedstjek noget tid efter, de har afsluttet deres testforløb med elcyklen. Det vurderes, at nogle resultater kan være påvirket af, at der er gået tid fra de er holdt op med at cykle jævnligt til de er blevet testet – og måske særligt at denne periode har kulmineret med jul og nytår. Den fagansvarlige fra Fysiq forklarer, at når nogle deltagere har fået målt en tilbagegang i f.eks. kolesterol, så kan det være påvirket af den mad, de har spist, f.eks. julemad og lignende. Altså kunne man forestille sig, at det samlede sundhedsbillede for testgruppen kunne se mere positivt ud, hvis der ikke var sammenfald mellem højtiden og årstiden samt nogle af deltagernes forløb.



Sundhed, kondition, BodyAge og forebyggelse

 10 ud af 12 deltagere
har forbedret deres samlede sundhedsscore.

 11 ud af 12 deltagere
har forbedret deres kondital

 7 ud af 12 deltagere
har forbedret deres BodyAge

 6 ud af 12 deltagere
har forbedret deres krops forebyggelsesniveau.

Motion, vægt, fedtprocent og talje

 5 ud af 12 deltagere
har forøget eller haft det samme motionsniveau pr. uge

 4 ud af 12 deltagere
har tabt sig

 8 ud af 12 deltagere
har fået en lavere fedtprocent

 6 ud af 12 deltagere
har reduceret deres taljemål

Blodtryk, kolesterol og blodsukker

 5 ud af 10 deltageres
blodtryk har ændret sig positivt (2 ønsker ikke at svare)

 5 ud af 10 deltageres
kolesterol er blevet reduceret (2 ønsker ikke at svare)

 8 ud af 11 deltageres
blodsukker har ændret sig positivt (1 ønsker ikke at svare)

Søvn, energi, stress og trivsel

 10 ud af 12 deltagere
har forbedret deres søvn

 9 ud af 12 deltagere
har forøget deres energiniveau

 8 ud af 12 deltagere
har reduceret deres stress niveau

 8 ud af 12 deltagere
har øget deres trivsels niveau

Testpersonernes oplevelse af eget helbred

Deltagerne har generelt haft en god oplevelse med testforløbet og det afspejles ligeledes i testgruppens egne oplevelser med og vurderinger af deres helbred. 90% af deltagerne har oplevet at deres kondition er blevet forbedret og at de har haft mere overskud i perioden hvor de har cyklet. Og mere end 60% af deltagerne har vurderet at deres overordnede helbred er blevet forbedret gennem forløbet med elcyklen.



8 ud af 12 deltagere vurderer deres overordnede helbred til at være blevet forbedret gennem testforløbet



11 ud af 12 deltagere vurderer, at deres kondition er blevet forbedret gennem forløbet



8 ud af 12 deltagere vurderer, at cykling har haft positive effekter på eksisterende/kroniske smerter



8 ud af 12 deltagere vurderer, at de har sovet bedre om natten under testforløbet



11 ud af 12 deltagere har oplevet at have mere overskud i den periode, hvor de har cyklet



Cykelturen i tal

Testgruppen har sammenlagt pendlet 9.500 km på elcyklerne gennem forløbet og den der har cyklet flest kilometer har tilbagelagt 1.900 km over til de 12 uger. De fleste af deltagerne har pendlet på deres elcykler fire dage eller mere om ugen og alle deltagere har tilbagelagt mere end 10 km dagligt på den tohjulet. Mange deltagere har brugt den samme tid eller kortere på at pendle på en elcykel, sammenlignet med hvad de har været vant til før testforløbet. Andre deltagere har brugt markant længere tid i sadlen end den tid de normalt ville bruge når de pendler.

Dage



8 ud af 12 deltagere har pendlet på elcyklen fire dage eller mere om ugen og 4 ud af 12 deltagere har pendlet to til tre dage ugentligt.

Distance



12 ud af 12 deltagere har tilbagelagt over 10 km dagligt



7 ud af 12 deltagere har tilbagelagt mere end 20 km dagligt



3 ud af 12 deltagere har tilbagelagt mere end 30 km dagligt

Tid



9 ud af 12 deltagere har brugt kortere tid eller den samme tid på at pendle på en elcykel, end med deres tidligere respektive transportmidler – 3 ud af 12 deltagere har omvendt brugt 10-60 min længere tid på at pendle på elcyklen

Deltagerne har brugt mellem 30 og 120 minutter dagligt på at pendle på deres elcykler. Før forløbet brugte deltagerne mellem 45 og 150 minutter med deres respektive transportmidler.

