

DELEMOBILITET I FORSTÆDERNE
APRIL 2025
BEFOLKNINGSUNDERSØGELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE

- 1. INTRODUKTION // s. 3**
- 2. HOVEDKONKLUSIONER // s. 5**
- 3. GENNEMGANG AF RESULTATER // s. 10**
- 4. DEMOGRAFI // s. 40**
- 5. KONTAKT // s. 42**



I. INTRODUKTION



OM UNDERSØGELSEN

Formål med undersøgelsen

Med denne undersøgelse ønsker Region Hovedstaden at afdække borgernes transportvaner samt kendskab og holdning til de dele-elcykler, der siden september 2024 har været tilgængelige i ni forstadskommuner.

Målgruppen

Målgruppen for denne undersøgelse er efter aftale med kunden fastsat til personer i alderen 18 år og derover bosat i en af de ni kommuner langs Hovedstadens Letbane.

Undersøgelsens gennemførelse

Undersøgelsen er gennemført som internetundersøgelse i perioden 1. april til 24. april 2025. Region Hovedstaden har stået som afsender af invitationsbreve og en efterfølgende påmindelse via e-post. Samlet set blev 2.760 interview gennemført. Dette vurderes som et tilfredsstillende resultat for en undersøgelse af denne type.

Tekstrapport med hovedkonklusioner

Denne tektrapport opsummerer hovedkonklusioner og skal give overblik over undersøgelsens resultater. I kommenteringen er der udover de overordnede resultater kommenteret på forskelle de ni kommuner. Der er også kommenteret på forskelle mellem køn og alder. Der kommenteres kun på signifikante sammenhænge i rapporten. Grundet oprunding kan der i enkelte tilfælde være mindre afvigelser ved sammenlægning af svarkategorier.

Tabelrapporten indeholder flere informationer

For en nærmere beskrivelse af gennemførelsen af undersøgelsen, spørgeskemaet og detaljeret beskrivelse af resultaterne henvises til tabelrapporten.



2. HOVEDKONKLUSIONER

Langt de fleste borgere har lagt mærke til Dott-cyklerne, men de har ikke ret godt kendskab til dem

Mange borgere føler sig ikke godt nok informeret om cyklerne - dette kan ses som indikation på et ønske om at vide mere om tilbuddet

Dott-cyklerne har været synlige i bybilledet for langt de fleste borgere – mindre end hver 10. har ikke set dem.

- Næsten alle borgerne i de ni forstadskommuner, har set Dott-cyklerne. Det er således mere end 9 ud af 10 (92%) borgere, der har set cyklerne enten i bybilledet og/eller i medierne og/eller på hjemmesider, og det er altså færre end hver 10. (8%), der ikke aktivt kan huske at have set delecyklerne.
- Langt de fleste borgere angiver, at de har set dele-elcyklerne rundt omkring i bybilledet (91%). Mere end 3 ud af 4 (77%) svarer, at de har set dem flere/mange steder i bybilledet. Cyklerne har altså været markant tilstede i bybilledet og har dermed skabt en klar konkret synlighed omkring projektet for borgerne.

På trods af den store synlighed, er det kun hver 3. borger, der har et egentligt kendskab til Dott-cyklerne

- Til trods for den store synlighed (særligt i bybilledet), er der mange borgerne, der ikke oplever, at have et egentligt kendskab til cyklerne eller projektet. Samlet set er det kun 37%, der svarer, at de kender cyklerne lidt (16%), kender noget (9%), kender godt (11%) eller kender meget godt (2%).
- Knap hver 4. (22%) har hørt/læst om cyklerne, uden dog at have et decideret kendskab til projektet. 37% svarer, at de hverken kender eller har hørt om dele-elcyklerne.
- Dette viser, at cyklernes synlighed i bybilledet ikke per automatik medfører en konkret viden om Dott-cyklerne. Selvom borgerne har set cyklerne, har de altså ofte ikke noget egentlig nærmere kendskab til dem.
- Sammenligner man kendskabet på tværs af kommunerne, ses der klare forskelle. Blandt borgerne i Vallensbæk Kommune (50%) og Albertslund kommune (47%), er der markant flere, der har vist et niveau af kendskab. Omvendt er kendskabsniveauet signifikant lavere i Lyngby-Taarbæk (31%) og Rødovre kommune (29%).

De fleste borgere føler, at de mangler information om dele-elcyklerne

- Det lave kendskabsniveau afspejler sig også i, at mange borgere føler, at de ikke er blevet godt informerede om dele-elcyklerne i deres kommune. Det er således mindre end hver 10. (8%), der føles sig (6%) eller meget godt (2%) informerede.
- Lidt over hver 3. (35%) føler sig hverken godt/dårligt informeret, mens mere end halvdelen (56%) føler sig decideret dårligt/meget dårligt informerede om cyklerne.
- Mens borgerne altså har oplevet, at cyklerne er tilstede i bybilledet i deres kommune, oplever de ikke, at der har været en tilsvarende informationsindsats omkring dem. Dette medfører et lavt kendskab og en følelse af ikke at være blevet informeret tilstrækkeligt om cyklerne.
- Samtidigt kan resultatet hvor mere end halvdelen af borgerne (56%) føler sig dårligt/meget dårligt informerede også ses som udtryk for, at relativt mange borgere faktisk ønsker mere information om cyklerne. Det lave kendskab er altså ikke nødvendigvis udtryk for en manglende interesse. Det bør derfor overvejes at styrke informationsindsatsen angående projektet, således at cyklerne højes synlighed også kan konverteres til et højere kendskabsniveau.
- Ser man på de kommunale forskelle i tilfredsheden med informationen, er der flere i Vallensbæk Kommune (17%) og Ishøj Kommune (16%) og færre Rødovre Kommune (5%) og Brøndby Kommune (5%), der føler sig godt/meget godt informeret.

Det lave kendskab afspejler sig også i, at få borgere har prøvet at bruge Dott-cyklerne

Dog har en relativt stor andel af brugerne benyttet Dott-cyklerne frem for at tage bilen

Et fåtal af borgere har prøvet dele-cyklerne

Mere end hver tredje bruger har bil som primær transportform

- På nuværende tidspunkt er der ikke mange, der har prøvet Dott-delecykler. Det er således kun 4% af borgerne i de ni forstadskommuner, der angiver, at de har prøvet cyklerne. Heraf har 3% prøvet dem en enkelt gang og 1% mellem 2-3 gange, mens ligeledes 1% har benyttet dem 4 gange eller mere. 12% har ikke selv prøvet dem, men kender nogen, der har. Langt de fleste (82%) har dog hverken selv prøvet dem og kender heller ikke nogen, der har.
- Det lave kendskabs- og informationsniveau må her tænkes at spille en rolle, da det er sandsynligt, at borgerne er mindre tilbøjelige til at bruge cyklerne, når de ikke føler, at de har et egentligt kendskab til dem.
- I forhold til Dott-cyklernes aftryk på kommunernes trafikmønstre, er det interessant, at mere end hver tredje (37%) der har prøvet delecyklerne er bilister. Cyklerne bruges altså ikke kun blandt borgere i kollektiv trafik eller cyklister, men også af bilister.

Flest angiver, at de ville have taget bussen, hvis cyklerne ikke var til rådighed

- Men næsten hver 3. angiver, at Dott-cyklerne erstatter bilture

- Halvdelen af brugerne (50%) angiver, at de ville have taget bussen, hvis de ikke havde kunnet benytte Dott-cyklerne. Lige over hver 3. (36%) svarer, at de ville have gået, mens lidt færre svarer, at de ville have cyklet (31%). 29% svarer, at de ville have taget S-toget og/eller personbil.
- Selvom Dott-cyklerne altså erstatter mange forskelligartede transporttyper, er det interessant, at næsten hver 3. (29%) har erstattet bilture med brug af Dott-cyklerne. Det vidner om, at cyklerne for relativt mange brugere ses som et alternativt til at tage bilen. Et øget brug af Dott-cyklerne må dermed formodes at kunne have en effekt på bilturene i kommunerne.

Brugerne er delte i forhold til deres generelle tilfredshed med at bruge cyklerne – tilfredsheden er højest blandt bilister

Særligt prisen for at bruge cyklerne er en udfordring for mange brugere

- Lidt over hver 3. (37%) har generelt været tilfredse/meget tilfredse med at bruge Dott-delecyklerne, men samtidig har mere end hver 4. været utilfredse/meget utilfredse (28%). Disse tal viser, at selvom mange har haft en god oplevelse, så er der fortsat et stort potentiale for at endnu flere borgere kan få en god oplevelse med delecyklerne. På nuværende tidspunkt ses der altså en relativt varieret brugeroplevelse ift. Dott-cyklerne.
- Ser man på hvilke brugere, der har været mest tilfredse, er det interessant, at særligt bilister har været tilfredse/meget tilfredse (51%), mens færre, der normalt transporterer sig ved egen cykel/elcykel er tilfredse/meget tilfredse (20%). Den overordnede tilfredshed er altså særligt høj blandt bilister.
- Ser man på de mere specifikke deloplevelser ved brugen af Dott-cyklerne, er tilfredsheden størst ift. oplevelsen af, at cyklerne er gode at cykle på (63%). Herefter følger tilfredsheden med antallet af lokationer, hvor cyklerne kan hentes/afleveres (49%) og placeringen af lokationerne (44%).
- Prisen for at benytte cyklerne skiller sig ud med en markant lavere andel tilfredse/meget tilfredse (27%) og flere utilfredse/meget utilfredse (42%). Det er ift. pris, at brugerne på nuværende tidspunkt ikke er tilfredse med Dott-cyklerne.

En styrket informationsindsats kan styrke borgernes sandsynlighed for at bruge cyklerne markant

Relativt få forventer at benytte cyklerne i løbet af det næste år, dette kan dog i høj grad ses i lyset af manglende viden

Under hver 10. mener det er sandsynligt, at de vil benytte cyklerne det næste år

– 7 ud af 10 mener at det er usandsynligt

- Blandt de borgere der ikke har prøvet cyklerne, angiver 8% at det er sandsynligt/meget sandsynligt, at de vil benytte Dott-cyklerne inden for det næste år.
- Omvendt svarer 7 ud af 10 (70%), at det på nuværende tidspunkt er usandsynligt/meget usandsynligt, at de vil bruge cyklerne inden for det næste år. De fleste borgere vurderer således ikke selv på nuværende tidspunkt, at de er en del af den potentielle brugergruppe.
- Der ses ikke nogen markante forskelle i andelen af potentielle brugere kommunerne imellem. De ligger på mellem 7% og 11%.

Bedre information er essentielt, hvis gruppen af potentielle brugere skal forøges

- Der ses en klar sammenhæng mellem oplevelsen af, at føle sig velinformeret om projektet og være tilbøjelig til at bruge cyklerne inden for det næste år. Således er det kun 7%-9% af de borgere, der føler sig meget dårligt-hverken godt eller dårligt informerede, der finder det sandsynligt/meget sandsynligt at benytte dele-elcyklerne i løbet af det næste år.
- Blandt borgere der føler sig godt informerede findes 22% der sandsynligt/meget sandsynligt, mens 45% af de borgere der føler sig godt/meget godt informerede finder det sandsynligt/meget sandsynligt.
- Dette viser, at når først borgerne som minimum er godt informerede om projektet, stiger deres tilbøjelighed til at prøve cyklerne også markant. En styrket informationsindsats kan altså være en meget vigtigt fokuspunkt, da det sandsynligvis ville øge gruppen af potentielle brugere markant.
- Dette understreges også af, at mere end hver 3. borger (34%) angiver grunde til fravalg af Dott-cyklerne der relaterer sig til manglende viden. Manglende viden er altså for mange borgere en vigtig barriere ift. at vælge cyklerne.

Mange borgerne vurderer at Dott-cykler har et potentiale for at øge deres brug af den kollektive trafik eksempelvis når Letbanen åbner

- Samlet set svarer næsten hver 3. (32%), at de tror det er sandsynligt/meget sandsynligt, at dele-elcyklerne vil øge deres brug af kollektiv trafik, eksempelvis når Letbanen åbner. Lige så mange (32%) brugere svarer, at det er usandsynligt/meget usandsynligt.
- Selvom andelen der finder det sandsynligt og usandsynligt er lige store, er det markant, at næsten hver 3. bruger vurderer det som sandsynligt, at Dott-cyklerne vil få dem til at bruge kollektiv trafik mere.
- Dette viser, at mange brugere allerede selv ser en sammenhæng mellem Dott-cyklerne og den kollektive trafik.

Der ses en klar opbakning til flere grønne transportformer blandt borgerne

Dele-elcykler ses som en væsentlig del af grøn mobilitet, men samtidigt kræver nye transportformer tilvænning blandt borgerne

Flertallet af borgerne ønsker flere grønne transportformer i deres kommune

- Næsten 6 ud af 10 (59%) borgere er overvejende enige/helt enige i, at der er brug for flere grønne transportformer i kommunen, for at reducere antallet af biler og forbedre luftkvalitet og klima. Omvendt er 15% der er overvejende uenige/helt uenige.
- Der er altså en klar opbakning til at der arbejdes på at der etableres flere grønne transportmuligheder. Der er flere i Gladsaxe Kommune (64%) og færre i Ishøj Kommune (51%) der er overvejende enige/helt enige. Det helt gennemgående billede er dog, at der er markant flere enige end uenige på tværs af alle kommunerne.

Borgerne mener at dele-elcykler er vigtige for at skabe mere grøn transport i byen

- Dele-elcyklerne ses som en vigtig del af udbredelsen af mere grønne transportløsninger. Således angiver lige over halvdelen (51%), at de er overvejende enige/helt enige i, at dele-elcyklerne er et vigtigt alternativ, der skaber mere grøn transport i deres by ved fx at erstatte kortere bil- og taxature. Omvendt er lige over hver 5. (21%) overvejende uenige/helt uenige.
- Med tanke på at så relativt få borgere har benyttet eller har et godt kendskab til cyklerne på nuværende tidspunkt, er det markant, at mere end halvdelen ser dele-elcyklerne som vigtige i forhold til den grønne omstilling. Det vidner om en grundlæggende positiv holdning til dele-elcyklerne og et ønske flere grønne transportformer i kommunen.

Næsten hver 4. mener, at dele-cyklerne skaber bedre sammenhæng ift. kollektiv transport – denne andel kan dog stige markant når Letbanen åbner

- Samlet set angiver 23%, at de er overvejende enige/helt enige i, at dele-elcykler er med til at skabe en bedre sammenhæng i deres transport, når de anvender den kollektive trafik i kommunen. Omvendt er det 43% der er overvejende uenige/helt uenige i dette.
- Dette resultat skal potentielt også ses i relation til, at undersøgelsen er gennemført før Letbanen er begyndt at køre. Da Dott-cyklerne i høj grad også er tænkt som transportmiddel til og fra stationerne på Letbane-strækningen, er det sandsynligt, at denne andel vil stige, når først Letbanen tages i brug.

Borgerne mener, at dele-elcykler hører til en grøn fremtid – men at det tager tid at vænne sig til nye transportformer

Næsten hver fjerde forventer at bruge dele-cyklerne, når først de har vænnet sig til muligheden

- Næsten 6 ud af 10 (59%) er overvejende enige/helt enige i, at dele-elcyklerne er en del af grøn fremtid, men at det også tager tid at vænne sig til nye transportformer. Omvendt er 17% overvejende uenige/helt uenige. Den dominerende holdning blandt borgerne er altså, at dele-elcyklerne er del af den grønne fremtid, men at det tager tid at tage nye transportformer i brug.
- Dette afspejler sig også i, at næsten hver fjerde (24%) er overvejende enige/helt enig i, at de på sigt vil begynde at bruge dele-elcyklerne mere, når de først har vænnet sig til dem, mens næsten halvdelen (48%) er overvejende uenige/helt uenige.
- Selvom flertallet ikke tror de vil begynde at benytte cyklerne på sigt, er det dog markant, at næsten hver 4. forventer dette, særligt med tanke på det relativt lave kendskabsniveau på nuværende tidspunkt.
- Et øget kendskab og en længere periode, hvor Dott-cyklerne er tilgængelige, vil altså øge mange borgers tilbøjelighed til at benytte cyklerne.

