



Elsyklisten 2021




Hulda Tronstad,
seniorrådgiver elektrisk mobilitet i Norsk elbilforening

Helene Busengdal,
rådgiver i Norsk elbilforening



Norsk **elbil**forening



Nye løsninger for lettere elektrisk mobilitet gir store muligheter til å frigjøre areal og redusere bruken av forurensende og plasskrevende biler, særlig i byene. Elbilforeningen skal jobbe for å fremme disse løsningene. Det ivaretar samfunnets behov for mobilitet, samtidig som nullvekstmålet kan oppnås lokalt.



Innhold

1. Innledning	4
1.1 Hovedfunn	5
2. Hvem er elsyklisten?	6
2.1 Hvor bor de?	6
2.2 Kjønn	7
2.3 Alder	7
2.4 Husholdning	8
2.5 Første gangs prøving av elsykkel	8
3. Hvilken elsykkel?	9
3.1 Bysykler vinner fram	9
3.2 Lastesyklene kommer	9
3.3 En elsykkel – eller to?	9
4. Hvordan brukes elsykkel?	10
4.1 Hva brukes elsykkelen til?	10
5. Elsykkel erstatter bil	11
6. Elsyklister sykler om vinteren	12
6.1 Ønsker seg bedre forhold	12
6.2 Nytte- og lastesykling på vinteren	13
7. Elsyklister liker service	13
7.1 Ja til service	13
8. Elsyklister liker trygg parkering	14
9. Elsyklister liker stæsj	15

1. Innledning

“Elsykkelsmilet” er blitt et begrep som ofte blir brukt, men hvorfor har det oppstått? Smiler de like mye når de har brukt elsykkelen en stund. Og hvordan bruker de den? Hvordan kan forholdene bli bedre?

Norsk elbilforening har gjennom de ti siste årene arbeidet med elsykkel som transportmiddel. Gjennom deltakelse i ulike prosjekter, god kontakt med elsykkelbransjen, opparbeidelse og formidling av kunnskap i media og i egne kanaler, deltakelse på ulike arrangement i Norge og utlandet og monitorering av norske elsyklistere gjennom spørreundersøkelsen «Elsyklisten», har elbilforeningen blitt en kunnskapsbase rundt elsykkling i Norge. Norsk elbilforening hadde i perioden 2013 – 2016, ansvar for Norges største prosjekt for å promotere elsykkelen: «Jobbsykkelen», støttet av Transnova. Prosjektet bidro til at over 30 000 nordmenn prøvde elsykkel for første gang, og var til de grader med på å legge grunnlaget for den store økningen i salget av elsykler som vi så i den perioden og i årene etter.

Utviklingen i de siste årene har vært formidabel. Elsykkel er blitt et etablert og akseptert framkomstmiddel, og salget av elsykler har eksplodert fra 2013, der det ble solgt et par tusen sykler årlig, fram til at salget i de senere årene har stabilisert seg på et nivå på om lag 80 000 i året, selv om vi ikke lenger kan rapporterte statistikk på import eller salg.

Også den tekniske utviklingen av elsykkelen har vært gjenstand for en konstant forbedring de siste årene. Produsentene av elsykler er ikke lenger pionérer, men benytter seg av velkjent teknologi som stadig bedre tilpasses elsykkelen og de ulike behovene som de ulike sykkeltypene har. Utvalget av elsykler blir stadig bedre og mer differensiert.

Vi er i ferd med å få til en vellykket elektrifisering av personbiltransporten i Norge. Men for byene er det ikke bare viktig å få klimagassutslippene ned. Vel så viktig for byene er det å redusere mengden biler. Her vil elsykkelen være en viktig bidragsyter, fordi den er et effektivt, morsomt og fleksibelt transportmiddel som kan erstatte vesentlig flere biler enn den tradisjonelle sykkel kan. Elsykler har gjennom ulike undersøkelser vist at stadig flere som ellers ikke ville ha kommet seg ut på sykkel, faktisk bruker

elsykkelen i mange sammenhenger. Norsk elbilforening har gjennom mange år arbeidet med elsykkel og har siden 2017 gjennomført en årlig undersøkelse for å få vite mer om elsyklistene og har dermed hatt mulighet til å følge utviklingen over tid. I medlemsundersøkelsen for Norsk elbilforening 2020, som hadde over 20 000 respondenter, oppgir 1 av 4 av medlemmene at de har elsykkel i husstanden. «Elsyklisten» er en undersøkelse blant norske elsyklistere, og er Norges og muligens verdens eneste årlige elsyklistundersøkelse. Målet er å finne ut av hvem de er og hva elsykkelen bidrar til av mobilitet og hva som er spesielt med elsyklistene.

Rapporten «Elsyklisten 2021» bygger fortrinnsvis på svarene fra spørreundersøkelsen for 2021, men det er også tatt med noen svar som har utviklet seg over tid. Årsaken til at Norsk elbilforening også arbeider med elsykkel, er at vi ønsker å arbeide for å fremme elektrisk mobilitet til beste for klima og miljø. I strategien til Norsk elbilforening skriver vi følgende: *Nye løsninger for lettere elektrisk mobilitet gir store muligheter til å frigjøre areal og redusere bruken av forurensende og plasskrevende biler, særlig i byene. Elbilforeningen skal jobbe for å fremme disse løsningene. Det ivaretar samfunnets behov for mobilitet, samtidig som nullvekstmålet kan oppnås lokalt.*

Gjennom rapporten «Elsyklisten 2021», tar Elbilforeningen en naturlig ekspertrolle innenfor elsykkelfeltet, og vi ønsker å formidle kunnskap og elsykkelglede – til beste for forbrukerne, bransjen og samfunnet. Elbilforeningen ønsker å vise at elsykkelen er en viktig del av løsningen for nullutslippstransport.