05

DEL II: Personlige erfaringer

I dette notat har vi udvalgt seks personlige fortællinger, der hver viser forskellige aspekter af oplevelsen af at køre på elcykel. Igennem fortællingerne møder vi menneskerne bag testpersonerne og forstår deres tanker og rationaler om transport, pendling og elcykler. Flere af de 12 testpersoner har haft lignende oplevelser og ens fortællinger om deres testperiode. Eksempelvis har forløbet for flere været et startskud til at komme i gang med at motionere og cykle. De seks fortællinger i Notat II er derfor udvalgt for at vise forskellige aspekter af livet med elcykel. Fortællingerne er skrevet på baggrund af de indledende og afsluttende interviews med testpersonerne samt deres besvarelser på det tilsendte spørgeskema.



Et startskud til at komme i gang

Mød: SØREN, 34 år, mand

Uger på elcykel:	6
Km. per dag:	10-15
Antal dage om ugen:	5
BodyAge (før / efter):	33,7 / 31,8
Kondital (før / efter):	42 / 44
Vægt i kilo (før / efter):	100 / 103

Søren er 34 år og bor i Ørestad med sin kone og børn. For et halvt år siden fik han nyt job på det ydre Frederiksberg. Til daglig tager han metroen eller kører på arbejde i bil, *"Der er privatparkering ved kontoret, så det er nemt. Det skal virkelig være godt vejr, hvis jeg skal tage cyklen, men man ryger hurtig tilbage til det der 'convenience'. Så skal jeg fx have nogle ting med, så er det alligevel lettere at køre i bil."*

Han har flere gange forsøgt at tage sin mountainbike på arbejde, men bryder sig ikke om det, fordi han er svedig og forpustet, når han når frem, *"Jeg har jo et job, hvor jeg sidder til møder med cheferne fra rådhuset eller direktører fra forskellige organisationer. Så det er et job, hvor man skal være præsenteret med skjorte og blazer. Jeg kan jo ikke sidde der helt svedig til mit første morgenmøde, så det betyder, at jeg skal bade inden og tage nyt tøj på, hvis jeg cykler."*

Søren siger selv, at han var ret pessimistisk i forhold til elcyklen og hvordan det ville gå, *"Det er jo en periode med regn og slud. Det er sgu en kold tid at prøve cyklen i, hvor jeg helt sikkert normalt ville vælge bilen."*

Efter at have kørt på elcykel på arbejde i seks uger, fortæller Søren glad, *"Det har bare været en sand fornøjelse at være på elcyklen. En rigtig god oplevelse. Man har nogle gange de der dage, hvor man vågner op og er halvsur og sløj – hvor jeg normalt ville tage bilen, fordi jeg ikke orkede andet. Men det her var anderledes. Den slags dage havde slet ikke indflydelse på, om jeg tog cyklen eller ej. Jeg tænkte: jamen jeg har jo en elcykel og så satte jeg mig bare op. Jeg har måske taget bilen to gange. Det har været nemmere og hurtigere at cykle."*

Søren forklarer, at med elcyklen kan han tage skjorte og blazer på derhjemme og ikke behøves at skifte, når han kommer frem. Normalt ville han ikke engang kunne have en rygsæk på, fordi han ville svede på ryggen, men med elcyklen kan han have sine arbejdsting i sin Rains-rygsæk - uden at svede på ryggen, vel at mærke.



Søren lyder i det hele taget enormt energisk og glad, når han fortæller om elcyklen. Den bedste oplevelse på cyklen var, da han skulle aflevere den i Brøndby,

"Det er jo en tur på en time! Tænk, at kunne 'cope' med, at noget tager en time og stadig hoppe på cyklen. Det var lidt en magisk oplevelse. Jeg tænkte: Hold kæft mand, det er den 5. december og det er pisse koldt - normalt ville jeg aldrig cykle. Men nu kører jeg bare en time på denne her fantastiske cykellandevej med marker, fasaner og eger. Du ved godt, når man lige har de der øjeblikke, hvor det hele giver mening. Man har mere overskud, når man sidder på elcyklen til at opleve, hvad der sker omkring en. Det er ikke bare hårdt og fokus på cyklen, man oplever turen."