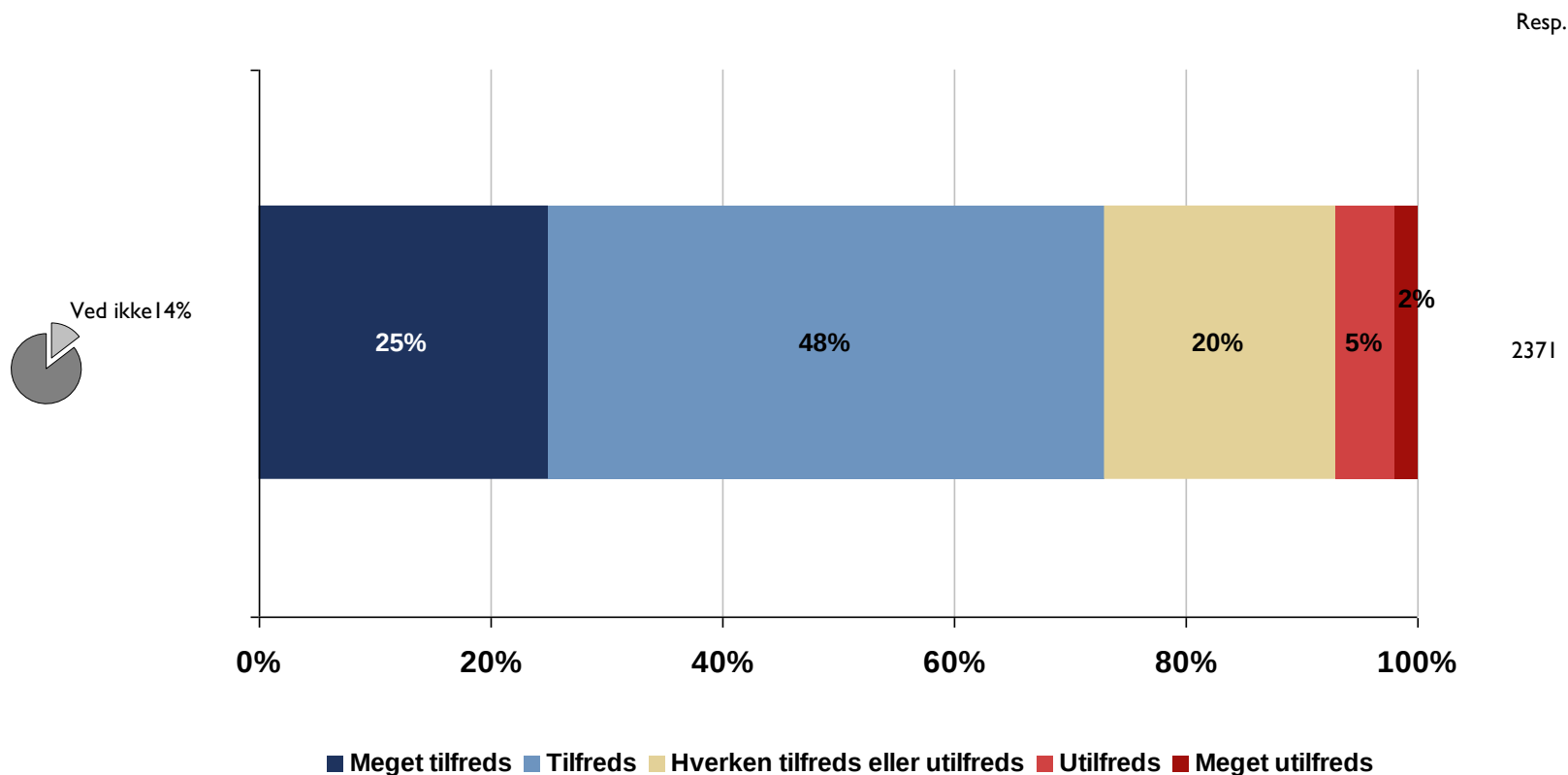


3. GENNEMGANG AF RESULTATER



3.1. GENEREL TILFREDSHED SOM CYKLIST I KOMMUNEN

6. ER DU GENERELT TILFREDS ELLER UTILFREDS MED AT VÆRE CYKLIST I DIN KOMMUNE?*



Næsten 3 ud af 4 borgere er tilfredse med at være cyklister i kommunen

Samlet set angiver 73%, at de enten er tilfredse (48%) eller meget tilfredse (25%) med at være cyklister i deres kommune.

Hver 5. (20%) er hverken tilfreds eller utilfreds, mens kun 6% er utilfredse (5%) eller meget utilfredse (2%).

Der ses altså en særdeles høj og udbredt cykeltilfredshed blandt borgerne i de 9 kommuner langs letbanen.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

En større andel af borgere i Albertslund Kommune (83%) er tilfredse/meget tilfredse, mens andelen omvendt er lavere i Herlev Kommune (67%) og Lyngby-Taarbæk Kommune (69%) sammenholdt med gennemsnittet på 73%.



Flere mænd (76%) end kvinder (71%) er tilfredse/meget tilfredse med at være cyklister i deres kommune.

5. ANGIV ÅRSAGERNE TIL, AT DU IKKE CYKLER TIL HVERDAG. DU KAN VÆLGE FLERE SVAR

Resp.

Vejrforhold og distance er de primære årsager til ikke at cykle – bekvemmelighedsfaktorer spiller dog også en stor rolle

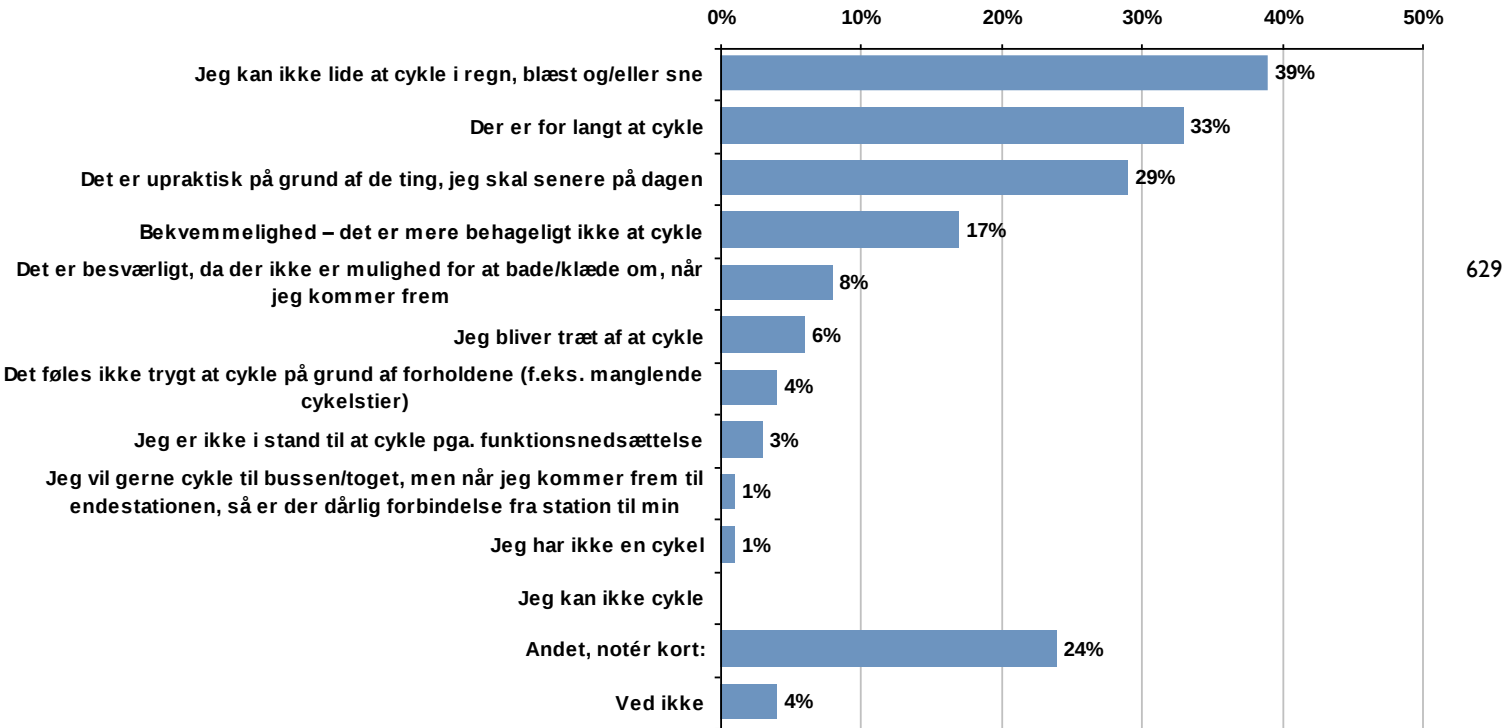
Blandt de respondenter der ikke cykler, svarer flest, at det skyldes, at de ikke kan lide at cykle i regn, blæst og/eller sne (39%). Hver 3. (33%) svarer, at der er for langt at cykle til dér, hvor de skal hen. De to største enkeltstående årsager til fravalg af cykel er altså distancen og vejret.

Samtidigt spiller praktik og bekvemmelighed også en markant rolle. Således angiver næsten halvdelen (45%) af de borgere der ikke cykler et eller flere svar, der er relateret til dette. Det er således næsten 3 ud af 10 (29%), der ikke cykler, da det er upraktisk ift. hvad de skal senere på dagen, mens 17% synes det er mere bekvemt ikke at cykle og 8% synes, at det er besværligt at cykle, da der ikke er mulighed for bad/omklædning ved ankomststedet.

Bekvemmelighed er altså sammen med vejr og distance de primære årsager til fravalg af cyklen.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der ses ingen markante kommunale forskelle for dette spørgsmål.



Alder



Sammenlignet med gennemsnittet, så er det det er særligt de 30-39 årige, der fremhæver faktorer inden for praktik og bekvemmelighed (55%), hvor det på den anden side blot er 38% af de 70+.

Samme udvikling ses i andelen, der har svaret, at der er for langt at cykle. Her er det igen de 30-39 årige, der hyppigst har angivet distance (41%). Tendensen falder med alderen og ender på blot 21% for de 70+.

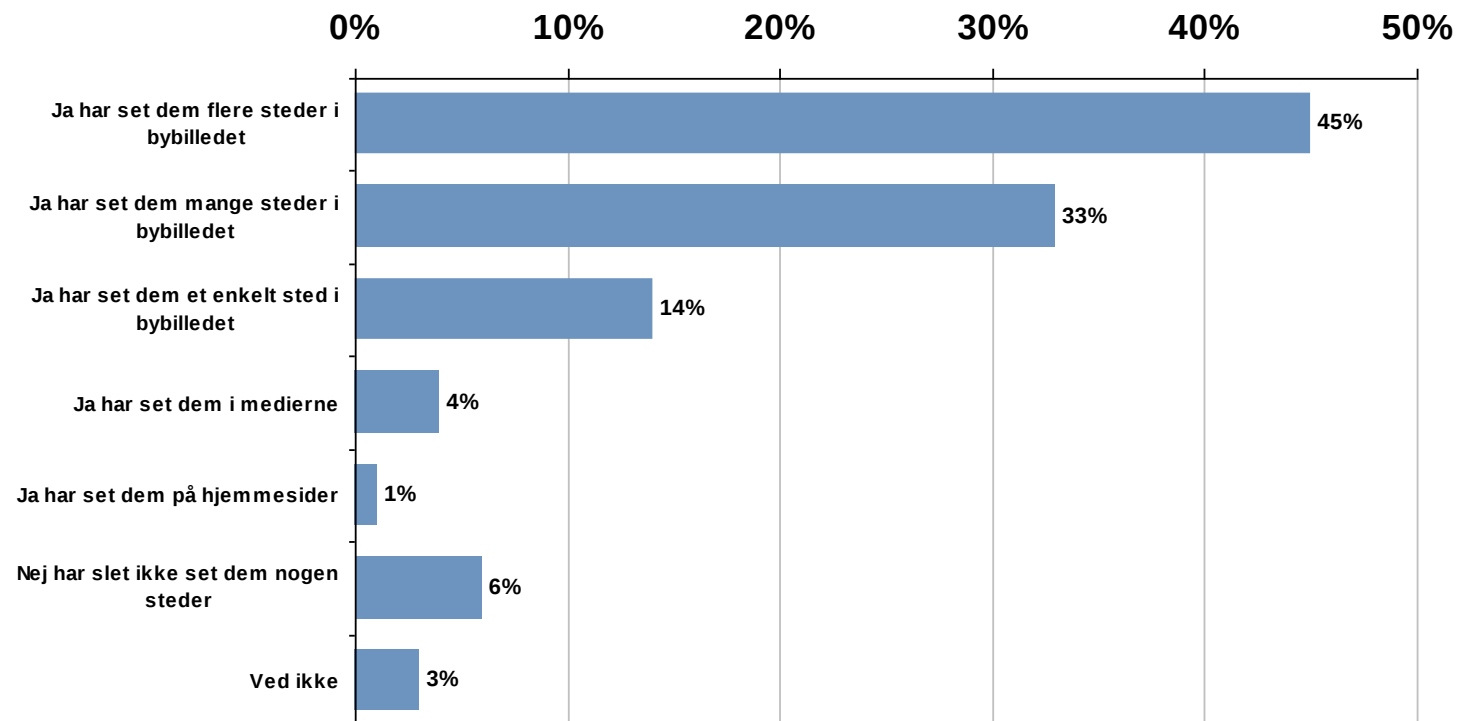


3.2. KENDSKAB TIL DELE-ELCYKLERNE FRA DOTT

7. HAR DU SET DISSE DELE-ELCYKLER NOGEN STEDER?

Resp.

2760



Dott-cyklerne har været synlige i bybilledet for langt de fleste borgere

Samlet set angiver 92% af borgerne, at de som minimum har set cyklerne enten i bybilledet og/eller i medierne og/eller på hjemmesider. Kun 8% af borgerne kan altså ikke aktivt angive, at de har set deleelcyklerne nogle steder. Generelt har cyklerne fra Dott altså haft en stor synlighed under prøveperioden.

Flest har set cyklerne flere steder i bybilledet. Det er således samlet set 77% af borgerne der svarer, at de har set Dott-cyklerne flere steder/mange steder i bybilledet.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Lidt flere i Albertslund Kommune (97%), Glostrup Kommune (97%), Vallensbæk Kommune (97%) og Ishøj Kommune (96%), har set cyklerne i bybilledet/medierne/på hjemmesider, mens andelen omvendt er lidt lavere i Lyngby-Taarbæk Kommune (86%), sammenholdt med gennemsnittet på 92%.



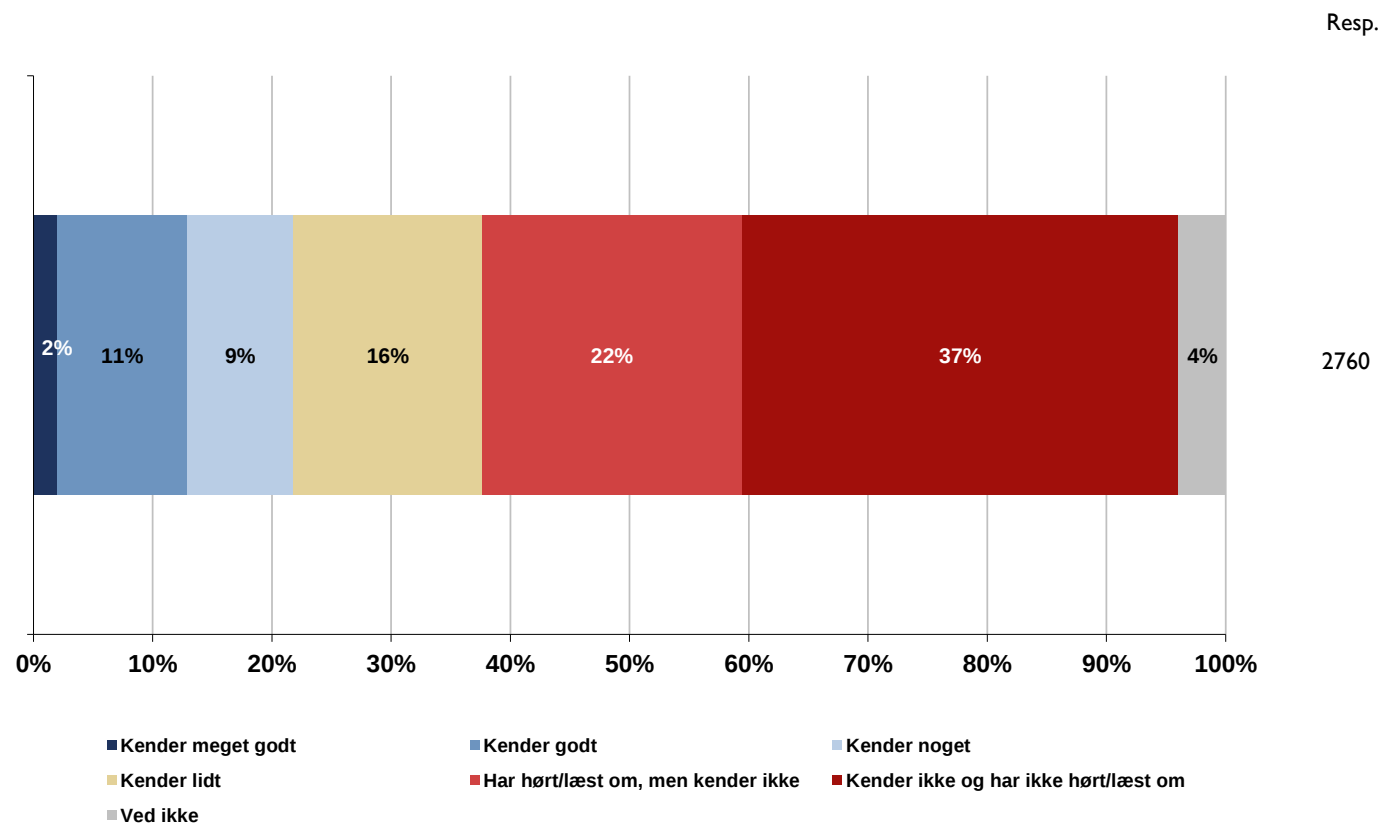
Alder

Lidt flere af de 18-29-årige har set cyklerne (94%), mens andelen omvendt er lidt lavere blandt de 50-59-årige (88%) sammenlignet med gennemsnittet på 92%.



Lidt flere med cykel/elcykel som primært transportmiddel har set Dott-cyklerne (95%), mens andelen omvendt er lidt lavere blandt borgere med personbil mv. som primært transportmiddel (90%) i forhold til gennemsnittet på 92%.

8. KENDER DU ELLER HAR DU LÆST ELLER HØRT OM DE DOTT DELE-ELCYKLER, SOM NI FORSTADSKOMMUNER OG REGION HOVEDSTADEN HAR STILLET TIL RÅDIGHED FOR BORGERNE?



Selvom Dott-cyklerne har været meget synlige i kommunerne, er det kun hver 3. borger der har en grad af kendskab til dem

På trods af næsten alle borgere har set cyklerne, er det kun 37%, der angiver, at kende lidt (16%), kende noget (9%), kende godt (11%) eller at kende meget godt (2%) til Dott-cyklerne.

22% svarer, at de har hørt/læst om cyklerne, uden dog at kende decideret til dem, mens 37% hverken kender eller har hørt/læst om dem. 4% svarer 'ved ikke'.

Det overordnede billede er altså, at der er et relativt begrænset kendskab til Dott-cyklerne, og at kendskabsniveauet også er relativt lavt. Det er således kun 13% der har et godt/meget godt kendskab til cyklerne på nuværende tidspunkt.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Andelen der har et kendskab til dele-elcyklerne er højere i Vallensbæk Kommune (50%) og Albertslund Kommune (47%) sammenlignet med gennemsnittet på 37%. Omvendt er det lavere i Lyngby-Taarbæk Kommune (31%) og Rødovre Kommune (29%).



Flere mænd (39%) end kvinder (35%) angiver, at de har en grad af kendskab til Dott-cyklerne.