I denne rapporten viser vi resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021. Samtidig kommenterer vi noe av utviklingen vi har sett over tid. I undersøkelsen fra 2021 har vi i all hovedsak brukt sosiale medier som Facebook, Twitter og Instagram for å nå fram til elsyklistene. Svarene på undersøkelsen er hentet inn i perioden juni til september. Totalt har 1504 svart på undersøkelsen.



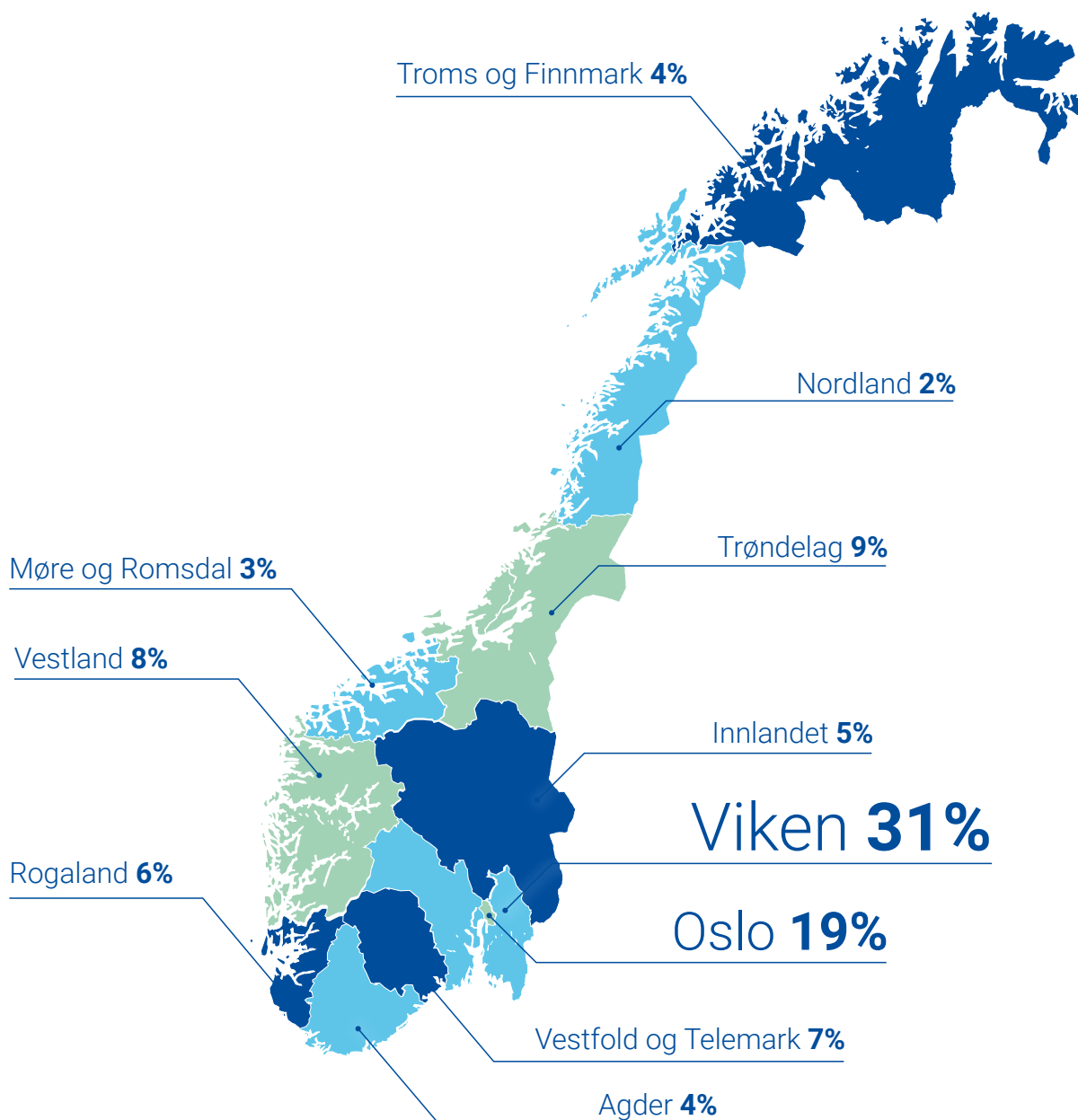
1.1 Hovedfunn

Årets undersøkelse "Elsyklisten" gir oss viktige resultater i den forstand at elsyklister etterlyser bedre infrastruktur og annen tilrettelegging. Blant hovedfunnene fant vi at elsyklister antakelig har større behov for sykkelparkering enn andre syklist. Vi ser også at elsykkel i ganske stor grad erstatter bilen i folks hverdagsreiser, i tillegg til at elsykkel også erstatter kollektivtransport. Elsyklister setter også stor pris på tilrettelegging ved gjennomgående sykkeltraseer og ønsker seg bedre vintervedlikehold. Elsyklister er åpenbare vintersyklister og bruker i stor grad elsykkelen året rundt. Flere kvinner enn menn bruker elsykkel til jobb og «nyttetransport», mens menn i større grad enn kvinner bruker elsykkelen til trening. Årets undersøkelse viser at elsykkel stadig oftere blir brukt til trening, men at dette kan være en virkning av covid-19 og at økt bruk av elsykkel til trening kan ha en sammenheng med at jobbreisen falt bort på grunn av hjemmekontor. Senere undersøkelser vil vise om dette er en trend som fortsetter, om covid-19 har ført til varige endringer innen bruk av elsykkel som transportmiddel og treningsverktøy.