I forhold til sin sundhed, forklarer Søren, *"Det er jo ikke sådan, at jeg har tabt mig en hel masse. Jeg har tabt lidt fedt og opbygget lidt muskelmasse. Elcyklen kan ikke stå alene. Men den har gjort, at jeg har vænnet mig til at være i gang og være ude. Jeg har problemer med min ryg og har derfor skulle træne – og det er som om, at det her elcykel-halløj virkelig har givet mig et motivations-boost i forhold til træning generelt. Den har været startskuddet til at komme i gang."*

Alligevel fortæller Søren, at han tvivler på, at han vil investere i en elcykel. Hans kone vil gerne have en ladcykel, så det vil betyde, at han skal sælge sin bil, hvis de skal have råd til det hele.

"Men jeg savner den helt vildt – man mærker vinden og vejret. Det var bare en død oplevelse at sidde i metroen i dag. Hvis jeg måtte beholde den, er der ingen tvivl om, at jeg ville bruge den hver dag. Ingen tvivl. Og jeg er endda en rigtig benzinoser, der elsker min bil, mens min kone er denne her grønne engel. Så hun har også været meget glad for cyklen."

Bedre humør og helbred

Mød: ANNA, 54 år, kvinde

Uger på elcykel:	6
Km. per dag:	20-25
Antal dage om ugen:	4
BodyAge (før / efter):	64,7 / 61,6
Kondital (før / efter):	22 / 23
Vægt i kilo (før / efter):	87 / 87

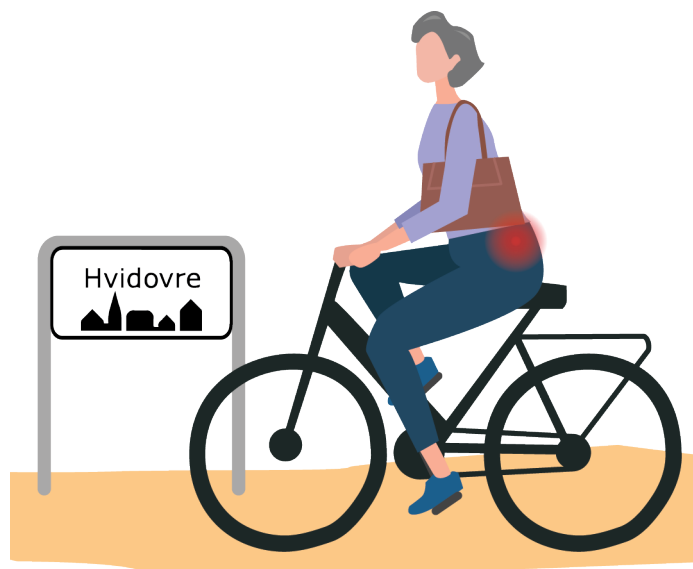
Anna bor i Hvidovre og har de sidste 17 år arbejdet som sekretær i Ørestad. "Det er et fuldtidsjob, hvor man sidder foran en skærm otte timer om dagen. Og det påvirker altså ens helbred! Specielt når man så kommer træt hjem fra arbejde, skal lave mad til to drenge og så ikke har overskud til at passe på sig selv."

Anna fik en ny hofte for et år siden og kan godt gå uden krykker, men hun er stadig øm. "Jeg har som lille barn, siden fødsel, haft helbredsproblemer og har altid haft smerter i min hofte og i mine ben. Så som lille måtte jeg ikke lave idræt pga. benene, derfor har jeg hele mit liv været sådan lidt anti-idræt. Men så fik jeg elcyklen!"

Anna havde flere bekymringer i forbindelse med at afprøve elcyklen. Hun havde tidligere forsøgt at tage turen på arbejde på sin almindelige cykel, men ruten var for lang og når hun endelig kom på arbejde, var hun svedig og træt og fik kvalme i løbet af dagen. Derudover var ruten mørk, særligt om morgenen og vinteren, og derfor kunne hun af og til føle sig utryk. I forhold til elcyklen var hun særligt bekymret for dens vægt og om hun ville kunne holde balancen og styre den, da det særligt med den svage hofte ville være risikabelt at falde.