Alder

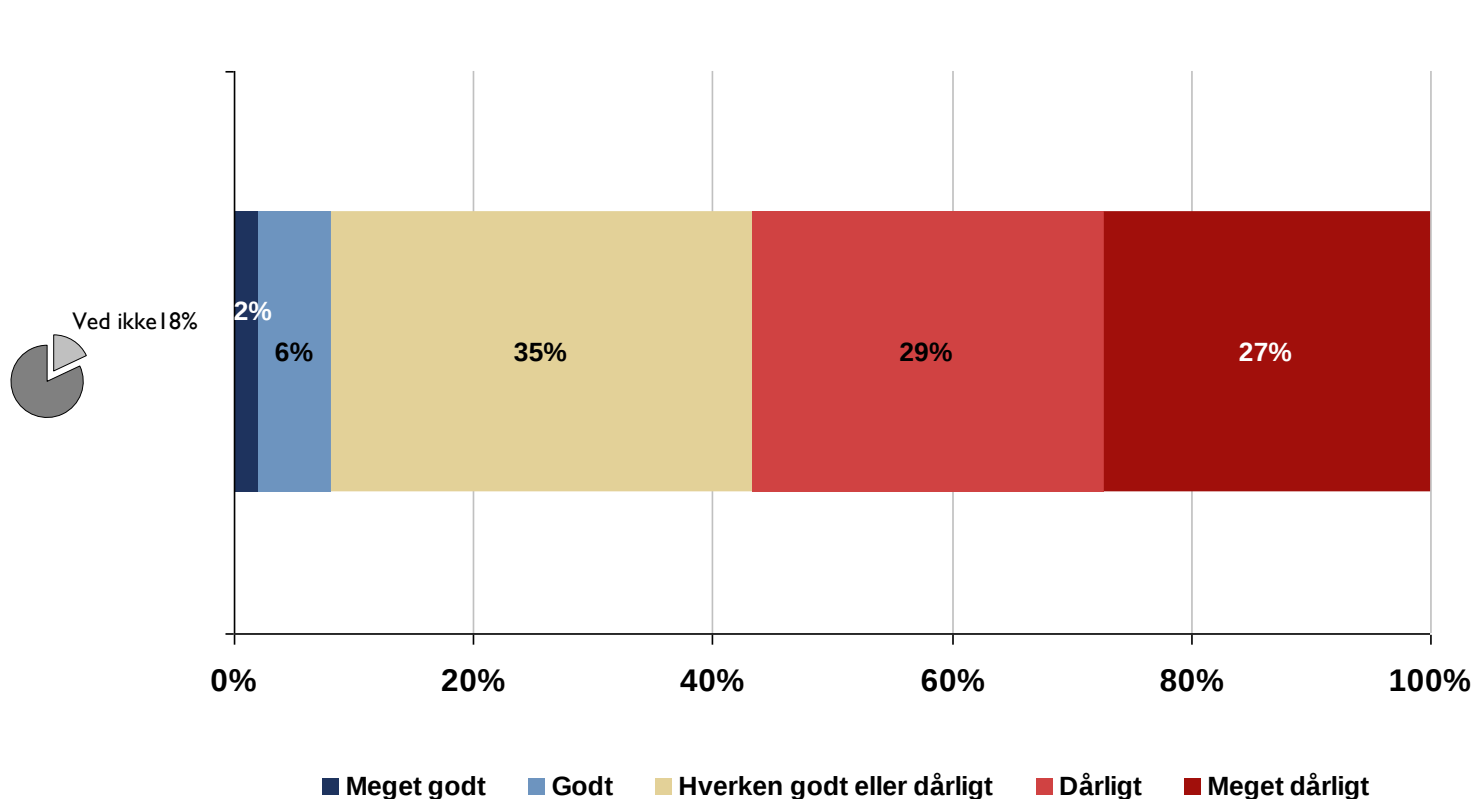


Andelen der et kendskab til dele-elcyklerne falder med alderen. Det er således 46% af de 18-29-årige der angiver dette. Herefter falder andelen løbende og ender på 31% af de 70+-årige.



Flere med cykel som primært transportmiddel angiver, at de har en grad af kendskab (41%) sammenholdt med gennemsnittet på 37%.

9. FØLER DU DIG GENERELT GODT ELLER DÅRLIGT INFORMERET OM DE DELE-ELCYKLER DER ER OPSTILLET I DIN KOMMUNE? FX OM PLACERING AF SPOTS, REGLER OG PRISER?



Borgerne føler altovervejende at de mangler information om dele-elcyklerne

Lidt mindre end hver 10. (8%), angiver at de føler sig godt (6%) eller meget godt (2%) informerede om de dele-elcykler der er blevet opstillet i deres kommune (fx ift. placering, regler og priser).

Lidt over hver 3. (35%) svarer, at de hverken føler sig godt eller dårligt informerede, mens mere end halvdelen (56%) føler sig dårligt (29%) eller meget dårligt (27%) informerede.

Der er altså markant flere der føler sig dårligt/meget dårligt informerede (56%) sammenlignet med godt/meget godt (8%). Borgerne efterlyser altså mere information om cyklerne.

18% har svaret 'ved ikke' til spørgsmålet om hvordan de føler sig informeret om dele-elcyklerne.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Flere i Vallensbæk Kommune (17%) og Ishøj Kommune (16%) føler sig godt/meget godt informerede, mens andelen omvendt er lavere i Rødovre Kommune (5%) og Brøndby Kommune (5%).

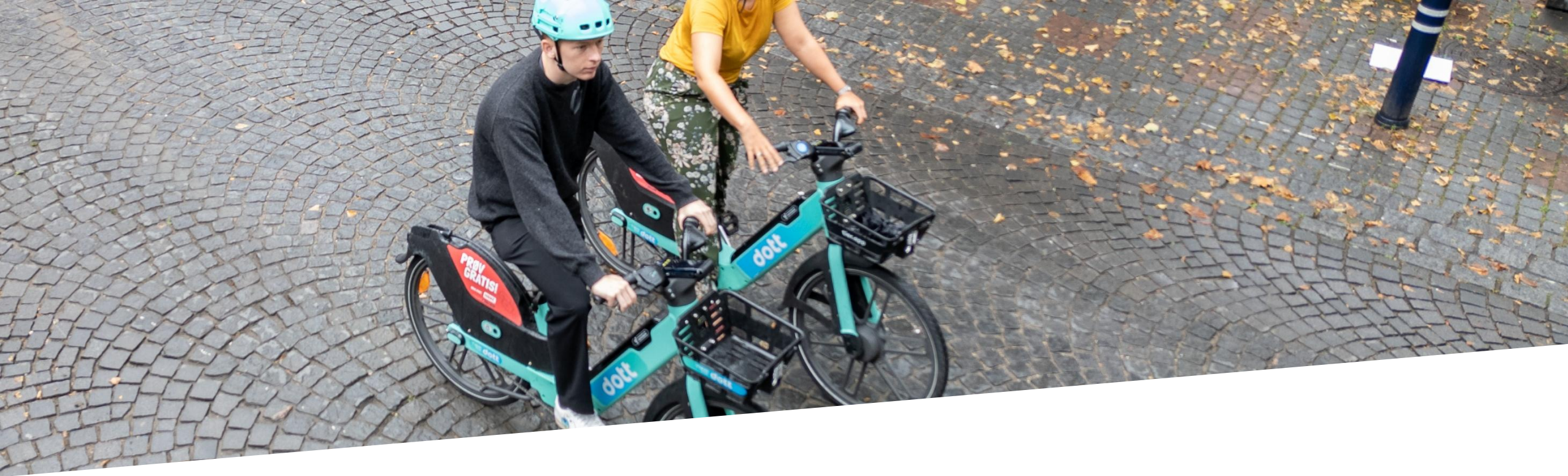


Flere mænd (10%) end kvinder (7%) svarer, at de føler sig godt/meget godt informerede. Omvendt er der flere kvinder (59%) end mænd (54%) der føler sig dårligt/meget dårligt informerede.

Alder

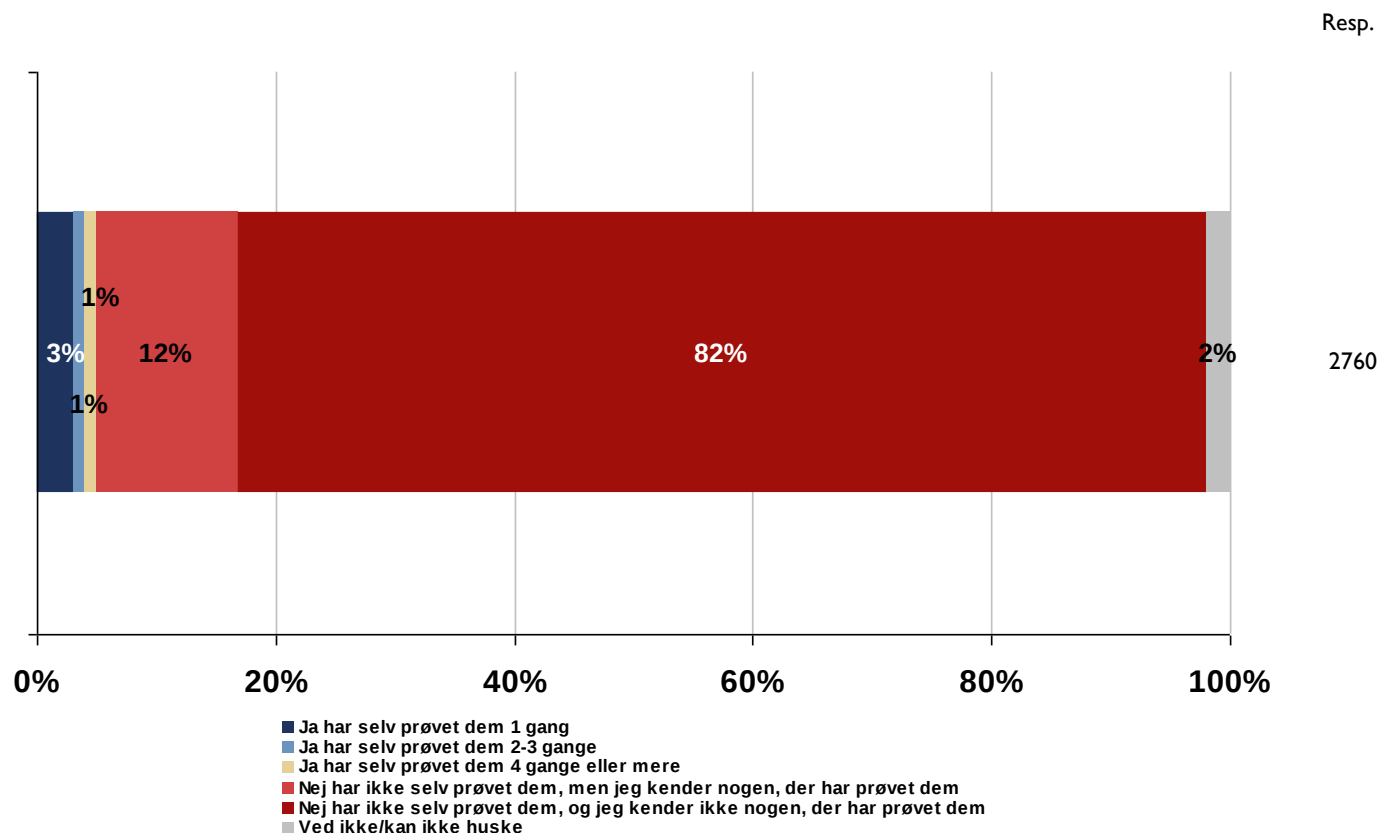


Andelen der føler sig dårligt/meget dårligt informerede er højere blandt de 30-39-årige (66%) sammenlignet med gennemsnittet 56%.



3.3 BRUG AF DOTT DELE-CYKLER

10. HAR DU SELV PRØVET DELE-ELCYKLERNE FRA DOTT, ELLER KENDER DU NOGEN SOM HAR PRØVET DEM?



Kun en lille andel af borgerne har prøvet Dott-cyklerne – de fleste brugere har kun prøvet cyklerne en enkelt gang

Samlet set angiver 4% af borgerne, at de har prøvet at bruge dele-elcyklerne fra Dott. Heraf er det 3%, der har prøvet dem 1 gang, mens 1% har prøvet dem 2-3 gange og ligeledes 1% har prøvet dem 4 gange eller mere. Blandt de borgere der har benyttet Dott-cyklerne, har flertallet altså kun benyttet dem en enkelt gang.

12% svarer, at de ikke selv har brugt cyklerne, men kender nogen der har brugt dem, mens mere end 8 ud af 10 (82%) hverken selv har brugt dem eller kender noget der har gjort dette.

Langt de fleste borgere har altså ikke benyttet Dott-cyklerne og kender heller ingen der har brugt dem.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der ses ingen signifikante forskelle mellem kommunerne for dette spørgsmål.



Flere mænd (6%) end kvinder (2%) har prøvet Dott-cyklerne. Samtidigt er der også flere mænd (14%) end kvinder (10%) der kender andre, der har prøvet dem.

Alder



Mange flere af de 18-29-årige (12%) har prøvet cyklerne, sammenlignet med gennemsnittet på 4%. Samtidigt er der også flere i denne aldersgruppe, der kender andre der har prøvet Dott-cyklerne (17%) i forhold til gennemsnittet for dette på 12%.



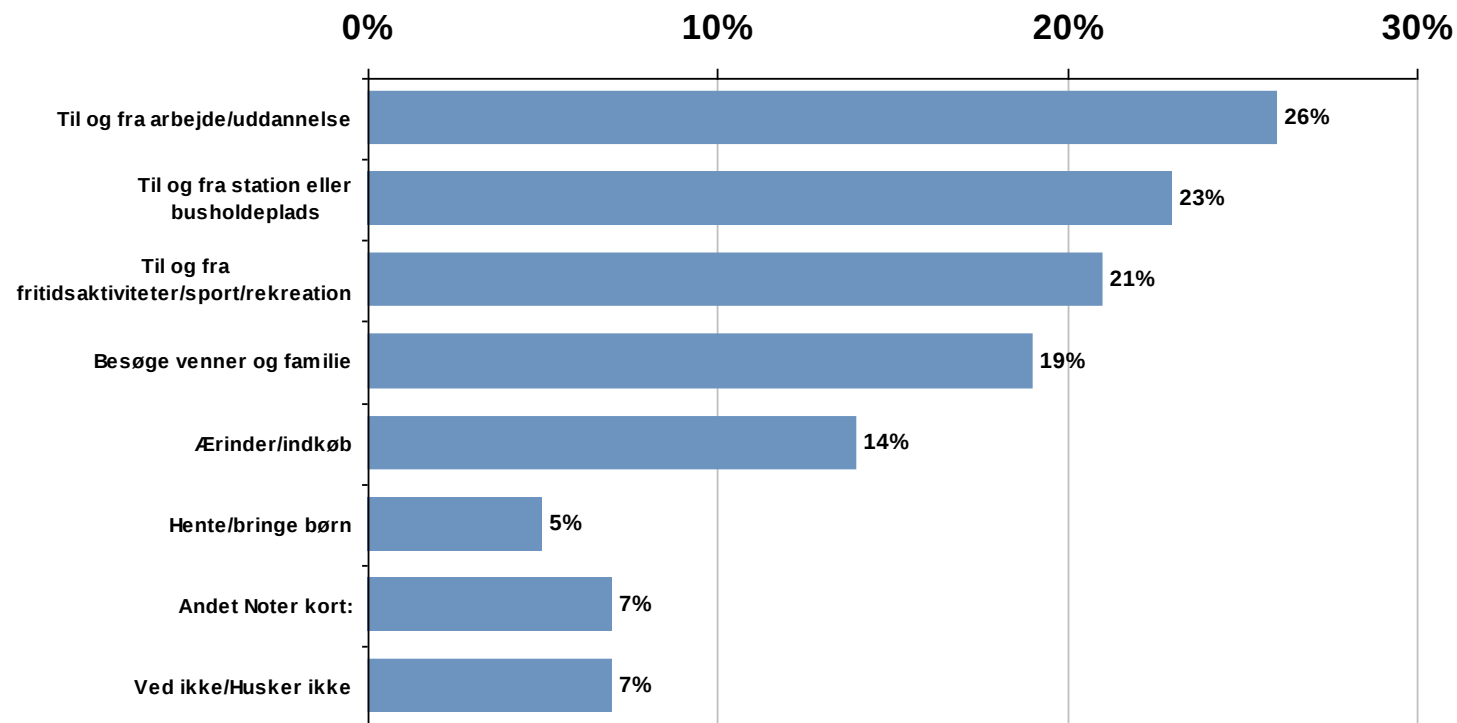
Flest bruger af Dott-cyklerne har personbil mv. som primær transportform

Ser man på den transportmæssige fordeling i brugergruppen af Dott-cyklerne, angiver flest, at personbil mv. er deres primære transportform (37%). Næstflest angiver, at cykel/elcykel er deres primære transportform (30%), mens stort set ligeså mange svarer offentlig transport (28%). 4% svarer, at de primært transporterer sig gående.

II. TIL HVILKE FORMÅL HAR DU BRUGT DELE-ELCYKLERNE FRA DOTT? ANGIV GERNE FLERE SVAR.

Resp.

119



Dele-elcyklerne er blevet brugt til mange forskellige formål – flest har brugt dem ifm. arbejde/ uddannelse, offentlig transport og/eller i relation til fritidsaktiviteter

Flest brugere af Dott-cyklerne angiver, at de har benyttet dem til og fra arbejde/uddannelse (26%) eller stationer/busholdepladser (23%), samt fritidsaktiviteter mv. (21%).

Relativt mange brugere har dog også benyttet dem til at besøge familie/venner (19%) og ifm. ærinder/indkøb (14%).

Der ses altså en relativt stor variation og forskellighed i de formål cyklerne er blevet brugt til.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der ses ingen kommunale forskelle for dette spørgsmål.



Flere mænd (29%) end kvinder (8%) har brugt Dott-cyklerne til/fra station eller busholdeplads.