2. Hvem er elsyklisten?

2.1 Hvor bor de?

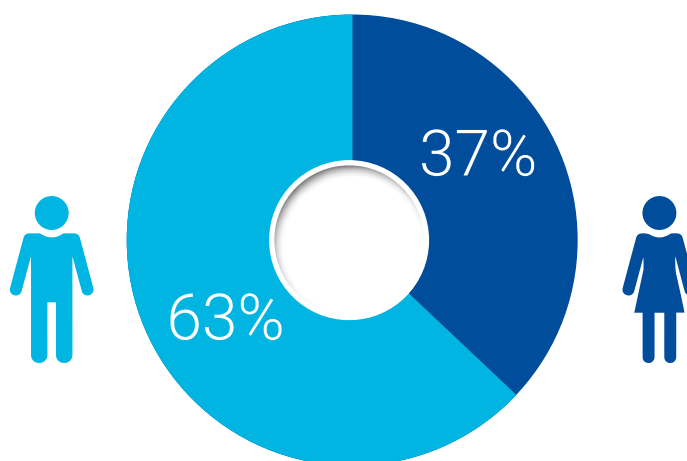
«Elsyklisten» viser at svært mange elsyklister bor i by eller nær by. Femti prosent av respondentene bor i Oslo eller Viken. Dette har også vært tendensen i tidligere undersøkelser. Resten av respondentene fordeler seg på alle de andre fylkene, der Vestland ellers har den høyeste svarprosenten (åtte prosent).



Figur 1: Hvilket fylke bor elsyklistene i?

2.2 Kjønn

Vår undersøkelse viser en fordeling mellom menn og kvinner på 37 prosent kvinner og 63 prosent menn. Tidligere undersøkelser har vist en litt annen kjønnsbalanse, der det har vært flere kvinner.

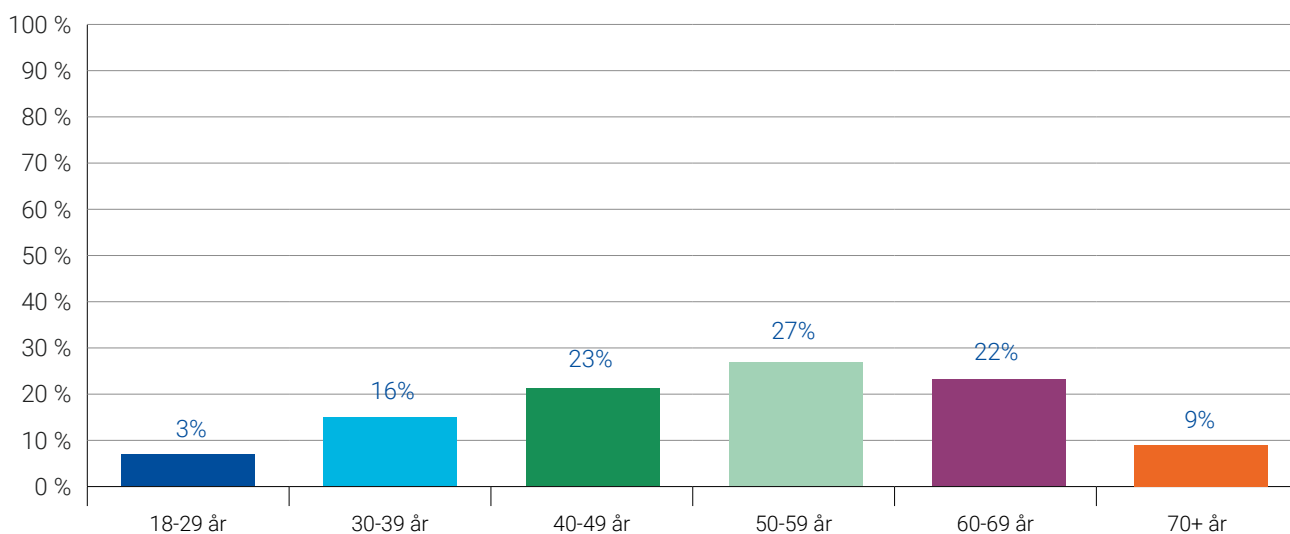


Figur 2: Kjønnsfordelingen blant respondentene.

Dette kan tolkes på flere måter, og det kan være litt vanskelig å si noe bastant om utvikling blant respondentene når det gjelder kjønn. Tidligere undersøkelser har blant annet kjøpt synlighet rundt undersøkelsen med bilde av en kvinne på elsykkel – noe som kan ha ført til økt oppslutning blant kvinner i undersøkelsen. Andre tolkninger kan være at elsykkel også er blitt mer akseptert av menn, eller at undersøkelsen har nådd flere menn. Samtidig er det grunn til å peke på andre undersøkelser, blant annet «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen», også viser at menn sykler mer enn kvinner. Men den nå høye representasjonen av menn som bruker elsykkel kan også henge sammen med den generelle utviklingen av elsykler, med flere typer elsykler til mer ulikt bruk, med sterkere motorer og større tilbud av elsykler som kan brukes på sti og i terreng, og dermed appellerer mer til dem som ønsker den utfordringen, som i stor grad er menn.