Da Anna har lånt elcyklen i seks uger, siger hun, "Jeg kan slet ikke komme på noget, der er dårligt ved elcyklen. Alt har været godt. Selvom det er koldt og mørkt. Jeg kan slet ikke komme på noget. Det allerbedste er om morgenen, når solen går op og man er ude i naturen – på Kalvebod Fælled f.eks. – og man lige mærker naturen. Man får bare nogle gode tanker af at være lidt ude. Vi er normalt så langt væk, når vi sidder i bilen, står i Føtex, er på arbejde. Man glemmer jo helt hvor dejligt, der er derude. Man får det bare godt af at komme ud. Og man er lidt i gang!"

På den måde fremhæver Anna flere gange det dejlige ved at få frisk luft og komme ud i naturen. Hun mener, at en cykeltur gør noget godt for hendes generelle



velbefindende, "Man bliver bare i bedre humør, når man har fået lidt motion om morgenen. Når man er kommet i gang, så bliver man gladere i løbet af dagen på arbejdet. Og når man så skal hjem og er træt, så orker man alligevel at hoppe op på cyklen - fordi man har jo en elcykel! [...] Min søvn er også blevet bedre. Når man har fået frisk luft og set noget andet, så brænder man negativ energi ud af kroppen. Og så sover man bedre."

For Anna er det allerstørste plus ved elcyklen dog, at hun har kunne få motion på trods af sin dårlige hofte. Hun forklarer, "Hofteoperationen var simpelthen så slem og gjorde så ondt, at hvis jeg havde haft muligheden med elcyklen før operationen, så havde jeg gjort det. Det eneste, der hjalp på min dårlige hofte dengang, var svømning og cykling. Men med min almindelige cykel var det alligevel for svært for mig. Med elcyklen havde jeg kunnet få opbygget mine muskler, uden at det ville have været for hårdt. Hvis jeg bare havde kendt til elcyklen dengang. Så kunne jeg sikkert have undgået operationen. Elcyklen er bare det bedste, jeg har prøvet. Og jeg vil anbefale andre med dårlig hofte straks at få sådan en."

Anna siger til slut, "Det er bare så ærgerligt, at jeg skulle aflevere cyklen tilbage, øv." Hun har kigget på at købe en brugt til 8.000 kr., men det er snart jul og den er jo dyr, så hun ville kigge igen i det nye år.

Det handler om mere end at komme fra A til B

Mød: LEIF, 57 år, mand

Uger på elcykel:	6
Km. per dag:	35-40
Antal dage om ugen:	3
BodyAge (før / efter):	60,4 / 58,5
Kondital (før / efter):	23 / 27
Vægt i kilo (før / efter):	99 / 98

Leif er 57 år og arbejder i Ørestad. Han bor i Herlev med sin kone og har 20 km på arbejde. Hans tanke var at tage cyklen noget af vejen og have den med i toget, *“Den dag jeg hentede cyklen i Brøndby, kørte jeg 10 km på den om eftermiddagen og var lidt spændt på, hvor ondt jeg ville få bagi bagefter. Men jeg endte faktisk med at tage cyklen de 20 km på arbejde næste morgen – og det blev jeg ved med hele forløbet.”*.

Selvom det tager 25 min at komme på arbejde med bilen, bruger Leif gerne de 45 min, det tager på elcyklen, *“Den tid er faktisk givet rigtig godt ud i forhold til den tid, jeg ellers skal bruge på at motionere på et andet tidspunkt. Jeg føler ligesom, at jeg får noget igen, når jeg bruger den ekstra tid på at pendle på elcyklen.”*.

Efter at have testet mange forskellige ruter til og fra arbejdet, havde Leif to favoritruter, han ofte valgte, *“Jeg har forholdt mig lidt nysgerrig på ruterne og har forsøgt en del forskellige ture. Cykelturen har ikke kun handlet om at komme fra A-B, men også om at opleve noget nyt på mine ture.”*.