Alder

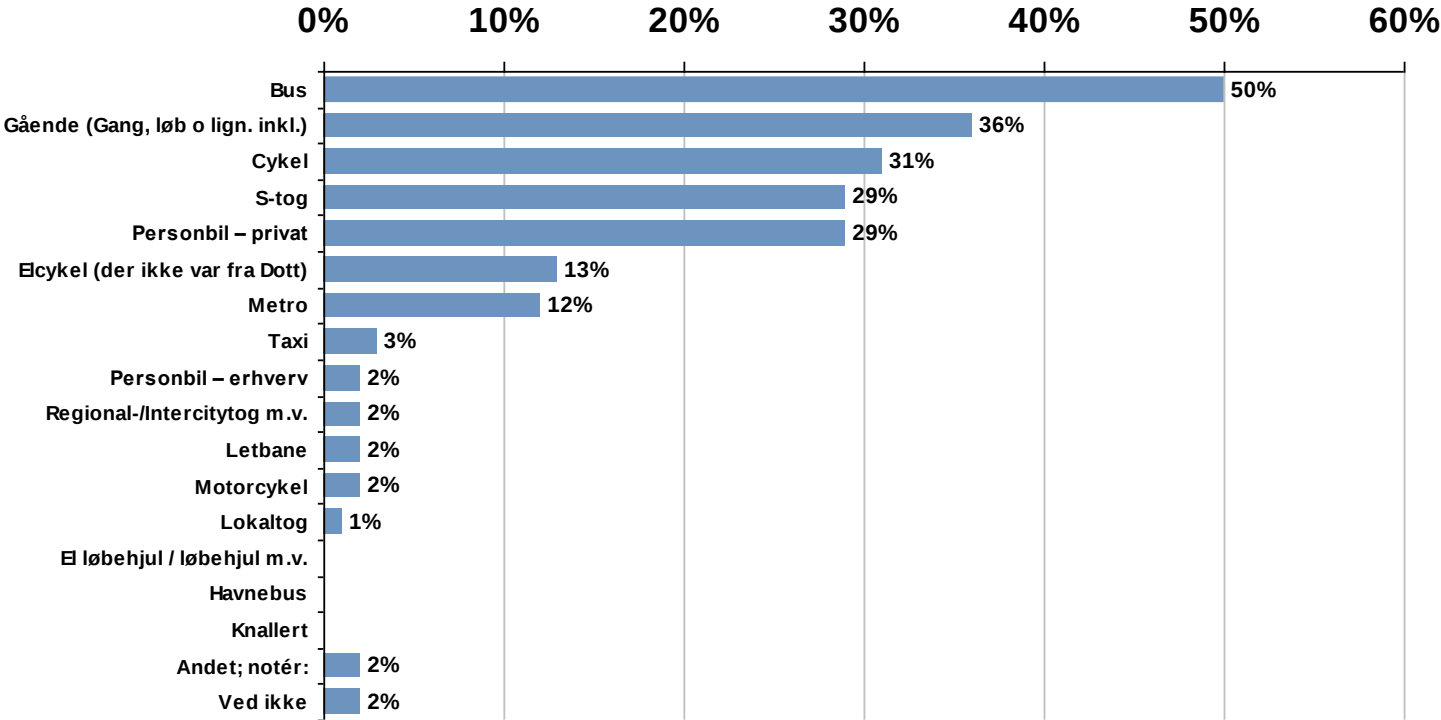


Flere af de 18-29-årige brugere (30%) angiver, at de har benyttet cyklerne til/fra fritidsaktiviteter mv. sammenholdt med gennemsnittet på 21%.



Flere brugere der har offentlig transport som primær transportform svarer, at de har brugt cyklerne til/fra arbejde og uddannelse (42%) sammenlignet med gennemsnittet på 26%.

I 2. HVORDAN VILLE DU HAVE TRANSPORTERET DIG, HVIS DU IKKE HAVDE KUNNET BENYTTE DELE-ELCYKLERNE FRA DOTT?



Resp.

Flest brugere ville have taget bus, såfremt Dott-cyklerne ikke havde været til rådighed

Halvdelen af brugerne angiver, at de ville have taget bussen, hvis de ikke havde kunnet benytte dele-elcyklerne fra Dott (50%). Lidt over hver 3. (36%) ville have gået, mens 31% ville have cyklet.

Lige under 3 ud af 10 ville have brugt personbil (29%) og/eller S-tog (29%).

13% ville have benyttet en anden elcykel, mens stort set ligeså mange ville have benyttet metro (12%).

Det er altså mange forskellige rejsetyper som erstattes af dele-elcyklerne fra Dott.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

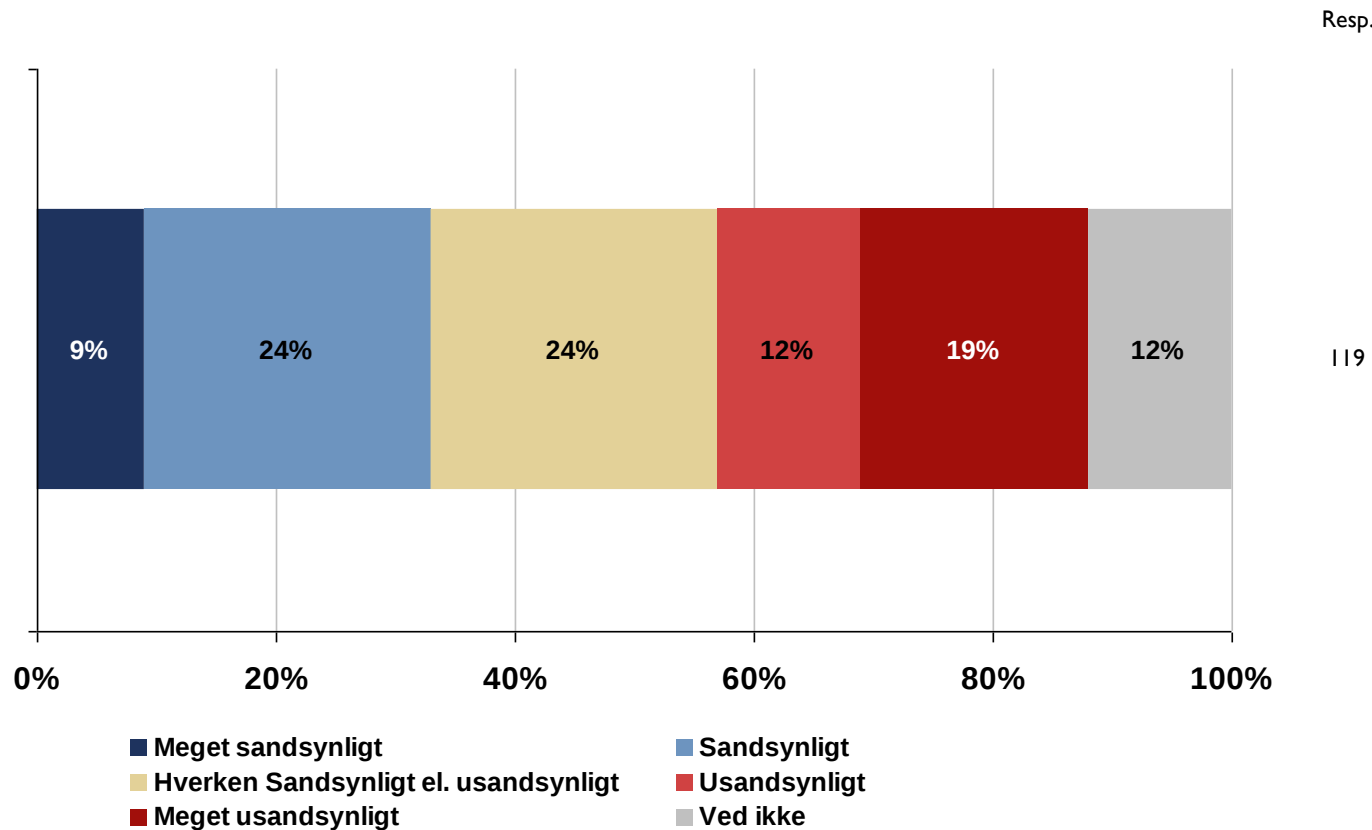
Flere i Rødovre Kommune (86%) og færre i Vallensbæk Kommune (24%) svarer, at de ville have benyttet bus som en del af deres rejse, sammenholdt med gennemsnittet på 50%.

Alder



Flere af de 18-29-årige svarer, at de ville have gået (44%) eller taget S-tog (41%), sammenholdt med de respektive gennemsnit på hhv. 36% og 29%.

18. ER DET SANDSYNLIGT ELLER USANDSYNLIGT, AT DELE-ELCYKLERNE FRA DOTT VIL ØGE DIN BRUG AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK, FX NÅR LETBANEN ÅBNER?



Dott-cykler har relativt stort potentiale for at øge brugen af den kollektive trafik

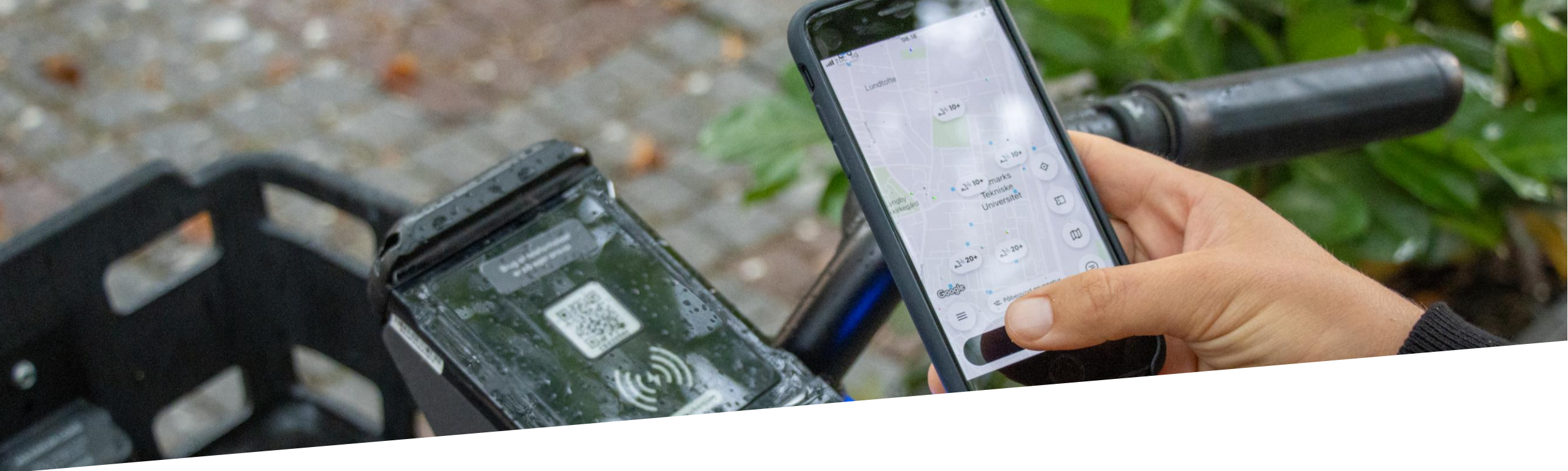
Samlet set svarer næsten hver 3. (32%), at det er sandsynligt (24%) eller meget sandsynligt (9%) at dele-elcyklerne vil øge deres brug af den offentlige trafik eksempelvis i forbindelse med Letbanens åbning.

Omtrent hver 4. (24%) svarer, at det hverken er sandsynligt eller usandsynligt, mens lige under hver 3. (32%) svarer, at det er usandsynligt (12%) eller meget usandsynligt (19%). 12% svarer 'ved ikke'.

Selvom lige mange svarer, at det er sandsynligt/meget sandsynligt (32%) og usandsynligt/meget usandsynligt (32%), er det markant, at en tredjedel godt kunne forestille sig at bruge kollektiv transport mere som følge af dele-elcyklerne. Det viser at der for mange brugere er et klart potentiale for øget brug af kollektiv trafik som følge af dele-elcyklerne.

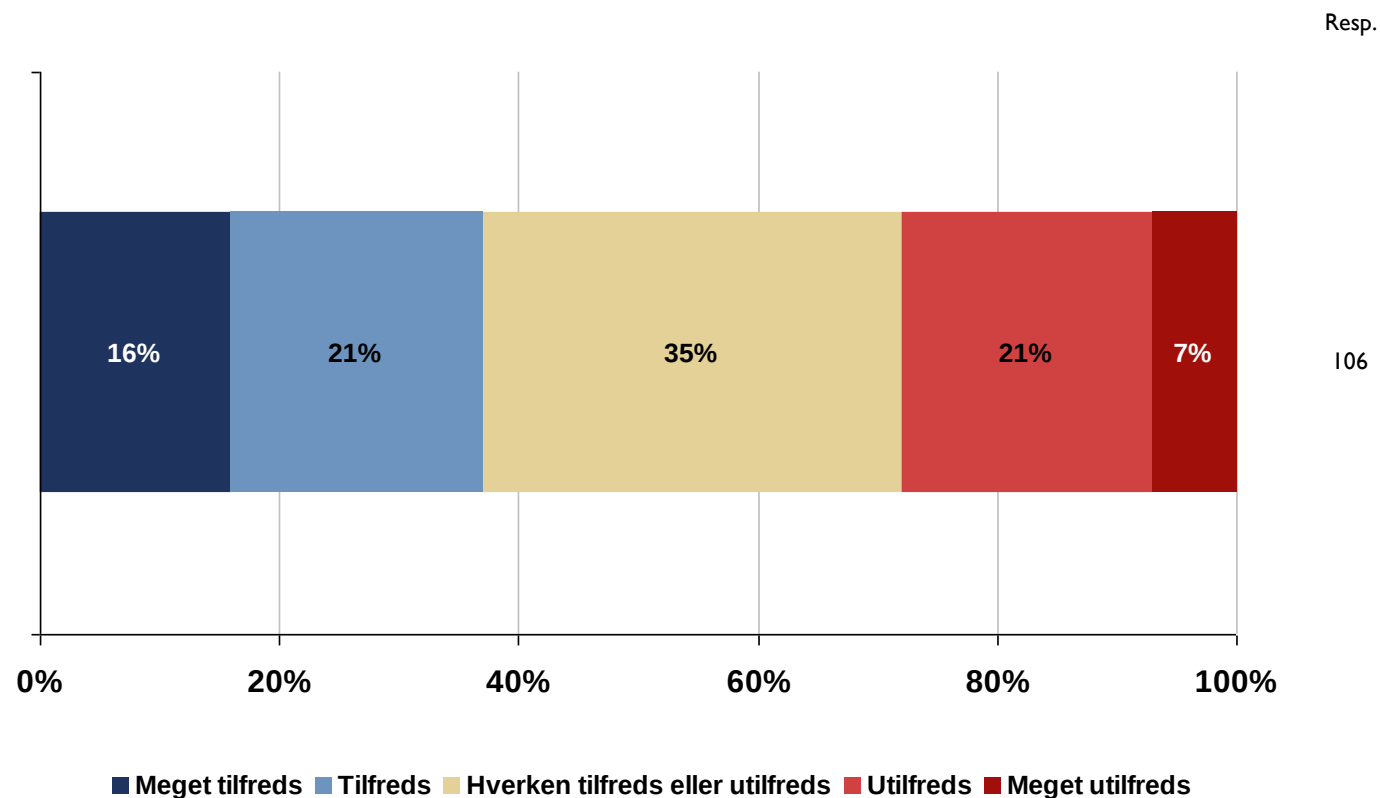
FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Færre brugere i Brøndby Kommune finder det sandsynligt/meget sandsynligt (6%) sammenholdt med gennemsnittet på 32%,



3.4 BRUGERTILFREDSHED MED DOTT/DELE-CYKLER

13. HAR DU OVERORDNET VÆRET TILFREDS ELLER UTILFREDS MED AT BENYTTE DOTT DELE-ELCYKLERNE?



Brugerne er delte i forhold til tilfredsheden med at benytte Dott Dele-elcyklerne.

Samlet set angiver 37%, at de har været tilfredse (21%) eller meget tilfredse (16%) med at bruge dele-elcyklerne. Næsten lige så mange (35%) angiver, at de hverken har været tilfredse eller utilfredse. 28% angiver, at de har været utilfredse (21%) eller meget utilfredse (7%).

Selvom andelen af tilfredse (37%) er større end andelen af utilfredse (28%), er det en meget markant brugerandel der ikke har været tilfredse med brugen af cyklerne overordnet set. Der kan med fordel fokuseres på hvordan brugertilfredsheden øges i det fremadrettede arbejde.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der er ingen signifikante forskelle mellem kommunerne for dette spørgsmål.

Alder

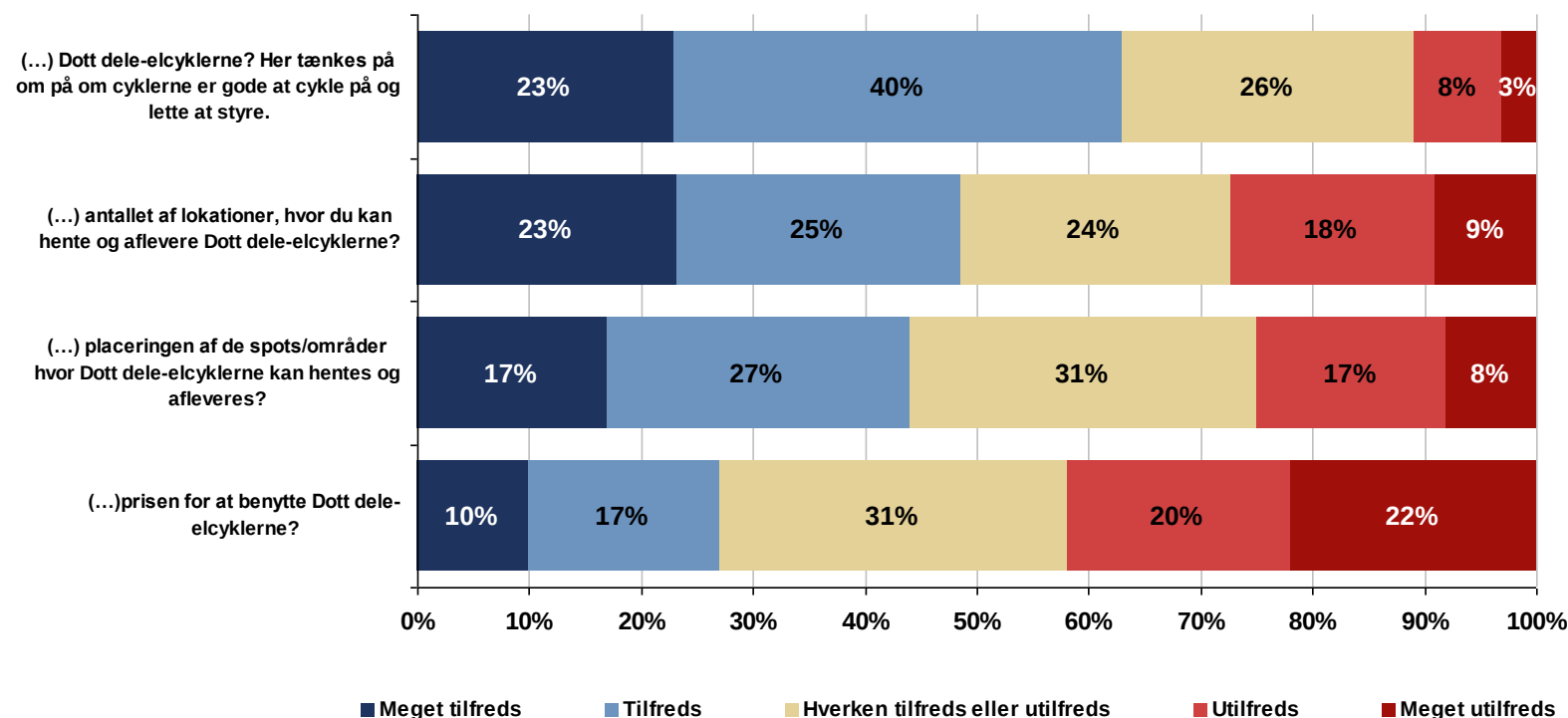


Flere af de 18-29-årige er tilfredse/meget tilfredse (47%) sammenholdt med gennemsnittet på 37%. Samtidigt er andelen af utilfredse/meget utilfredse lavere i denne gruppe (14%), sammenholdt med gennemsnittet på 28%. Blandt de 30-39-årige ses der en højere andel utilfredse/meget utilfredse (50%), sammenholdt med selvsamme på gennemsnit på 28%.