2.3 Alder

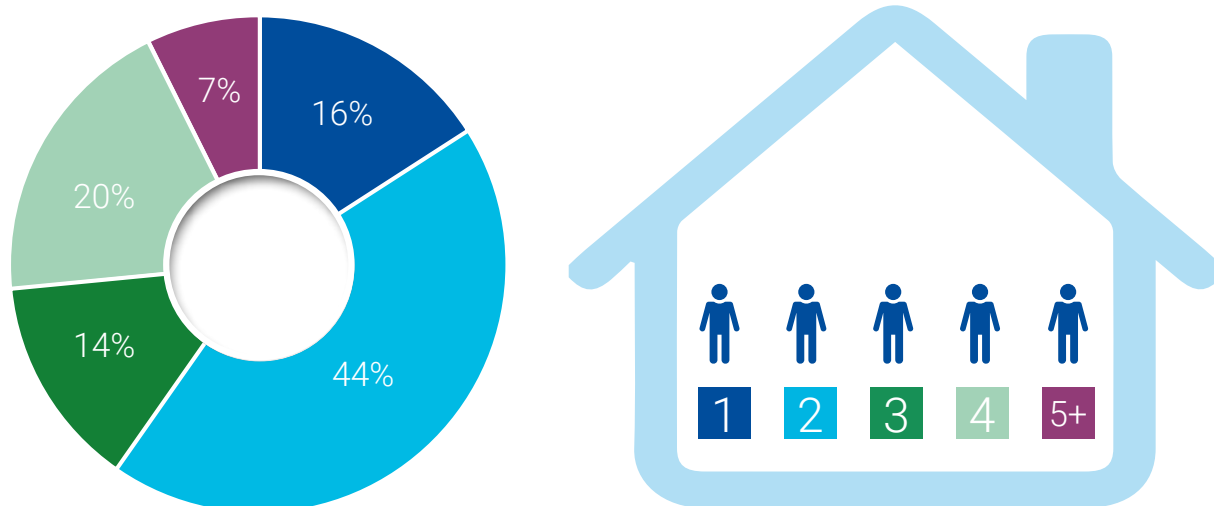
Elbilforeningens undersøkelse viser at halvparten av alle elsyklistene er mellom 40 og 59 år, og at nesten én av ti er over 70 år. En svært liten andel av respondentene er under 29 år, og dette har vært konstant i alle årene undersøkelsen har vært gjennomført. Vi kan anta at det er flere årsaker til dette. En årsak kan være at vi ikke når fram til de yngre respondentene. I tillegg er elsykkel et relativt kostbart produkt, og du må ha et behov for transport som elsykkelen kan dekke. Det betyr at terskelen for å kjøpe elsykkel kan være høy. Det kan også hende at de som bruker elsykkel i denne aldersgruppen i større grad låner elsykkel, eller at de faktisk velger andre transportformer.



Figur 3: Alder

2.4 Husholdning

De aller fleste elsyklistene bor i husholdninger på to eller flere. Svært få elsyklistere bor alene og bare 16 prosent oppgir dette, mot SSBs tall der nesten 19 prosent bor alene (2021). En elsykkel er en forholdsvis stor investering samtidig som det må oppleves som et reelt behov for en slik sykkel, for eksempel et transportbehov. Dermed vil kanskje en slik investering gjøres både av dem som har behov for det og som har råd til det. Og det er ikke nødvendigvis de yngste eller de med én inntekt i husholdningen.



Figur 4: Antall personer i husholdningen

2.5 Prøver du elsykkel, kjøper du elsykkel

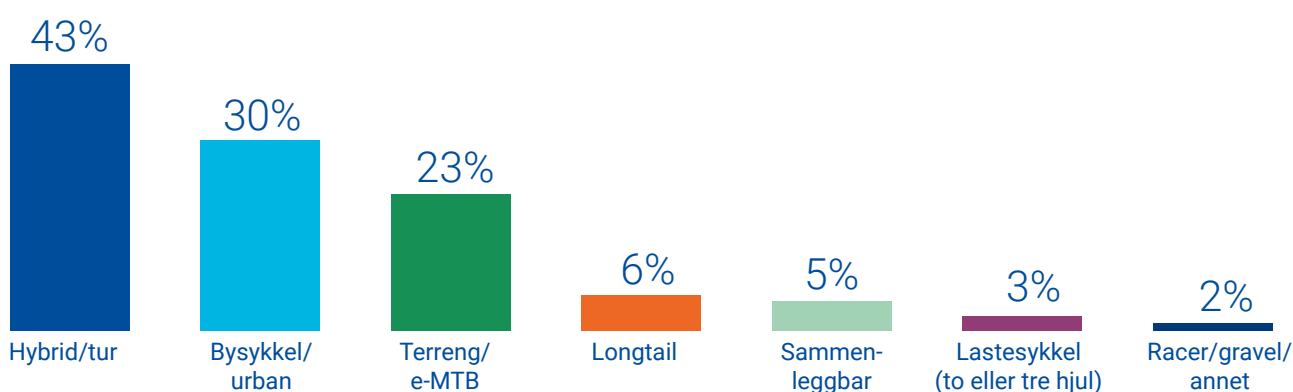
Elsykkel er nå på mange måter et godt etablert produkt som også har fått aksept i store deler av befolkningen som en del av en transportløsning. Årets undersøkelse viser at nesten 40 prosent av alle respondenter svarer at de har prøvd elsykkel i løpet av de tre siste årene. Vår påstand er at elsykkel fremdeles er et relativt nytt produkt, og at det tar tid for et produkt å modne i markedet, men at elsykkel i stadig større grad blir sett på som et aktuelt transportmiddel. Det kan være flere årsaker til at det plutselig er aktuelt å prøve elsykkel. Det kan være endringer som jobbskifte, endring i familiestatus, flytting, veiarbeid, livsstilforandring, penger tilbake på skatten eller en gave. Det kan også tenkes at reduserte muligheter for jobbtransport, for eksempel reiseanbefalingene rundt kollektivtransporten forbindelse med covid-19, kan ha vært en utløsende årsak til testing og kjøp av elsykkel. Erfaringene fra det store prosjektet "Jobbsykkelen" (2014-2016) viser at svært mange fikk prøve elsykkel for første gang, og det var i en periode hvor elsykkelsalget eksploderte. Oppsummert er det slik at mange respondenter viser at det går relativt kort tid fra de prøver elsykkel for første gang til de faktisk kjøper seg elsykkel. Det kan ha to svar, enten at du har bestemt deg for å kjøpe elsykkel når du prøver for første gang, eller at når du prøver for første gang, så ble du inspirert til å kjøpe.

3. Hvilken elsykkel?

Elsykler finnes i mange varianter, og tilbudet av elsykler har vært i stor utvikling de siste ti årene. Produsentene er blitt flinkere til å utstyre elsyklene med utstyr tilpasset bruken, motorene har blitt mer utviklet og produsentene bruker nå i større grad ulike type motorer på ulike elsykler. Batteriene har fått større kapasitet som gir lengre rekkevidde (mens de tidligere ofte lå på 400 watt-timer, er det nå mer vanlig med batteristørrelser på 500-700 watt-timer).