Selvom ambitionen havde været at cykle 2-3 dage om ugen, endte Leif til sidst i forløbet med at cykle dagligt, *“Det var bare så fedt. Dårligt vejr og dovenhed spillede bare ikke en rolle, og jeg havde faktisk mere lyst til at tage cyklen end bilen. Skulle jeg købe en elcykel, ville jeg klart også pendle på den så meget som muligt.”*.

Efter 6 seks uger med en elcykel har Leif forbedret sin sundhedsprofil, *“Jeg kunne jo se, at der generelt bare var sket positive forandringer i mine testresultater. Jeg havde tabt mig og var blevet 2 cm kortere omkring taljen, selvom jeg ikke havde forandret min kost og min BodyAge var blevet yngre. Mit kondital er også blevet bedre. Blodtryk, kolesterol og blodsukker er også alle positivt forandret. Og vigtigst af alt, så har jeg bare følelsen af at have mere velvære, og jeg føler mig styrket.”*.



Leif lægger generelt meget vægt på, at det har været en succesoplevelse at prøve elcyklen. Han har følt en frihed og en glæde på sine ture, som han mindes fra dengang han var 17 år og kørte knallert. Den daglige pendling har også været fri for frustrationer om kø og trafik, som han normalt oplever, når han tager bilen i myldretiden. Det er en ærgerlig Leif, der returnerer sin elcykel efter testperioden og som ville ønske, han kunne have fortsat 6 uger mere. *“Det har simpelthen været så fedt at opdage, at der eksisterer en grøn cykelrute mellem Herlev og Ørestad, hvor man nærmest ikke krydser nogle veje. Jeg har set steder, jeg ikke ville drømme om, hvis jeg tog bilen. Jeg havde ærlig talt glemt, hvor fedt det er at cykle.”*.

Hvis Leif skal købe en elcykel, skal det være en Speed Pedelec som den, han har testet, *“Det skal være en cykel, der kan køre 45 km/t – det har fungeret så godt, når jeg har skulle cykle de 20 km. Jeg er virkelig tæt på at købe en elcykel – det eneste, der holder mig lidt tilbage, er overvejelserne omkring tyveri, da det jo er en værdifuld cykel.”*.

En god rutine med børnehentning

Mød: EMILIE, 32 år, kvinde

Uger på elcykel:	6
Km. per dag:	10-15
Antal dage om ugen:	4
BodyAge (før / efter):	29,6 / 29
Kondital (før / efter):	34 / 36
Vægt i kilo (før / efter):	48 / 48

Emilie er 32 år og er for nyligt flyttet til Ørestad. Hun pendler dagligt til Østerbro og efter at være begyndt at tage elcyklen, er turen blevet meget mere overkommelig, *“Nu har jeg cyklet turen så mange gange, at jeg kender vejene. Og selvom jeg ikke var på en elcykel længere, ville turen stadig føles mere overkommelig på en almindelig cykel, fordi jeg har lært turen at kende.”*.

Emilie henter sin datter i daginstitutionen, som del af hendes daglige pendling. Og netop dét har været en motivation for hende, *“Det har fungeret ret godt at hente min datter, når jeg har cyklet på elcyklen, og det har nok været det vigtigste i forhold til at få en rutine omkring det.”*.

At flytte til Ørestad fik Emilie til at overveje en elcykel, fordi der er lidt langt at cykle på en almindelig cykel, men også fordi hun så en mulighed for at begynde en ny vane, *“Det har gjort det meget nemmere for mig at holde fast i at pendle på cyklen, fordi jeg lige var flyttet. Jeg ville ikke have fået det gjort, hvis vi ikke lige var flyttet.”*.

På en almindelig cykel kører Emilie ret langsomt, men på elcyklen har hun følt sig lige så hurtig som de andre på cykelstien – og endda nogle gange som en af de hurtige, *“For mig har det været fedt at få lidt mere fart i cyklen og føle, jeg kommer hurtigere frem på cykelstien. Det har også gjort det nemmere for mig at cykle de 12 km, fire gange om ugen.”*.

Emilie fortæller, at hun altid tog batteriet med sig, når hun parkerede cyklen, og at batteriet har haft en sjov effekt på folk, hun har mødt, *“Når man kommer ind ad døren med et stort batteri under armen, sætter det helt automatisk gang i snakken. Og det har vist sig at være en sjov ice-breaker de steder, jeg er kommet.”*.