Flere med personbil mv. som primært transportmiddel er tilfredse/meget tilfredse med Dott-cyklerne (51%), mens andelen omvendt er lavere blandt borgere med cykel/elcykel. som primært transportmiddel (20%) i forhold til gennemsnittet på 37%.

14.-17. ER DU TILFREDS ELLER UTILFREDS MED(...)



Resp.

106

107

108

106

Selve oplevelsen af at cyklen er god og let at styre opnår den højeste tilfredshed, mens prisen opnår lavest tilfredshed

Ser man på tilfredsheden med de forskellige del-elementer ift. Dott-cyklerne, skiller selve oplevelsen at, at cyklerne er gode at cykle på og lette at styre sig ud med den højeste tilfredshed (63%) og den laveste utilfredshed (11%).

Herefter følger tilfredsheden ift. antallet af lokationer, hvor cyklerne kan hentes og afleveres. Her er 49% tilfredse, mens 27% er utilfredse.

Lidt færre er tilfredse med placeringen af hubs/områder hvor Dott-cyklerne kan hentes og afleveres (44%), samtidigt er andelen af utilfredse dog også en smule lavere (25%).

Den laveste tilfredshed ses ift. prisen for at benytte cyklerne scorer lavest. Her er kun 27% tilfredse, mens 42% er utilfredse.

Det overordnede billede er altså, at den største udfordring ift. tilfredsheden er relateret til prisen, hvor der er markant flere utilfredse end tilfredse brugere.

FORSKELLE MELLEMM KOMMUNER

Der ses ingen kommunale forskelle for disse spørgsmål.

Alder



Både i forhold til placeringen af hubs/områder, hvor cyklerne kan hentes og afleveres (52%), samt oplevelsen af at cyklerne er gode at cykle (74%), på skiller de 18-29-årige sig ud med højere andele tilfredse/meget tilfredse end gennemsnittet (hhv. 44% og 63%).

Omvendt er flere af de 30-39-årige utilfredse/meget i forhold til placeringen af hubs/områder hvor cyklerne kan afhentes (48%) sammenlignet med gennemsnittet på 25%. Samtidigt ses der også flere i denne aldersgruppe, der er utilfredse/meget utilfredse med antallet af lokationer hvor cyklerne kan hentes/afleveres (50%) i forhold til gennemsnittet på 27%.



3.5 POTENTIELLE BRUGERE AF DOTT-DELECYKLER

19. HVAD ER DE PRIMÆRE ÅRSAGER TIL, AT DU IKKE HAR PRØVET DOTT DELE-ELCYKLERNE? GIV HØJST 3 SVAR.

Resp.

2641

For næsten halvdelen skyldes fravalget af Dott-cyklerne, at de foretrækker deres egen cykel – mere end hver 3. angiver dog grunde der er relateret til manglende viden om cyklerne

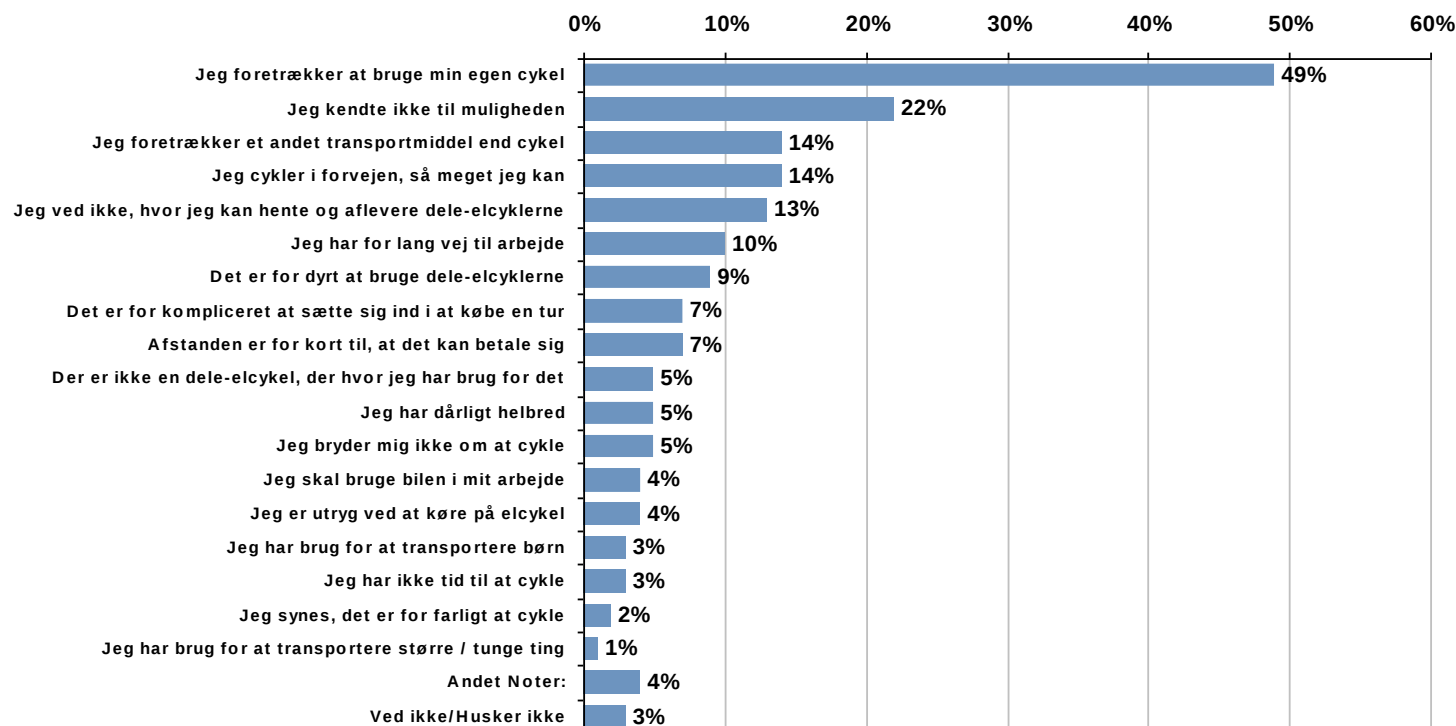
49% angiver det, at de foretrækker egen cykel som en primær årsag til, at de ikke har benyttet cyklerne fra Dott.

Selvom næsten halvdelen altså har et fravalg der skyldes, at de simpelthen har en anden præference, er der dog også mange borgere, der mangler information om Dott-cyklerne. Det er således mere end hver 3. (34%) der angiver én eller flere grunde, der er relateret til manglende kendskab eller konkret viden om dele-elcyklerne*.

For en tredjedel er forskelle former for manglende viden (enten grundlæggende mangel på viden om cyklernes eksistens eller mangel på viden om mere specifikke aspekter ift. brug af Dott-cyklerne) en markant barriere. **Dette understreger, at en øget informationsindsats ville kunne gøre en markant andel af borgerne mere tilbøjelige ift. at bruge cyklerne.**

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Flere borgere i Gladsaxe Kommune (40%) og færre i Glostrup Kommune (27%) angiver årsager, der skyldes manglende viden sammenholdt med gennemsnittet (34%).



Alder



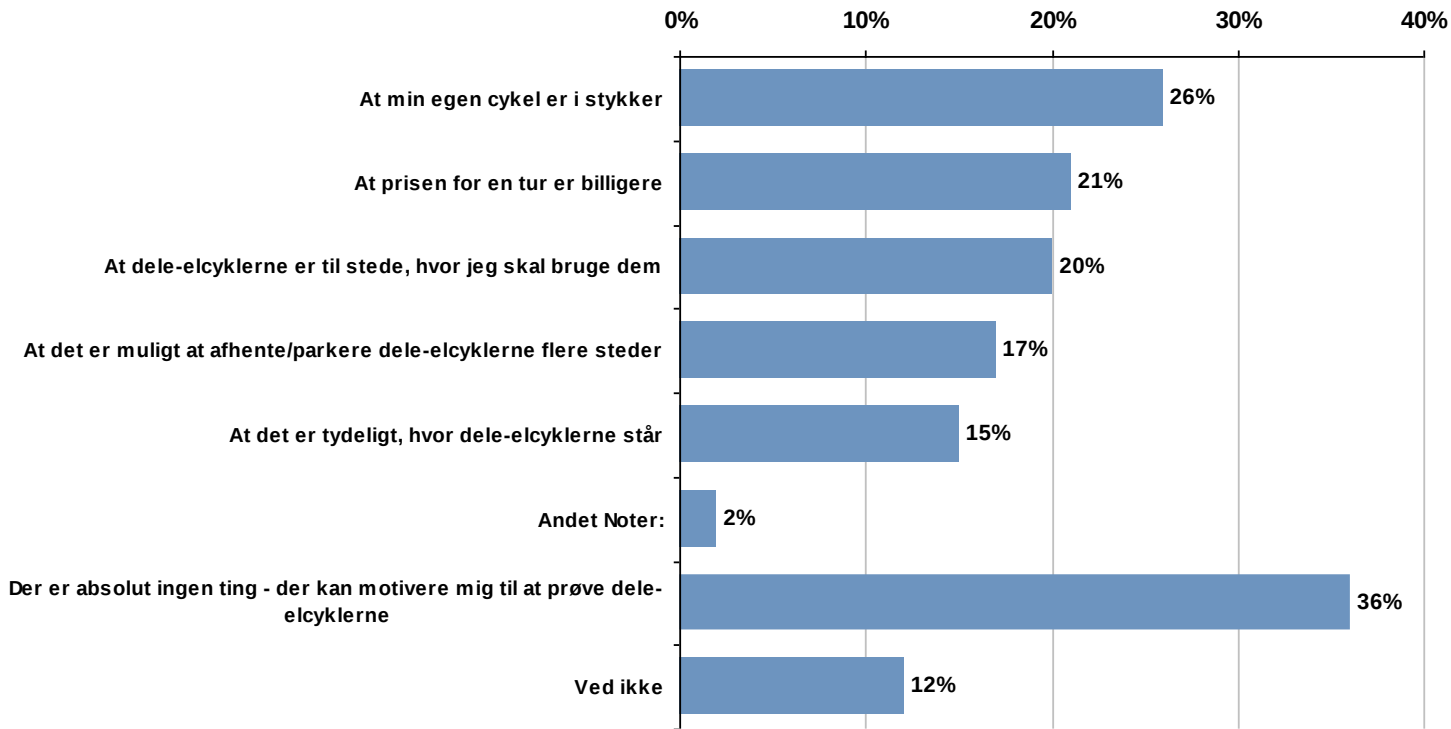
En større andel af de 18-29-årige og 30-39-årige angiver en eller flere årsager, der er relateret til manglende viden, sammenholdt med gennemsnittet på 34%. Derudover svarer flere 18-29-årige at det er for dyrt (20%) sammenlignet med gennemsnittet (9%).



Flere mænd (12%) end kvinder (7%) synes, at det er for dyrt.

20. HVILKE AF FØLGENDE TING KAN MOTIVERE DIG TIL AT PRØVE DELE-ELCYKLERNE?

Resp.



2641

Mere end halvdelen angiver én eller flere faktorer der kan motivere dem til at prøve Dott-cyklerne

Samlet set svarer angiver 52% en eller flere faktorer, der kunne motivere dem til at prøve dele-elcyklerne, mens 48% ikke kan angive noget, der ville motivere dem. Her svarer flest, at det skulle være, hvis deres egen cykel var i stykker (26%).

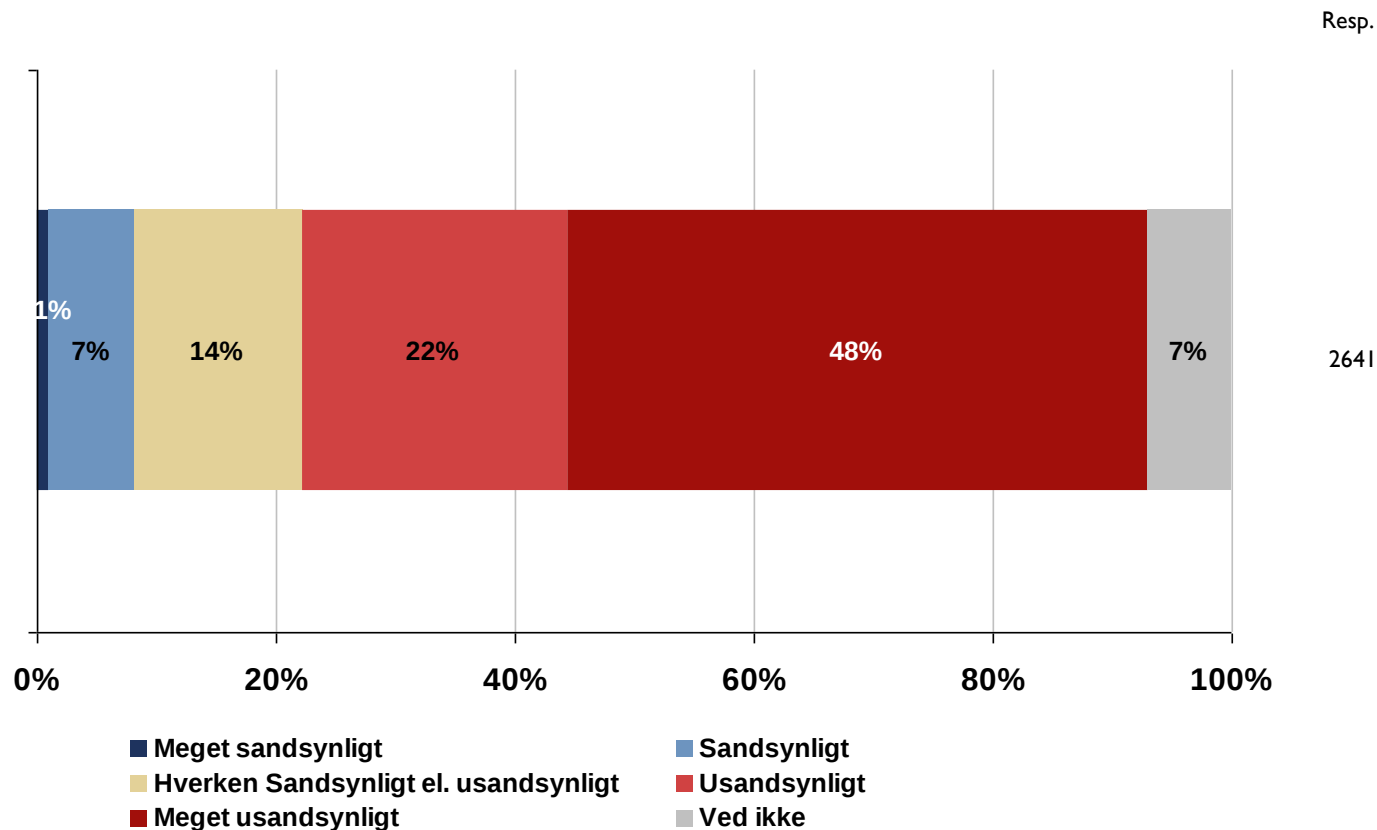
Næsten lige så mange svarer, at det kunne være, hvis turen var billigere (21%) eller hvis cyklerne var til stede, hvor de skal bruge dem (20%). Lidt færre ville være motiverede, hvis det var muligt at afhente/parkere dele-elcyklerne flere steder (17%) og/eller, at det er tydeligt, hvor dele-elcyklerne står (15%).

Samlet set svarer mere end hver 3. (37%) en eller flere af disse faktorer. Det er altså relativt mange borgere, der kunne motiveres af, at cyklerne var billige, mere tilgængelige eller lettere at finde ud af hvor stod.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Flere i Lyngby-Taarbæk Kommune (56%) og færre i Brøndby Kommune (44%) angiver en eller flere faktorer der kunne motivere dem, sammenlignet med gennemsnittet på 52%.

21. ER DET SANDSYNLIGT ELLER USANDSYNLIGT, AT DU VIL BENYTTE DOTT DELE-ELCYKLERNE I LØBET AF DET NÆSTE ÅR?



Næsten hver 10. angiver at det på nuværende tidspunkt er sandsynligt at de vil benytte cyklerne i løbet af det næste år – 7 ud af 10 svarer det er usandsynligt

Samlet set angiver 8% af borgerne det som sandsynligt (7%) eller meget sandsynligt (1%), at de inden for det næste år vil benytte sig af cyklerne.

Omvendt er det 7 ud af 10 borgere (70%), der enten finder det usandsynlig (22%) eller meget usandsynligt (48%), at de vil benytte dele-elcyklerne inden for det næste år. For langt de fleste borgere er det altså ikke oplagt, at de inden for det næste år vil komme til at benytte cyklerne.