For noen år siden kom integreringen for fullt, det vil si at batteriet er integrert i rammen på sykkelen. Dette har gitt ny utforming på elsyklene, og har åpnet for mer fullintegrerte og fulldempede elsykler som passer til terreng og til røffere bruk enn sykling på asfalt. En integrering av batteriet betyr også at det ikke synes så godt at det er en elsykkel.

3.1 Bysykler vinner fram



Figur 5: Hva slags type elsykkel eier du? (flere valg).

Mens Norge i mange sammenhenger har vært terreng- og hybridsyklens land, så er det en interessant utvikling at hver tredje elsyklist oppgir at de har elsykkel i kategorien «bysykel». Dette er sykler som egner seg godt på sykling på asfalt, og hvor du har en mer oppreist sittestilling enn tilsvarende terreng- og hybrid-sykkel, hvor sittestillingen er mer framoverlent.

Blant tradisjonelle sykler har bysykler tradisjonelt hatt en større oppslutning på kontinentet enn her i Norge.

3.2 Lastesyklene kommer

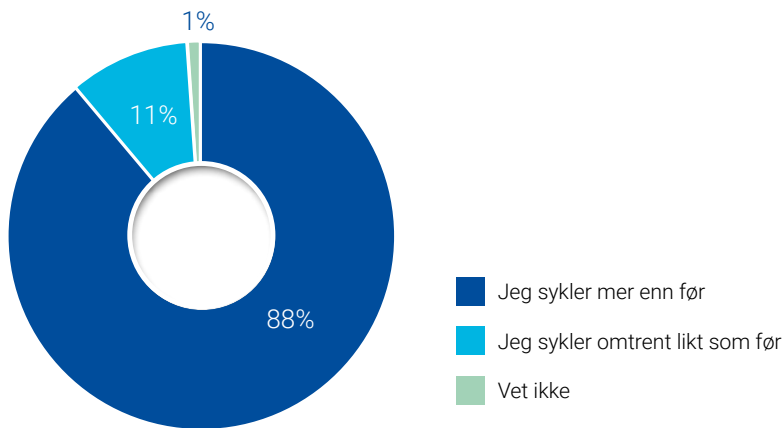
11 prosent av respondentene eier en lastesykkel med to eller tre hjul, eller en longtail (elsykkel med langt bagasjebrett egnet til to barn og/eller last). For få år siden var det vanskelig å finne longtailer i markedet. Nå finnes det mange tilbydere av disse syklene, som er funksjonelle flerbrukssykler til barn, last, jobb og tur. Lastesyklene har vært lenger i markedet enn longtail-syklene, men også her har utviklingen gitt bedre tilbud, kraftigere motorer som er mer tilpasset tung last, og ulik størrelse på lasterom og -kapasitet. Totalt sett gir disse syklene stadig bedre muligheter til å skifte ut bil med en elektrisk sykkel.

3.3 En elsykkel – eller to?

Elsykkel kommer i så mange varianter og med så ulike bruksområder, at behovet for flere elsykler oppstår. Særlig i sammenhenger hvor familien har ulike behov og hvor elsykkelen erstatter bilbruk, vil ulike typer elsykler dekke familiens totale transportbehov på en bedre måte dersom det finnes valgmuligheter i familien. 14 prosent av elsyklistene har flere elsykler. Dette gjelder særlig for dem som har lastesykkel eller longtail.

4. Hvordan brukes elsykkelen?

Elsykkelen brukes mye. Nesten halvparten av respondentene (46 prosent) oppgir at de bruker elsykkelen hver dag. I tillegg oppgir 49 prosent at de bruker elsykkel ukentlig. Når vi spør respondentene om de har endret sykkelvaner etter at de kjøpte elsykkel, svarer 88 prosent at de sykler mer enn før. Dette viser at når folk kjøper en elsykkel, er det enten fordi de har tenkt å bruke den mye, eller så er det så morsomt og/eller praktisk å sykle på elsykkel at de bruker den mer enn de hadde tenkt.



0%
sykler mindre enn før

Figur 6: Har du endret sykkelvaner etter at du kjøpte elsykkel?

4.1 Hva brukes elsykkelen til?

En svært stor andel (88 prosent), har endret sykkelvaner etter at de kjøpte elsykkel og oppgir at de sykler mer enn før. 10 prosent oppgir at de sykler like mye som før. En antakelse rundt dette, ligger i at årsaken til at de kjøpte elsykkel vil avgjøre om de sykler mer eller like mye som før.

Hele 68 prosent oppgir at de bruker elsykkelen til trening. Her har det vært en stor økning de senere årene. Nå ser vi at det har vært en nedgang i antall som bruker elsykkel til daglig transport til 58 prosent. Disse tallene kan ha flere forklaringer. Den ene kan være i utvikling av elsykler og hvilke typer elsykler man får tak i nå. Utvalget av elsykler som passer mer til tur og terreng har blitt bedre og kan ha bidratt til at andre grupper har kjøpt elsykler. Den andre forklaringen på tallene kan være at covid-19 og hjemmekontor har redusert behovet for arbeidsreiser, men har økt behovet for å bevege mer på seg, og at elsykkelen er brukt mer til trening som erstatning for den jobbreisen du ellers ville hatt.

Kvinner oppgir i mye større grad at de bruker elsykkelen til jobben, og andre «fornuftige» ting som ærender på fritiden. Menn har mye større tilbøyelighet til å bruke elsykkelen til trening og rekreasjon, og økningen i andelen som svarer de bruker elsykkel til trening har vært jevnt økende i de tre siste årene.