Det har været en rigtig god oplevelse for Emilie at have en elcykel, og testperioden har gjort familien endnu mere interesseret i at købe elcykel, *“Vi har hele tiden overvejet at købe en ladcykel, og det gør vi stadig. Men nu tænker jeg faktisk også på at købe en elcykel til mig selv.”*.

Det er lidt mere omstændigt at parkere en elcykel, fortæller Emilie, og udover at man skal tage batteriet med sig, så skal man også være opmærksom på, hvor man stiller cyklen, *“Cyklen skal altid stilles op ad noget, den kan låses fast til. Og så har jeg jo brugt to låse, så der er meget man skal huske. Det kan godt være lidt omstændigt til tider. Til gengæld har det fungeret virkelig godt med opladning af batteriet, og jeg har kun skulle lade én gang om ugen.”*.

Emilie har ikke kunne mærke de store sundhedsmæssige forandringer fra før og efter testforløbet, *“Men min kondition var blevet bedre, og det må være fordi, jeg har cyklet meget mere, end jeg plejer. Og så har jeg oplevet at føle mig mere aktiv i min hverdag – så det er jeg glad for.”*.

Intet problem at cykle op ad Valby Bakke

Mød: SEBASTIAN, 35 år, mand

Uger på elcykel:	8
Km. per dag:	10-15
Antal dage om ugen:	2
BodyAge (før / efter):	35 / 35
Kondital (før / efter):	45 / 46
Vægt i kilo (før / efter):	73 / 75

Sebastian er 35 år, arbejder i Ørestad og er for nyligt flyttet til Frederiksberg med sin kone og lille datter. Han cyklede normalt aldrig på arbejde, fordi der er for langt og tog i stedet bilen, *"Men efter jeg er begyndt at pendle på arbejde på en elcykel, har jeg fundet ud af at det går hurtigere end med bilen. Og samtidig har det været fedt at komme ud og få noget frisk luft og at bevæge mig, så det har faktisk været en 'win-win' oplevelse."*

På sin rute cykler Sebastian over Valby Bakke og på elcyklen rørte det ham slet ikke at træde op ad den lange bakke, *"Jeg ser faktisk andre der vælger at cykle en anden vej uden om Valby Bakke, for at undgå at skulle cykle over den og andre der vælger at trække op ad den – men det var intet problem for mig med elcyklen og jeg fløj afsted."*

På vej på arbejde cykler Sebastian altid alene, men på turen hjem fra Ørestad cykler han gerne sammen med to kollegaer, der skal den samme vej og så kunne de køre og snakke sammen, *"Det var noget socialt, jeg kunne have sammen med mine kollegaer og som, jeg syntes, var rigtig positivt – og det fik jeg jo kun mulighed for at have, fordi jeg havde elcyklen."*

Sebastian deltog i testforløbet i håb om at tilegne sig en ny vane med at cykle på arbejde og at cyklen kunne blive et naturligt valg for ham, når han pendler. *"I starten af forløbet var det lidt svært at vriste mig fra min gamle rutine med at tage bilen om morgenen, og jeg kunne godt mærke, at det var den vane jeg ligesom skulle gøre noget for at få ændret. Da vi så flyttede undervejs i forløbet, fik jeg ligesom en 'frisk start' på mine rutiner og fik brugt cyklen mere. Jeg er mere motiveret for at skifte bilen ud med cyklen, nu hvor jeg har kunne teste den."*



Det har også haft betydning for Sebastian, at det er dyrt at parkere bilen, der hvor de bor. Det betyder, at han og konen overvejer kun at have en bil frem for to, *"Det er altså også en motivation for mig for at købe en elcykel, hvis vi sælger den ene bil. Jeg overvejer virkelig at købe en elcykel som alternativ til bilen."*

De 25 minutters bevægelse på cyklen, hver vej, har kunne mærkes og Sebastian vurderer selv, at han har sovet bedre under forløbet, end hvis han ikke havde cyklet. Selvom han har dyrket lidt mindre anden motion under forløbet, har han alligevel forbedret sin kondition, *"Det virker mentalt som om, at man har dyrket motion, når man cykler på elcyklen – og det har jo så også haft en betydning for mit kondital som er blevet forbedret."*

Et transportmiddel med stor fleksibilitet (og risiko!)