FORSKELLE MELLEMM KOMMUNER

Flere i Lyngby-Taarbæk Kommune svarer, at det er usandsynligt/meget usandsynligt (75%), mens denne andel omvendt er lavere i Ishøj Kommune (58%) sammenholdt med gennemsnittet på 70%. Der ses ingen forskelle i andelen der svarer, at det er sandsynligt/meget sandsynligt. Denne ligger på 7%-11% for alle kommunerne.

Alder



Flere af de 30-39-årige (12%) og 40-49-årige (12%) finder det sandsynlig/meget sandsynligt, mens denne andel omvendt er lavere for de 60-69-årige (5%) og 70+-årige (4%), sammenlignet med gennemsnittet på 8%.



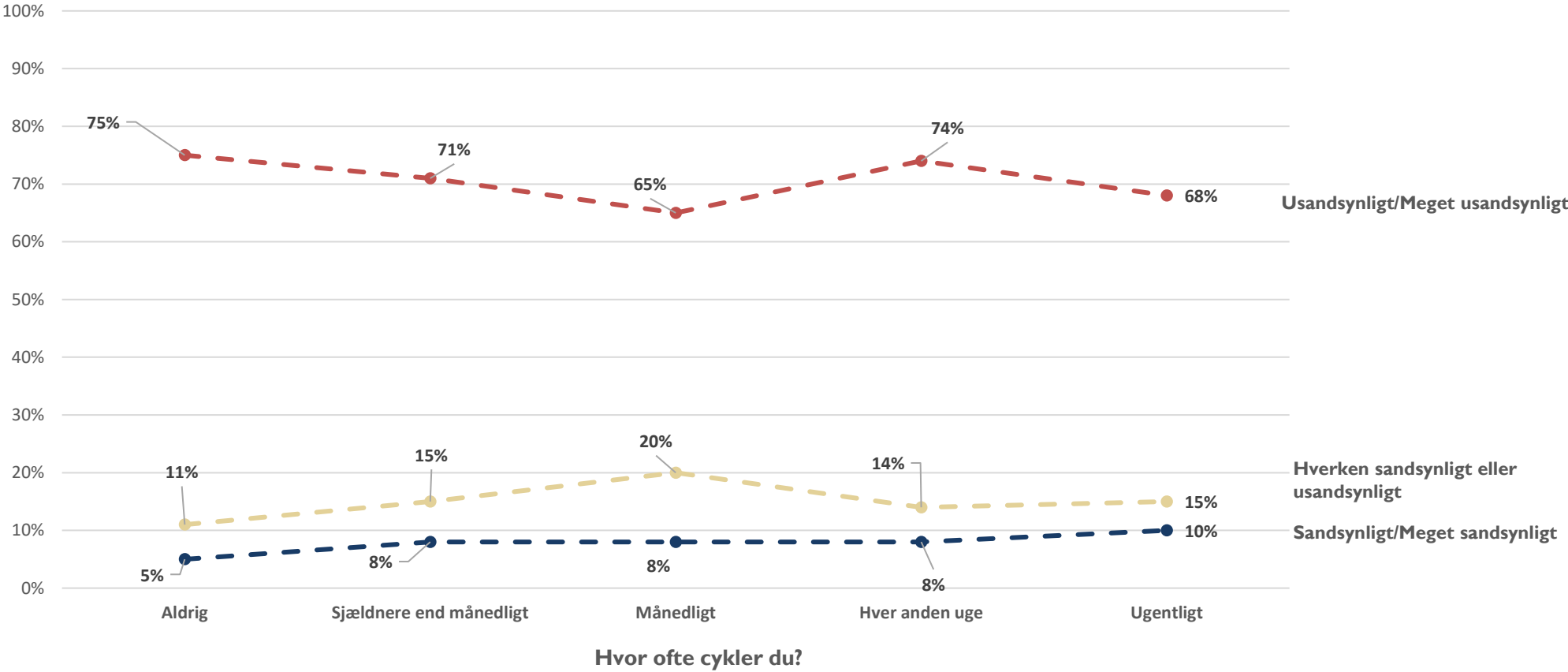
Flere brugere der har offentlig transport som primær transportform svarer, at det er sandsynligt/meget sandsynligt (11%), sammenlignet med gennemsnittet på 8%. Omvendt er denne andel lavere blandt borgere der har gang som deres primære transportform (3%).



Flere mænd (73%) end kvinder (68%) finder det usandsynligt/meget usandsynligt. Dette skyldes dog ikke, at kvinderne finder det mere sandsynligt at bruge Dott-cyklerne, men derimod primært, at flere kvinder (10%) end mænd (5%) svarer, at de ikke ved om det er sandsynligt eller usandsynligt for dem at bruge cyklerne.

21. SANDSYNLIGHED FOR BRUG OG CYKELFREKVENNS

Er det sandsynligt eller usandsynligt at du vil benytte Dott dele-elcyklerne i løbet af det næste år?



Mere end hver 3. potentielle brugere cykler mindre end ugentligt

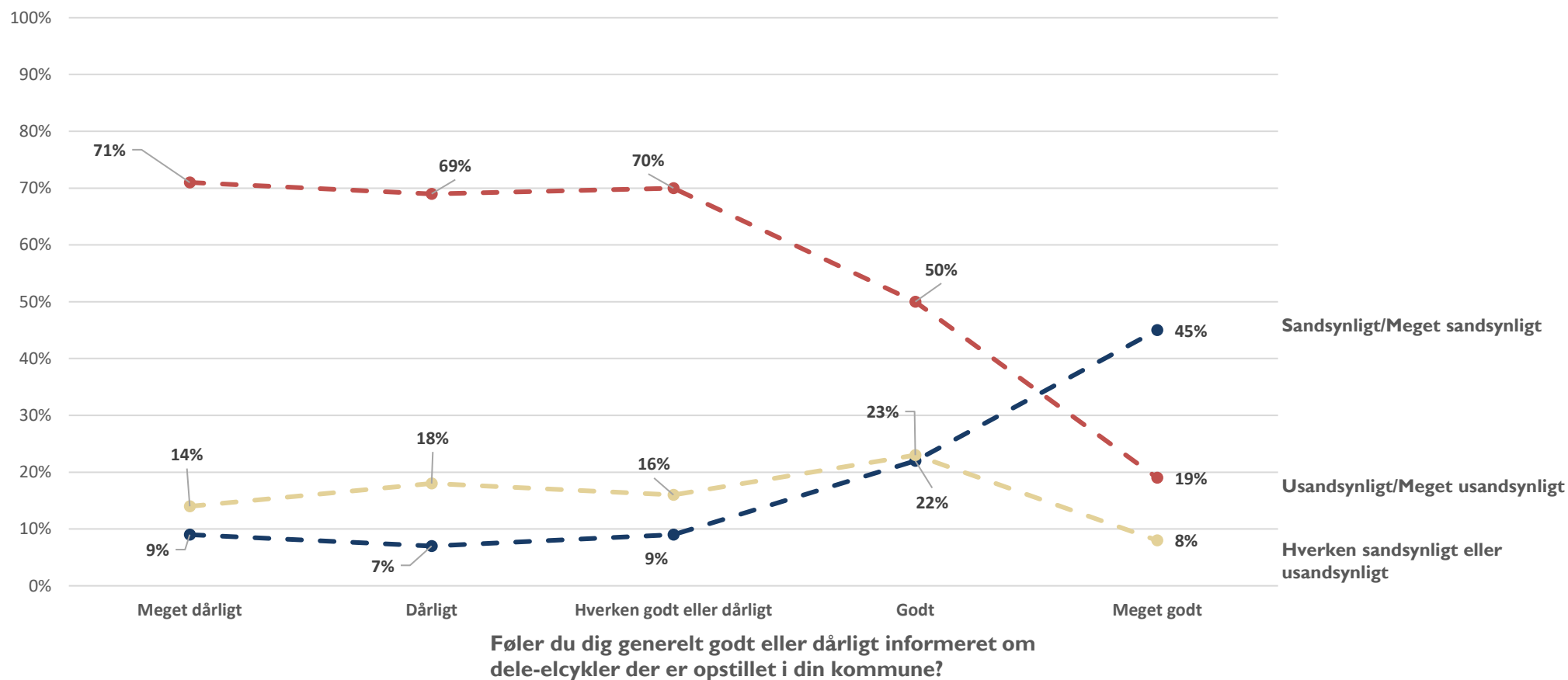


Ser man på sammenhængen mellem cykelfrekvens og sandsynlighed for at bruge Dott-cyklerne ses det, at der er mange forskellige cyklisttyper, der tror at de vil benytte dem. Næsten lige så mange borgere der cykler sjældnere end månedligt (8%), månedligt (8%) eller hver anden uge (8%) svarer, at det er sandsynligt/meget sandsynligt som blandt borgere der cykler ugentligt (10%). Når Dott-cyklerne ikke kun er interessante for højfrekvente cyklister er det sandsynligt, at brugen af dele-elcyklerne også vil få dele af de andre trafikantgrupper til at udskifte nogle af deres ture med Dott-cyklerne. Samlet set udgør borgere der cykler mindre end ugentligt 38% af alle de borgere, der tror, at det er sandsynligt/meget sandsynligt at de benytter Dott-cyklerne i løbet af det næste år.

1296 RESPONDENTER

21. SANDSYNLIGHED FOR BRUG OG OPLEVELSE AF INFORMATION OM CYKLERNE

Er det sandsynligt eller usandsynligt at du vil benytte Dott dele-elcyklerne i løbet af det næste år?



Borgernes oplevelse af at være velinformerede er afgørende for om de vil prøve cyklerne inden for det næste år

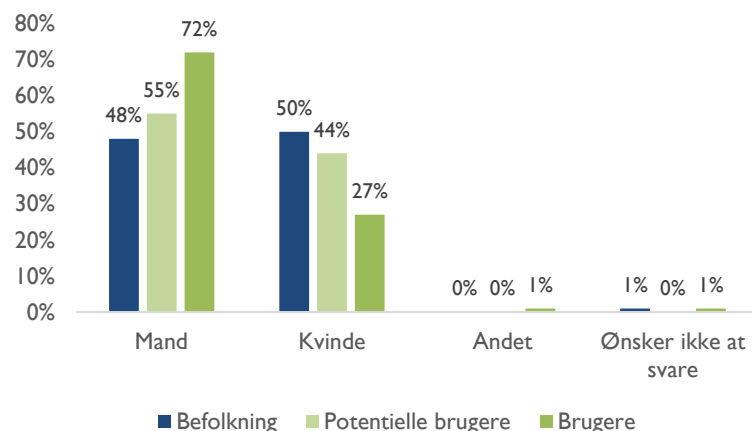
Der ses en meget klar sammenhæng mellem borgernes oplevelse af at være velinformerede og hvorvidt det er sandsynligt/meget sandsynligt, at de vil prøve dele-elcyklerne inden for det næste år. Generelt er borgere der føler sig meget dårligt (9%), dårligt (7%) eller hverken godt/dårligt informerede (9%) på omtrent samme sandsynlighedsniveau. Herefter stiger andelen til 22% der finder det sandsynligt, blandt borgere der føler sig godt informerede og 45% blandt borgere, der føler sig meget godt informerede. Borgerne skal altså som minimum føle sig godt informerede, før det har en reel effekt på deres sandsynlighed for at bruge cyklerne.

Med tanke på at kun 6% føler godt informerede og 2% føler sig meget godt informerede om projektet, kan der med fordel fokuseres på at styrke informationsindsatsen. Dette vil sandsynligvis øge andelen af potentielle brugere mærkbart.

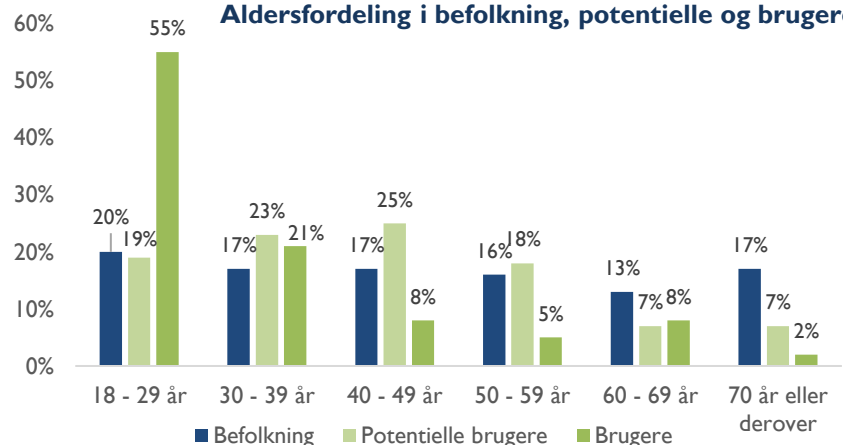
1296 RESPONDENTER

DEMOGRAFISKE MØNSTRE IFT. POTENTIELLE BRUGERE* OG BRUGERE (1)

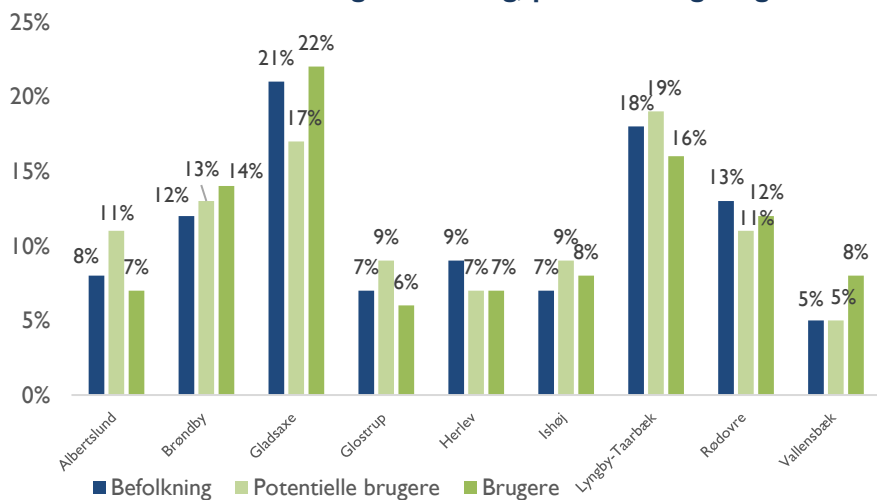
Kønsfordeling i befolkning, potentielle og brugere



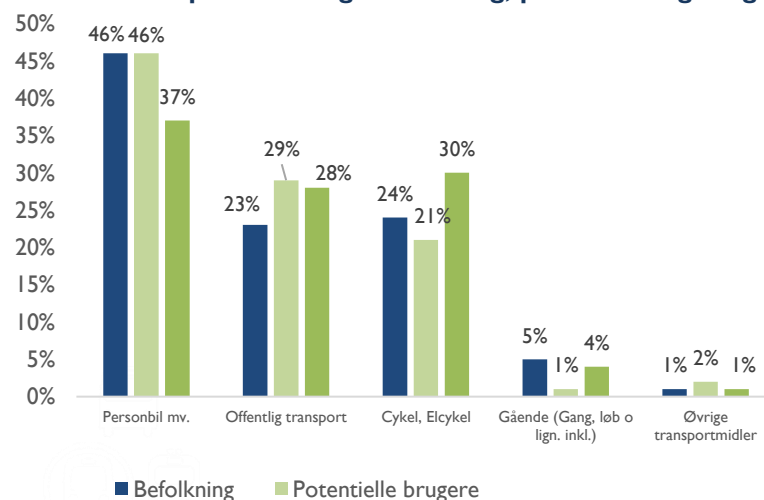
Aldersfordeling i befolkning, potentielle og brugere



Kommunefordeling i befolkning, potentielle og brugere



Transportfordeling i befolkning, potentielle og brugere



Der ses en klar overvægt af mænd blandt brugerne af dele-elcyklerne

Her ses en visualisering af de demografiske fordelinger i befolkningen, blandt potentielle brugere og brugere.

Det mest markante mønster er, at mænd er klart overrepræsenterede i brugergruppen. Det er således næsten 3 ud af 4 (75%) blandt de nuværende brugere, der er mænd, mens kun 27% af brugerne er kvinder.

Ser man på de potentielle brugere, er der også en overvægt af mænd (55%) sammenlignet med kvinder (44%). Dog er denne forskel markant mindre end i brugergruppen.

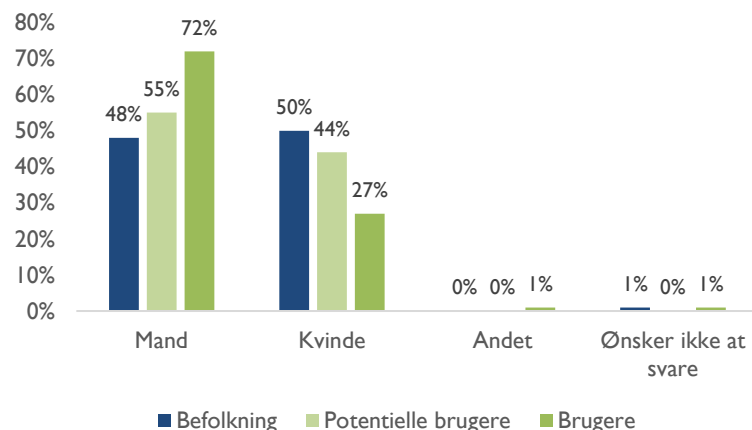
Mere end halvdelen af brugerne er i aldersgruppen 18-29 år

I forhold til alder ses der en klar overvægt af unge brugere i alderen 18-29 år. Denne aldersgruppe udgør samlet mere end halvdelen af brugerne (55%). Samlet set udgør de 18-39-årige mere end 3 ud af 4 (76%) af brugerne. De yngste aldersgrupper er altså stærkt overrepræsenterede blandt brugerne.