	2017	2018	2019	2020	2021
Daglig transport	76 %	75 %	69 %	63 %	58 %
Trening	-	-	43 %	58 %	68 %
Fritid	42 %	54 %	36 %	46 %	44 %

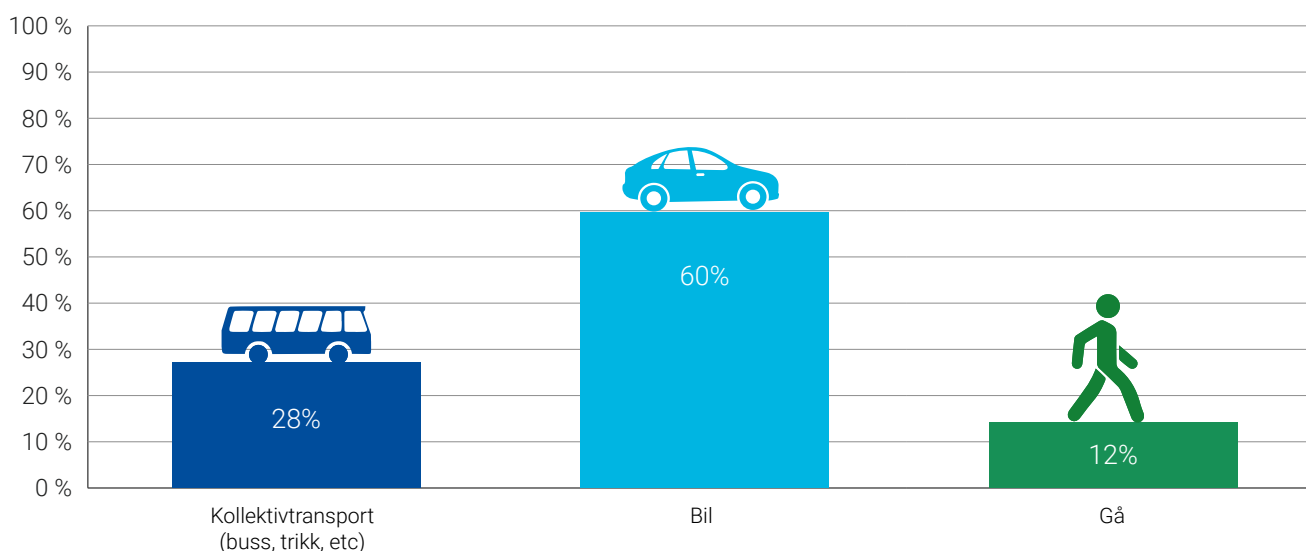
Tabell 1: I hvilke sammenhenger bruker du elsykkelen? (flere valg).

5. Elsykkel erstatter bil

Vi har spurt elsyklistene hva de brukte av transportmidler før de kjøpte elsykkel og hva de bruker av transportmidler etter de kjøpte elsykkel. Dette er et spørsmål vi har spurt hvert år undersøkelsen er gjennomført.

Konklusjonen er entydig og vedvarende: Kjøper du elsykkel, velger du i stor grad bort bilen. Og elsykkelen blir brukt både til å erstatte bilkjøring til arbeid og på fritiden. Når elsykkelen ikke erstatter bil, erstatter den kollektivtransport. Disse tallene har holdt seg relativt konstante de siste årene. Elsykkel erstatter også noe bruk av tradisjonell sykkel, samtidig er det grunn til å påpeke at svarene må tolkes dithen at den ikke bare erstatter tradisjonell sykling, men at syklingen øker (jfr. tidligere svar om at 87 prosent sykler mer enn før). 56 prosent oppgir at de hovedsak reiste med bil før de kjøpte elsykkel. Videre oppgir 60 prosent av elsyklistene at de hadde tatt bil til jobb eller andre daglige aktiviteter hvis de skulle latt elsykkelen stå. 28 prosent sier de hadde valgt kollektivtransport.

Når svarene er så entydige på at elsykkel erstatter bil og kollektivtransport, og at en svært stor andel av svarene kommer fra folk som er bosatt i sentrale strøk, er det grunn til å slå fast at elsykkelen potensielt kan være en stor bidragsyter å erstatte bilkjøring og dermed redusere forurensning og køproblematikk i sentrale strøk.



Figur 7: Hvis ikke du skal ta elsykkel til jobb eller andre daglige aktiviteter, hva er ditt foretrukne transportmiddel? (ett valg)

Det har vært en utvikling i svarene over tid. Tidligere undersøkelser viser at noen flere oppga at de brukte elsykkelen til jobb. Her kan det være flere årsaksforklaringer. Det ene åpenbare svaret er covid-situasjonen, og at dette kan ha betydning for svarene rundt jobbreisene.

Svarene kan også ha en sammenheng med hvilke typer elsykler som selges i dag, og at de er mer spisset mot ulike bruksområder. Derfor kan det være slik at dersom du har kjøpt en e-mtb (elektrisk mountain terrain bike) for å bruke til sti- og terrengsykling, så vil ikke den elsykkelen erstatte bilkjøring, den vil først og fremst kunne erstatte en tradisjonell terrengsykkel/stisykkel, eller erstatte annen type fysisk aktivitet. Dette kan både i denne undersøkelsen og på sikt vise en større spredning i bruken av elsykkel og ikke bare som en erstatning til bil, men også erstatning for annen type sykling eller som et tillegg til annen type sykling (for eksempel terrengsykling).

Vi ser også en kjønnsforskjell der tendensen er at elsykkel erstatter kollektivtrafikk i større grad for kvinner, mens menn i større grad går fra bil til elsykkel.

6. Elsyklister sykler om vinteren

Det er tydelig gjennom svært mange ulike undersøkelser og sykkeltelinger at oppslutningen om sykkel i Norge stort sett er knyttet til sykling om sommeren. Med elsykkel har dette endret seg.