Mød: EMMA, 22 år, kvinde

Uger på elcykel:	6
Km. per dag:	15-20
Antal dage om ugen:	5
BodyAge (før / efter):	31,9 / 30,8
Kondital (før / efter):	42 / 44
Vægt i kilo (før / efter):	52 / 53

Emma bor lige ved Bella Tower i Ørestad og læser på Nørrebro. Hun låner ofte sine forældres bil og har et ungdomskort til den offentlige trafik i hovedstadsområdet. Emma har brugt elcyklen rigtig meget, nærmest hver dag. Både til at komme til studiet på Nørrebro, hen til sin kæreste, der bor på den anden side af Amager, og hjem til sine forældre i Ishøj. Hun siger selv, at hun hele tiden er på farten og er rundt omkring i København, hos venner, kæreste, på cafeer osv. Emma siger:

"Jeg havde cyklen i 1,5 måned. Jeg var superglad for den. Det var supernemt og dejligt at kunne tage den med rundt og være fleksibel. Jeg sparede mange penge og meget tid på transport i den periode. Jeg bruger jo generelt transport rigtig meget. Så da jeg ikke havde den længere, skulle jeg lægge hele mit liv om og skulle købe pendlerkort igen."

Emma understreger flere gange fleksibiliteten i at have en elcykel. Hun har tidligere forsøgt at bruge en almindelig cykel til sin daglige pendling, men særligt strækningen fra Ørestad og ind til Islands Brygge, synes hun, er en barriere:

"Særligt nu hvor det er koldt, er den strækning hård. Der er meget vind, den er lang og ligeud og kedelig. Den er alt for kedelig og svær at overkomme, når man skal ind til byen herude fra Ørestad. Jeg ville nok ikke kunne tage mig sammen med min almindelige cykel. Men jeg kunne med elcyklen. Når jeg cykler i skole og det er morgen og man er træt, og så er det bare vildt dejligt at få noget hjælp af cyklen."

På den måde har elcyklen virkelig været et positivt bidrag i Emmas liv – den har givet hende en stor fleksibilitet, hun har sparet penge, idet hun har klaret sig uden pendlerkort og så har hun sparet tid. Særligt på turen hen til hendes kæreste. Her ville hun normalt tage metroen ind til Christianshavn og så hele vejen ud mod Kastrup, men med elcyklen kan hun køre på tværs af Amager og sparer derved masser af tid.



Emma beskriver sig selv som undervægtig og ryger, hvorfor hun ikke mener, at hun er "særlig sund.". Hun mener dog alligevel, at elcyklen har givet hende lidt sundere vaner:

"Da jeg cyklede, røg jeg ikke helt så mange smøger. Fordi man ryger, når man går op til metroen eller venter på bussen. Og når man lige har dyrket motion, så har man heller ikke rigtig lyst til at ryge. Så jeg er ret sikker på, at jeg røg færre smøger i perioden med cyklen. Det var ikke så hårdt at køre på cyklen, men mit kondital er da blevet en lille smule bedre."

Emma skulle have haft elcyklen i 12 uger, men nåede i løbet af de første seks uger at få stjålet cyklen hele to gange. Herefter turde hun ikke fortsætte testforløbet:

"Jeg brugte begge låse, der var med til cyklen – jeg havde sovet hos min kæreste og så var den væk næste morgen. De havde klart brugt værktøj til at få den med, fordi begge låse var skåret over og bare lå på gaden [...] Den sidste cykel stod kun i en time, så var den væk."

Emma understreger flere gange, hvor ked af det hun er og at det både er en ubehagelig situation over for Københavns Kommune, fordi hun var ansvarlig for to bortkomne cykler. Og samtidig er det en ubehagelig følelse at få taget en personlig ejendel af kriminelle, der virkede meget professionelle. Emmas historie understreger dog en meget vigtig pointe om elcykler: Hvis man bruger den som en almindelig cykel (stiller den på gaden, overnatter hos sin kæreste, tager den i skole), så bliver den nok også stjålet.

COWI A/S
Afdeling 1205, By og Transport
Parallelsvej 2
2800 Kongens Lyngby
TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
www.cowi.dk