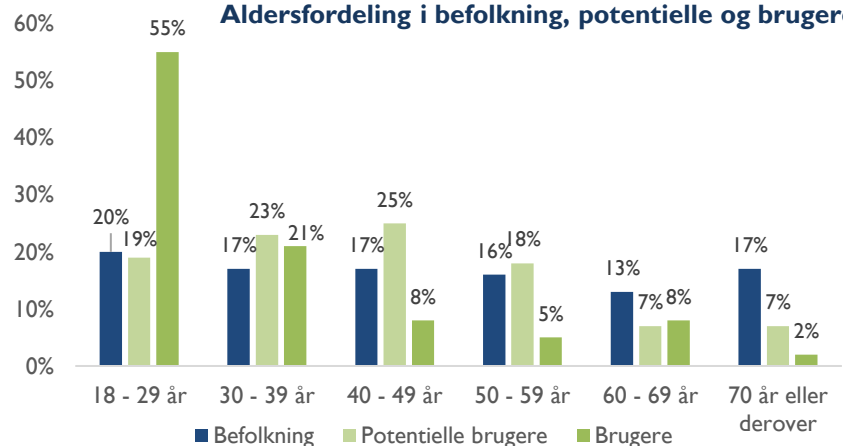
I forhold til de potentielle brugere, er denne tendens markant mindre udtalt. Gruppen af potentielle brugere er markant mere jævnt fordelt mellem aldersgrupperne (med undtagelse af de 60+-årige, hvor der generelt både er få brugere og potentielle brugere).

DEMOGRAFISKE MØNSTRE IFT. POTENTIELLE BRUGERE* OG BRUGERE (2)

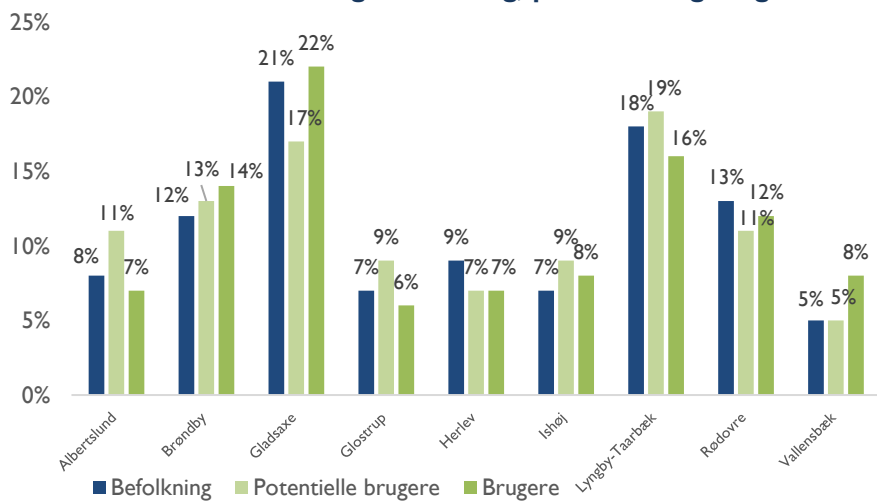
Kønsfordeling i befolkning, potentielle og brugere



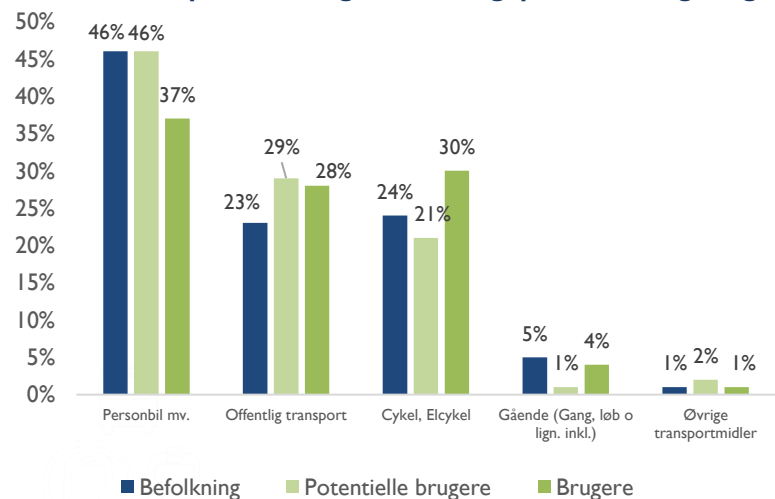
Aldersfordeling i befolkning, potentielle og brugere



Kommunefordeling i befolkning, potentielle og brugere



Transportfordeling i befolkning, potentielle og brugere



Der er ingen klar forskel på antallet af brugere af dele-elcyklerne på tværs af kommunerne

Ser man på den kommunale fordeling ses der ikke nogen meget markante mønstre. På kommunalt niveau afspejler både de potentielle brugergrupper og de faktiske brugergrupper altomvejende også kommunernes andel af den samlede målgruppe for undersøgelsen.

Ingen kommuner er altså markant over- eller underrepræsenterede i forhold til brugere og potentielle brugere.

Der ses en klar overvægt af cyklister og brugere af offentlig transport blandt brugerne af dele-elcyklerne

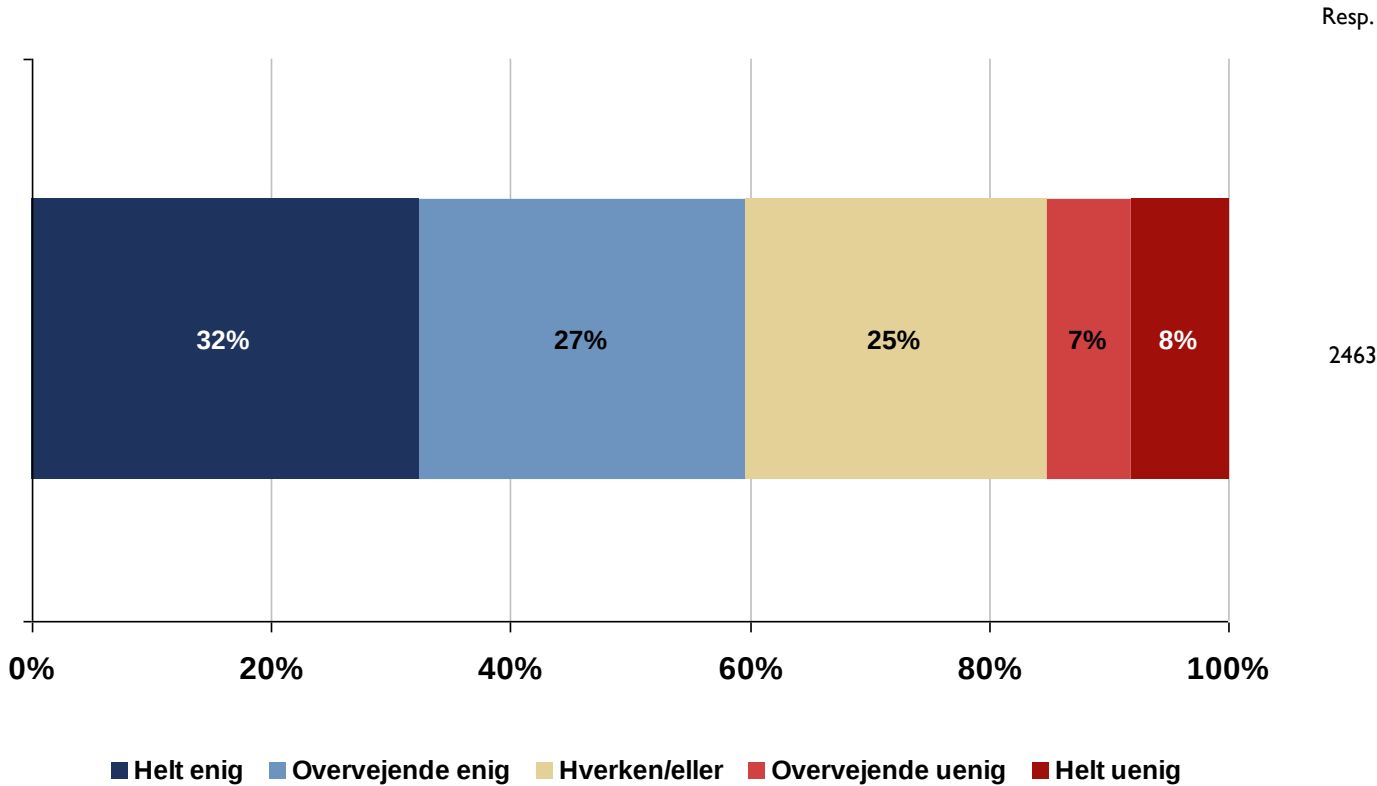
Ser man på borgernes primære transportformer, er cyklister (30%) og brugere af offentlig transport overrepræsenterede i brugergruppen, mens bilister omvendt er underrepræsenterede (37%). I forhold til den potentielle brugergruppe er denne fordeling mere jævn.

De potentielle brugere er altså mange forskellige trafikanttyper og afspejler i det store og hele befolkningens fordeling. Dog udgør offentlig transport en lidt større andel af de potentielle brugere (28%) end deres andel i befolkningen (23%).



3.6 HOLDNING TIL DELE-ELCYKLER OG GRØNNE TRAFIKFORMER

22.DER ER BRUG FOR FLERE GRØNNE TRANSPORTFORMER I MIN KOMMUNE FOR AT REDUCERE ANTALLET AF BILER OG FORBEDRE LUFTKVALITETEN OG KLIMAET



Flertallet af borgerne mener, at der er brug for flere grønne transportformer i deres kommune

Samlet set angiver næsten 6 ud af 10 (59%), at de er overvejende enige (27%) eller helt enige (32%) i, at der er brug for flere grønne transportformer i deres kommune for at reducere antallet af biler, samt forbedre luftkvalitet og klima.

25% er hverken enige eller uenige, mens 15% er overvejende uenige (7%) eller helt uenige (8%).

Der er altså en bred opbakning blandt borgerne til, at der introduceres nye grønne transportformer som eksempelvis Dott-cyklerne i kommunerne.

FORSKELLE MELLEMM KOMMUNER

Flere borgere i Gladsaxe Kommune (64%) og færre i Ishøj Kommune (51%) angiver, at de er overvejende enige/helt enige sammenlignet med gennemsnittet på 59%. På tværs af alle kommuner er der dog markant flere enige end uenige.



Større tilslutning blandt cyklister og brugere af offentlig transport
En større andel af brugerne af offentlig transport (63%) og borgere har cykel som primær transportform (73%) er overvejende enige/helt enige. Denne andel er omvendt lavere blandt borgere, der benytter personbil mv. (47%), sammenholdt med gennemsnittet på 59%.



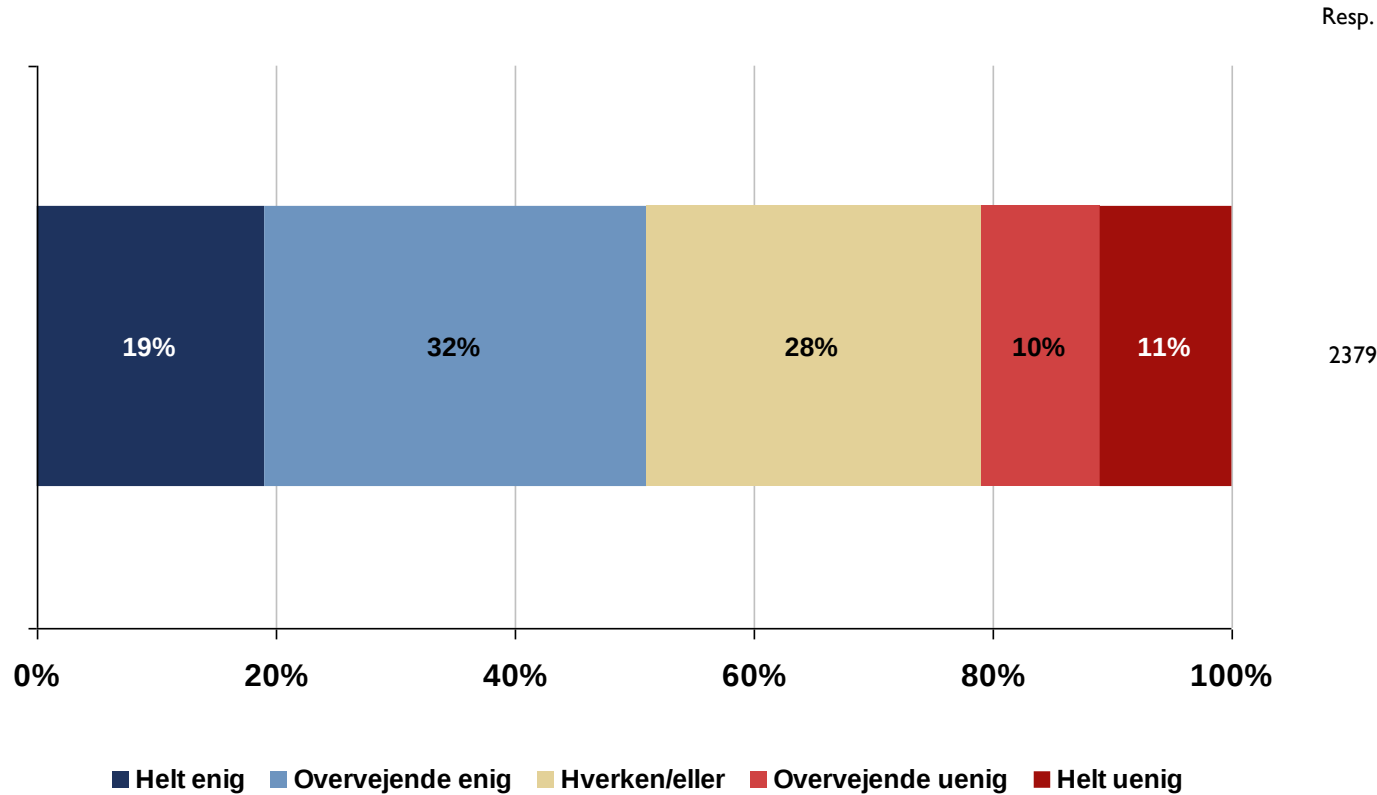
Flere kvinder (64%) end mænd (56%) er overvejende enige/helt enige i, at der er brug for flere grønne transportformer.

Alder



En større andel af de 40-49-årige (64%) og færre af de 50-59-årige (53%) er overvejende enige/helt enige, sammenlignet med gennemsnittet på 59%.

23. DELE-ELCYKLERNE ER ET VIGTIGT ALTERNATIV, DER SKABER MERE GRØN TRANSPORT I MIN BY VED F.EKS. AT ERSTATTE KORTE BILTURE OG TAXATURE



Borgerne er generelt positive overfor dele-elcykler som et vigtigt grønt initiativ – dog er omkring hver 5. skeptisk

Halvdelen af borgerne (51%) angiver at de er overvejende enige (32%) eller helt enige (19%) i, at delecyclerne er et vigtigt grønt alternativ til at erstatte korte bil/taxature. Det er dog ligeledes knap hver 3. (28%), der hverken er uenige eller uenige, og godt hver 5. (21%), der er overvejende uenige (10%) eller helt uenige (11%).

Til trods for den generelt store opbakning, er der altså fortsat en anseelig andel, der enten ikke har nogen direkte holdning til delecyclerne eller synes, at de ikke udgør et vigtigt alternativ.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der ses ingen signifikante forskelle mellem kommunerne for dette spørgsmål.



En større andel af de borgere der har offentlig transport som en primær transportform er overvejende enige/helt enige (58%), mens denne andel omvendt er lavere blandt borgere, der benytter personbil mv. (47%), sammenholdt med gennemsnittet på 51%.



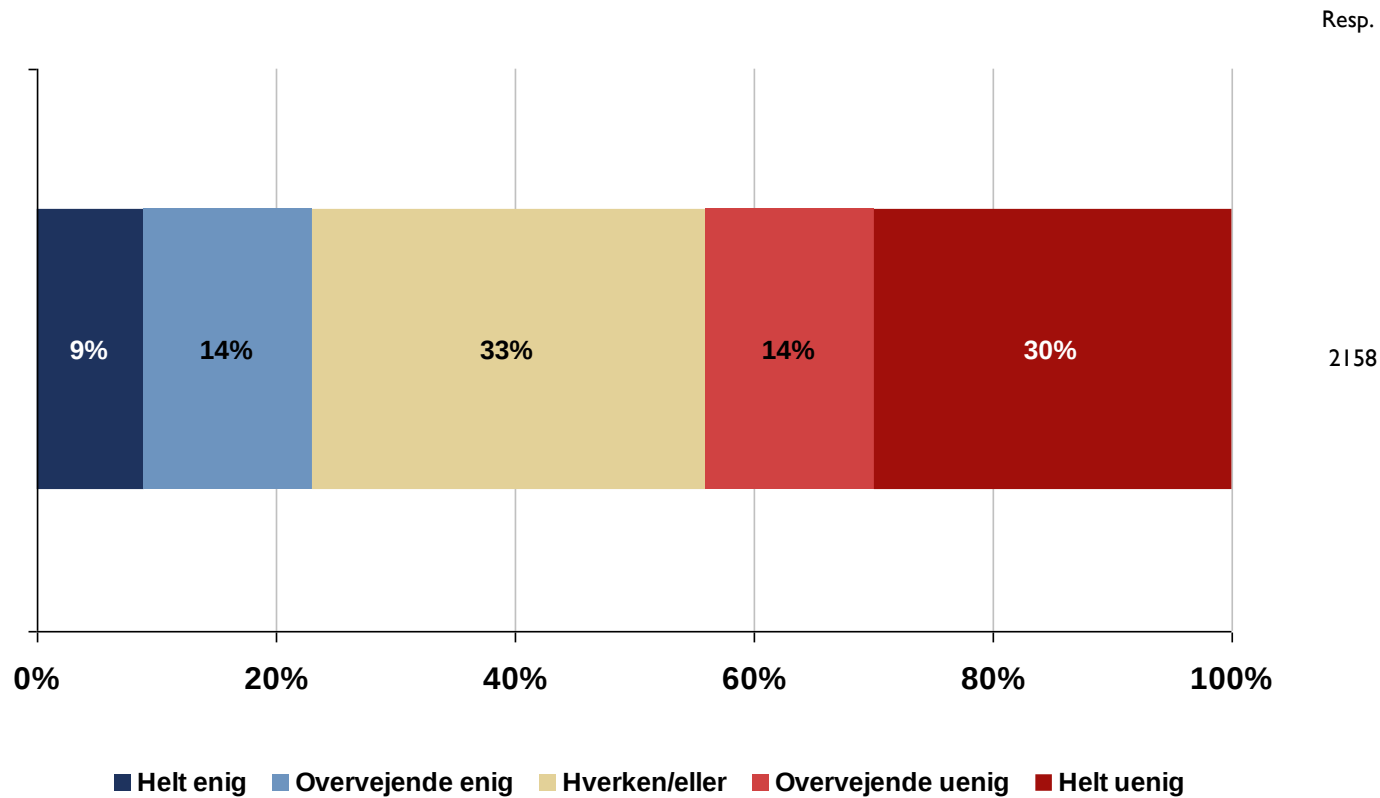
Flere kvinder (58%) end mænd (46%) er overvejende enige/helt enige i dette.