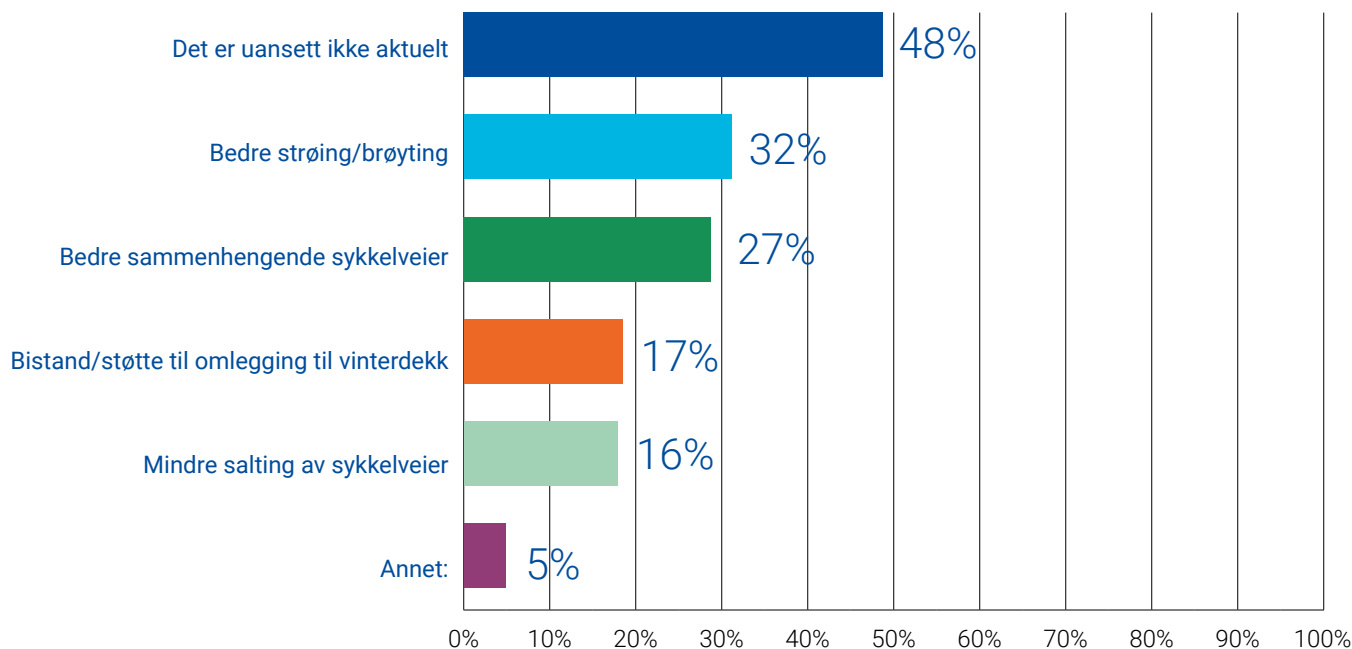
Halvparten (50 prosent) oppgir at de sykler om vinteren. I alle årene Norsk elbilforening har gjennomført undersøkelsen, har elsyklistene i høy grad oppgitt at de bruker elsykkelen på vinteren. Tallene har hvert år ligget mellom 44 og 50 prosent. Dette tallet har aldri vært høyere enn svarene i fjorårets undersøkelse.

6.1 Ønsker seg bedre forhold

Norsk elbilforening er opptatt av at flere skal velge elsykkel som transportform. Størst effekt av sykling får vi når elsykkelen blir brukt hele året. Derfor er det viktig å spørre hva som kan bidra til dette og hva som gjør at folk lar være å bruke elsykkelen om vinteren. Et interessant svar å merke seg er at det for en stor andel (48 prosent) uansett ikke er aktuelt å bruke elsykkelen om vinteren. Det kan ha en sammenheng med hva slags type elsykkel man har, og til hvilken bruk den er tenkt. Et eksempel kan være at om du har en elsykkel som er ment for sykling i terrenget, så har du ikke samme behov for tilrettelegging på vei, fordi du faktisk ikke sykler om vinteren (se kapittel 6.2 og tabell 1.2).

Men av de som faktisk bruker elsykkelen, er bedre vintervedlikehold som strøing og brøyting på elsyklistenes toppliste over tilrettelegging over hva som kan gjøre at det er mer attraktivt å sykle om vinteren.

Bedre sammenhengende infrastruktur står som en god nummer to. En del kommuner har gitt bistand og støtte til omlegging til vinterdekk for mange syklistene. Dette synes elsyklistene er et marginalt viktigere tiltak enn å redusere saltingen på sykkelveiene.



Figur 8: Hva skal til for at det skal bli mer attraktivt å bruke elsykkel om vinteren? (flere valg)

6.2 Nytte- og lastesykling om vinteren

Har du en lastesykkel eller en longtail, så er tilbøyeligheten til å sykle på vinteren svært høy. Hele 92 prosent av dem som oppgir at de har longtail, oppgir at de sykler på vinteren. 83 prosent av dem som har lastesykler oppgir at de sykler på vinteren. Det bør legges til at kategoriene hadde litt for få respondenter. Dette er likevel svært interessante tall, også fordi de skiller seg ut fra de andre elsykkeltypene. Denne type elsykler har større mulighet for å erstatte bilkjøring og det er dermed ekstra interessant å se hva de mener om tilrettelegging.

	Bysykel/urban	Terreng/e-MTB	Hybrid/tur	Longtail	Lastesykkel
Ja	47 %	60 %	43 %	92 %	83 %
Nei	53 %	40 %	57 %	8 %	18 %

Tabell 2: Sykler du om vinteren? Svarene filtrert på sykkeltype.

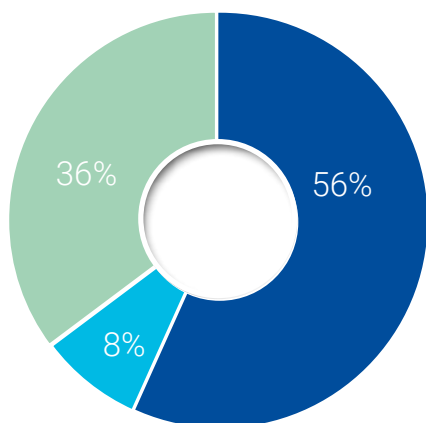
7. Elsyklister liker service

Mange er ikke klar over det ekstra behovet for vedlikehold som elsykkelen krever. Både fordi en elsykkel har flere komponenter enn en tradisjonell sykkel, og fordi den brukes mer, så bør vedlikehold og service på en elsykkel skje oftere. Slitasjen både på drev og bremses vil være mer enn på en vanlig sykkel, også fordi en elsykkel er tyngre enn andre sykler.

En elsykkel har mer elektronikk enn tradisjonelle sykler og de veier mer. Når de i mange sammenhenger også blir brukt mer, krever det mer vedlikehold, mer verktøy og mer kunnskap for å vedlikeholde enn på tradisjonelle sykler. Noen av komponentene krever også egne tillatelser fra fabrikant for å drive vedlikehold og service, og dette handler først og fremst om software-oppdatering og sjekk og avlesing av status på batteristyringssystemet.

7.1 Ja til service

Halvparten av alle elsyklister kjøper service-tjenester på elsykkelen sin, enten service ved sykkelverksted ved behov, eller jevnlig service der elsykkelen ble kjøpt. Hver tredje elsyklist foretrekker å utføre service selv på sykkel sin. Noen svar er gitt av ferske elsyklister som foreløpig ikke har hatt behov for service, og noen utviser en «happy-go-lucky»-holding. Det er dem som foretar lite service og håper sykkel holder lengst mulig.



Det at nærmere seks av ti ønsker å kjøpe service til elsykkelen, gir et signal om at det er viktig for forhandlere å tilby service, og med flere elsykler på veiene vil det være økt behov for elsykkelreparatører i årene som kommer.

- Kjøper service
- Gjør lite og håper det holder lengst mulig
- Gjør det selv

Figur 9: Hvordan vedlikeholder du sykkel?



8. Elsyklister liker trygg parkering

Tilrettelegging for elsykler og tilrettelegging for tradisjonelle sykler vil i mange sammenhenger være to sider av samme sak. God infrastruktur med gode sykkelveier, vedlikehold av eksisterende sykkelveinett er eksempler på tilrettelegging som gagnar begge gruppene.

Når vi spør om ulike tiltak som vil bedre forholdene for elsyklister, topper trygg parkering listen over ønskede tiltak. Her antar vi at elsyklistene skiller seg fra tradisjonelle syklistene, nettopp fordi elsykkelen som regel koster vesentlig mer enn andre sykler. 94 prosent mener det er viktig eller svært viktig med trygge parkeringsplasser dersom flere skal bruke elsykkel. Det er også interessant at så mange opplever mulighet for å prøve elsykkel som viktig eller svært viktig (81 prosent). Dette kan ha sammenheng med det vi har sett tidligere, at mange kjøper elsykkel relativt kort tid etter at de har prøvd elsykkel for første gang og at det å få prøve elsykkelen er vesentlig.

	Svært viktig	Viktig	Verken eller	Lite viktig	Svært lite viktig
Trygge parkeringsplasser for elsykkel	67 %	27 %	4 %	1 %	0 %
Sykkelveier	64 %	29,5 %	4 %	1 %	1 %
Skilting av sykkelveier	32 %	47 %	13 %	5 %	2 %
Mulighet til å prøve elsykkel	33 %	48 %	12 %	4 %	1 %

Tabell 3: Hvor viktig er følgende tiltak for å få flere til å kjøpe og/eller bruke elsykkel?

9. Elsyklister liker stæsj

Elsykler er sykler som i utgangspunktet koster vesentlig mer enn tradisjonelle sykler. De brukes også mer og muligens også på en annen måte enn andre sykler. Derfor er det også interessant å se på hvilke typer tilleggsutstyr som elsyklistene kjøper til sykkelen sin. I stor grad vil type ekstrautstyr si noe om hvilken bruk elsykkelen har. Det handler ikke bare om hva elsyklisten foretrekker, men også om hva som faktisk er mulig på den enkelte elsykkel. Har du en gravel-elsykkel (elektrisk grusracer) eller en E-mtb (elektrisk terreng-sykkel) er det lite sannsynlig at du har bagasjebrett, mens har du en bysykkel er sannsynligheten høy for at du både har bagasjebærer samt annet utstyr for frakt, enten veske eller kurv.

Vi har spurt om følgende utstyr: Bagasjebærer, sykkelveske foran og bak, piggdekk, fjærende setepinne, kurv foran og bak, barnesete, styremuffer, reimdrift. Svært mange har bagasjebærer (77 prosent). 65 prosent har sykkelvesker, enten foran, bak eller begge deler. 22 prosent har kurv og tolv prosent har barnesete. Og selv om 50 prosent oppgir at de sykler om vinteren, svarer kun 41 prosent at de har piggdekk.



Figur 10: Hva slags utstyr har du på/til elsykkelen din? (flere valg)

En relativt stor andel (15 prosent) oppgir at de har fjærende setepinne, mens 5 prosent oppgir at de har reimdrift. Stadig flere elsykler kommer nå med reimdrift. Tidligere har man typisk måttet spesialbestille reimdrift. Utviklingen her er spennende å følge med på, nettopp fordi reimdrift ikke utsettes for slitasje på samme måte som kjededrift, og dermed er et bedre valg på vinterføre på veier som saltes eller gruses.

Mange har lagt inn svar på foretrukket ekstrautstyr til sykkelen i fritekst, og det er stor variasjon på hva den enkelte elsyklist svarer på hva det har kjøpt av tilleggsutstyr. Av dette kan vi slå fast at elsyklister liker mye ekstrautstyr og stæsj til elsykkelen.



Elsyklisten 2021

Hulda Tronstad,

seniorrådgiver elektrisk mobilitet i Norsk elbilforening

Helene Busengdal,

rådgiver i Norsk elbilforening

Ønsker du mer informasjon om
rapporten, ta kontakt med:

hulda@elbil.no



Norsk **elbil**forening