Alder



Flere af de 18-29-årige (57%) er overvejende enige/helt enige i, at dele-elcyklerne er et vigtigt alternativ sammenlignet med gennemsnittet på 51%.

24. DELE-ELCYKLER ER MED TIL AT SKABE EN BEDRE SAMMENHÆNG I MIN TRANSPORT, NÅR JEG SKAL ANVENDE KOLLEKTIV TRAFIK I MIN KOMMUNE



Lige under hver 4. mener at dele-elcykler skaber bedre sammenhæng ift. kollektiv trafik – denne andel kan dog stige markant når Letbanen åbner

Knap hver 4. (23%) er overvejende enige (14%) eller helt enige (9%) i, at dele-elcyklerne er med til at skabe en bedre sammenhæng i deres transport, når de bruger kollektiv trafik.

Hver 3. (33%) er hverken enige eller uenige. Lidt under halvdelen (43%) er overvejende uenige (12%) eller helt uenige (30%) i at dele-elcyklernes bidrager til sammenhængskraften i deres brug af kollektiv trafik.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at undersøgelsen er foretaget før Letbanen er begyndt at køre. Dele-elcyklerne er særligt rettet imod Letbanen. Denne andel kan derfor forventes at stige, når Letbanen åbner.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

En større andel af borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune er overvejende uenige/helt uenige i dette (50%) sammenholdt med gennemsnittet på 43%.

Alder

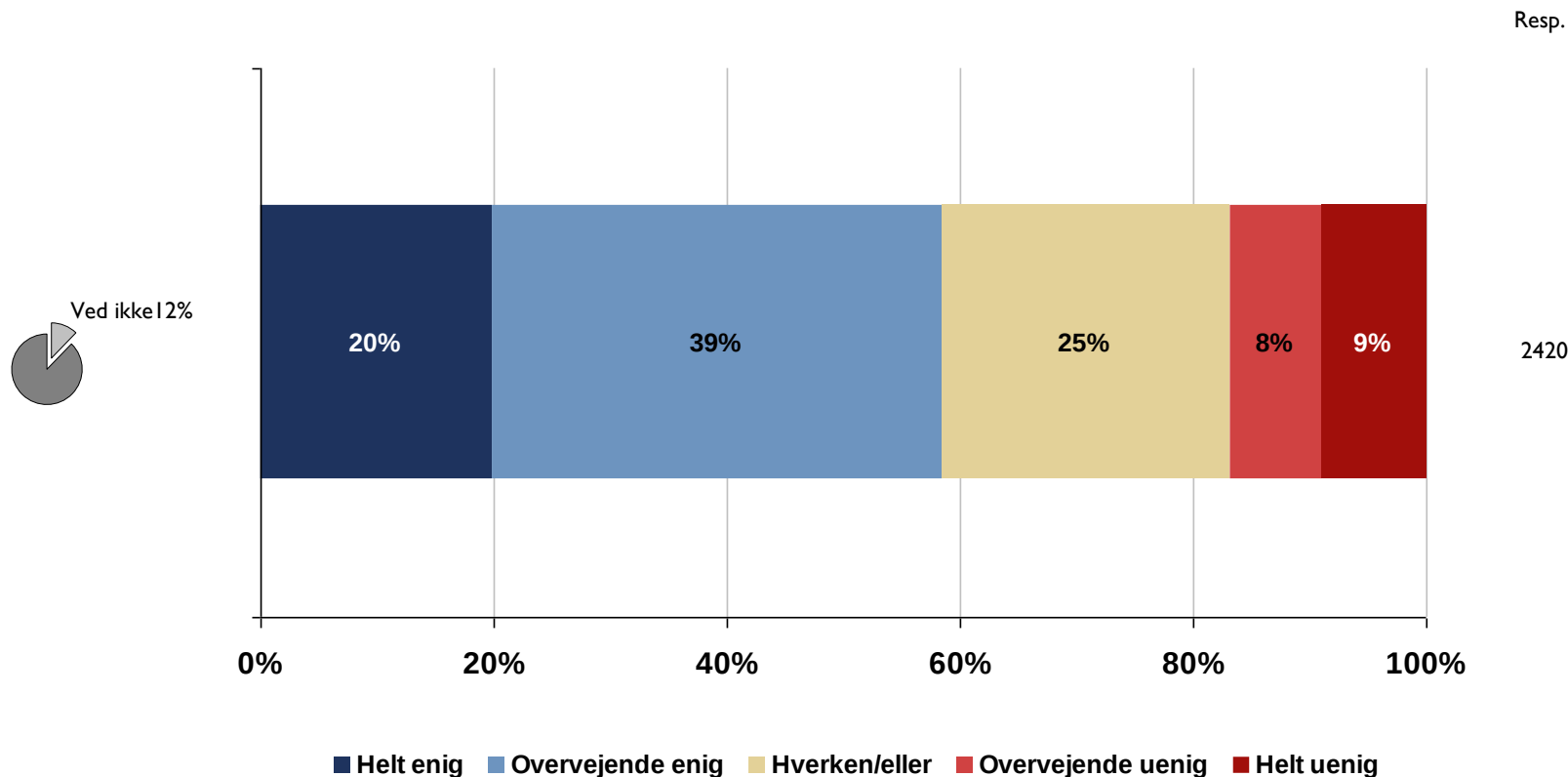


En større andel af de 30-39-årige (28%) og 40-49-årige (28%) er overvejende enige/helt enige. Denne andel er omvendt lavere blandt de 60-69-årige (18%) og de 70+-årige (16%) sammenholdt med gennemsnittet på 23%.



Flere kvinder (25%) end mænd (21%) er overvejende enige/helt enige i at dele-elcyklerne bidrager ift. at skabe sammenhæng når de skal bruge offentlig transport.

25. DELE-ELCYKLER HØRER TIL I EN GRØN FREMTID - MEN VI SKAL HAVE TID TIL AT VÆNNE OS TIL EN NYE TRANSPORTFORMER



Mere end halvdelen af borgerne mener at dele-elcykler hører til en grøn fremtid – samtidigt forstår de at det kræver tid til at vænne sig til nye transportformer

Knap 6 ud af 10 (59%) er overvejende enige (39%) eller helt enige (20%) i, at tiltag som dele-elcyklen er en del af grøn fremtid, men at det kan tage tid at vænne sig til.

Hver 4. (25%) har svaret hverken/eller. Der som ved tidligere spørgsmål vidner om, at flere borgere ikke har en entydig holdning til delecyclerne endnu.

17% er overvejende uenige (8%) eller helt uenige (9%).

Disse tal viser tydeligt, at mange er positivt stemte over for dele-elcyklernes potentiale, men viser samtidig også, at nye trafikale, især grønne, tiltag kan tage tid til at implementere.

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

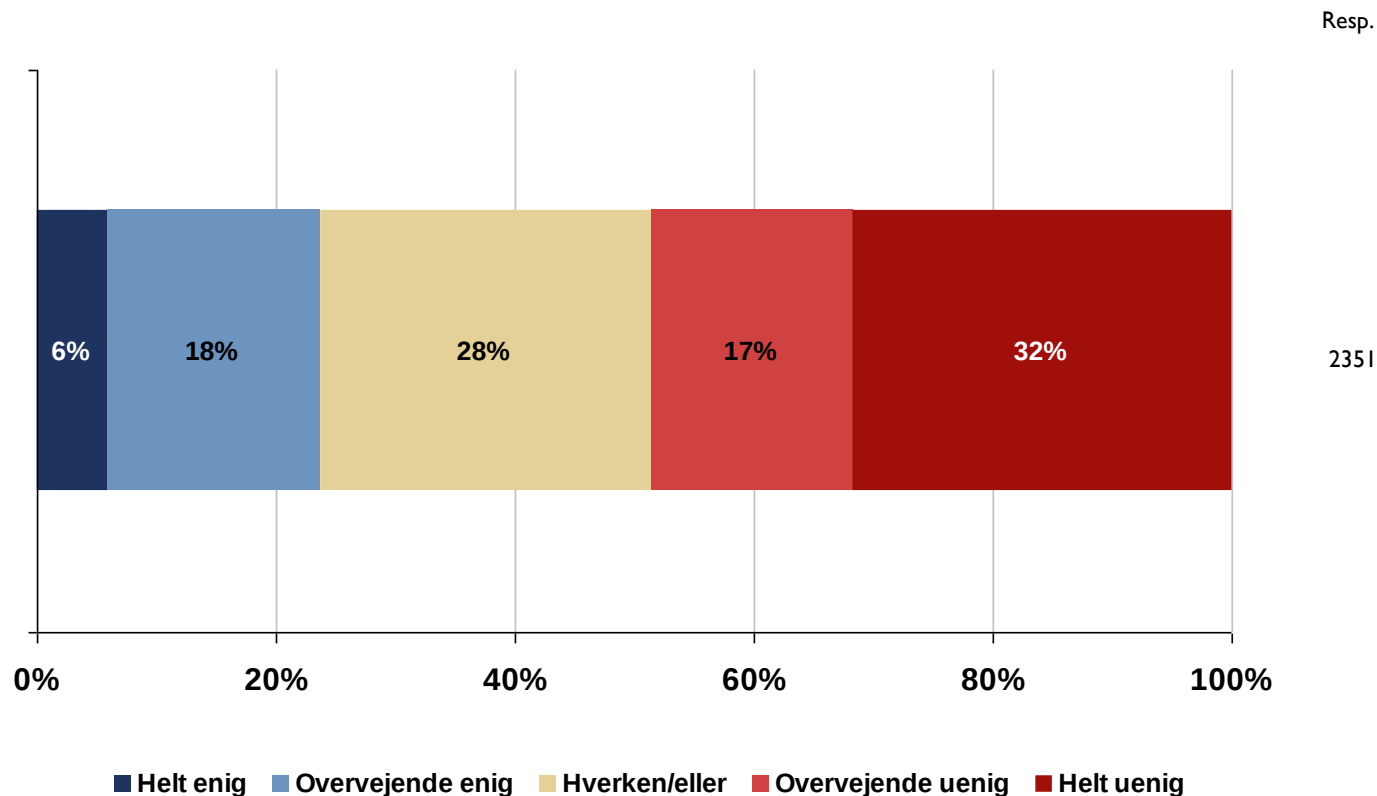
Der ses ingen signifikante forskelle mellem kommunerne for dette spørgsmål.

 **Bilister er mere skeptiske, mens cyklister og fodgængere er mere enige**
En større andel af dem der har cykel (62%) eller gang (69%) som primær transportform angiver, at de er enige i, at dele-elcykler er en del af en grøn fremtid, men at det kræver tilvænning, sammenlignet med gennemsnittet på 59%. Omvendt er denne andel lavere blandt borgere der har personbil mv. som primær transportform (54%). Dog er flertallet enige på tværs af alle transportformer.

  Flere kvinder (66%) end mænd (52%) er overvejende enige/helt enige i dette. Omvendt er flere mænd overvejende uenige (23%) sammenlignet med andelen af kvinder (10%).

 **Alder**
Flere af de 18-29-årige (65%) er overvejende enige/helt enige i, at dele-elcyklerne er et vigtigt alternativ sammenlignet med gennemsnittet på 59%.

26. NÅR FØRST JEG HAR VÆNNET MIG TIL MULIGHEDEN FOR AT BRUGE DELE-ELCYKLERNE, TROR JEG, AT JEG VIL BENYTTTE DEM MERE



Næsten hver 4. borger forventer af benytte dele-elcyklerne mere, når først de har vænnet sig til muligheden

Blandt de resterende svarer 24% at de er overvejende enige (18%) eller helt enige (6%) i, at de tror, at de vil benytte dele-elcyklerne mere, når først de har vænnet sig til muligheden.

Lidt flere svarer, at de hverken er enige eller uenige (28%), mens 48% svarer, at de er overvejende uenige (17%) eller helt uenige (32%).

Selvom flest borgere ikke forventer at bruge cyklerne på sigt (48%) er det **en markant andel (24%) der forventer, at de vil begynde at benytte sig af dem, når først de har vænnet sig til muligheden.**

FORSKELLE MELLEM KOMMUNER

Der ses ingen markante kommunale forskelle for dette spørgsmål.



En større andel af de borgere der har offentlig transport som en primær transportform er overvejende enige/helt enige (30%), mens denne andel omvendt er lavere blandt borgere, der benytter personbil mv. (22%), sammenholdt med gennemsnittet på 24%.

Alder

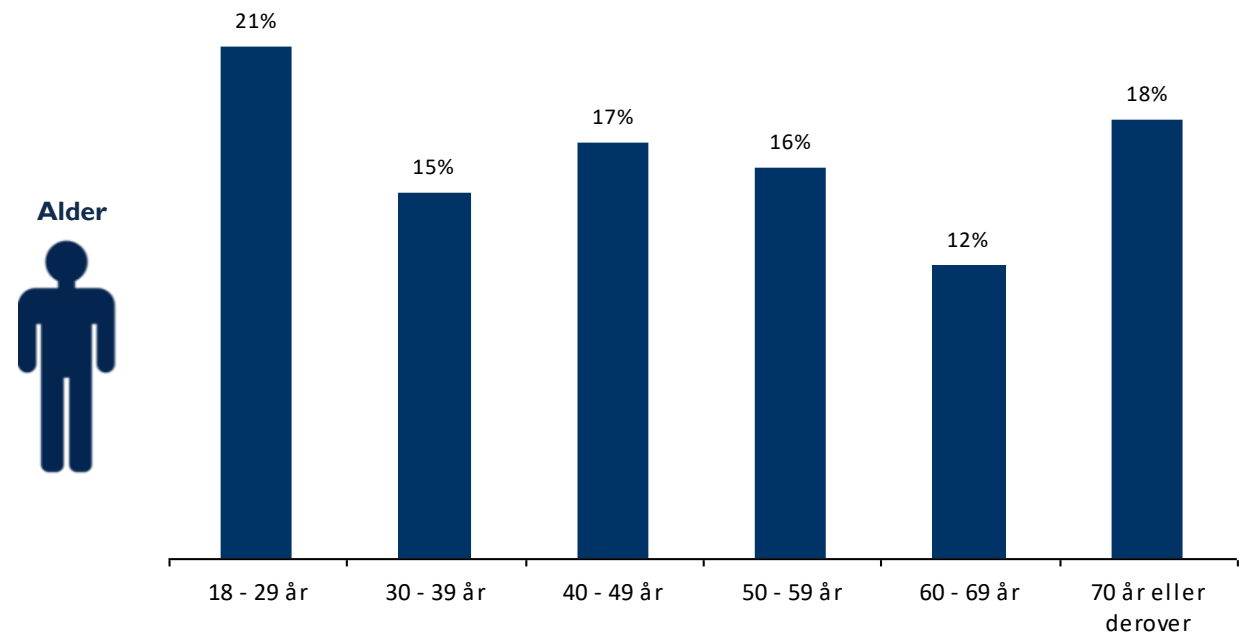


Andelen der forventer at begynde at bruge dele-elcyklerne når de har vænnet sig til muligheden falder med alderen. Blandt de 18-29-årige er andelen således på 31%, der er overvejende enige/helt enige. Denne andel falder herefter med alderen og ender på 14% af de 70+-årige.



4. DEMOGRAFI

DEMOGRAFI





5. KONTAKT

KONTAKT



ASGER H. NIELSEN
DIREKTØR

—

+45 77414141
ahn@megafon.dk
www.megafon.dk



MICHAEL U. LARSEN
VICEDIREKTØR

—

+45 77414143
mul@megafon.dk
www.megafon.dk



MEGAFON A/S
ALHAMBRAVEJ 12
1826 FREDERIKSBERG C
TLF.: +45 77 41 41 41
MAIL: MEGAFON@MEGAFON.DK



OM MEGAFON A/S

MEGAFON A/S har gennem mere end 25 år været en af Danmarks mest velrenommerede og toneangivende analyse- og rådgivningsvirksomheder. Vi stiler efter at lave klare og præcise analyser, der kan omsættes til handling. Vi leverer både kvantitative og kvalitative analyser, hvilket tillader os at angribe problemstillinger fra flere vinkler. Analyserne bliver altid tilpasset den enkelte kundes behov, med udgangspunkt i de nyeste metodiske tilgange.

Fokus på kvalitet

MEGAFON A/S er ISO-certificeret*, og det giver kunden garanti for, at vores undersøgelser lever op til branchens højeste standarder. Kunden kan være tryk ved, at alle analyser gennemføres efter kvalitetssikrede procedurer fra start til slut.

Fokus på metode

Vi udvikler og anvender løbende nye metoder inden for både kvalitativ og kvantitativ analyse. Vi er derudover specialister i at kombinere og integrere Big og Small Data i vores undersøgelser.

Fokus på kunden

Vores kunder er både private og offentlige organisationer/virksomheder, der ønsker høj kvalitet og dokumentation af pålideligheden af den indsamlede information. Selvom vi er et af landets mest kendte og velrenommerede analyseinstitutter, så er ingen opgave for lille for os, og vi leverer altid individuelle løsninger, der er skræddersyet vores

kunders behov.

Fokus på resultater

Vi ser det som vores vigtigste opgave, at den viden vi leverer, nemt kan omsættes til handling. Vi leverer altså ikke blot analyser og rapporter, men tilbyder også rådgivning og strategiske anbefalinger, der kan implementeres både internt og eksternt.

MEGAFONs ekspertiseområder er:

- Præcise kvantitative analyser
- Dybdegående kvalitative analyser
- Meningsmålinger og holdningsundersøgelser
- Kundetilfredshedsanalyser
- Tracking-undersøgelser
- Rådgivning og anbefalinger
- Evalueringer af offentlige og private projekter

Læs mere på www.megafon.dk

*Alle undersøgelser bliver udført efter MEGAFONs interne kvalitetstandard.

MEGAFON er ISO-20252:2019 certificeret. ISO 20252:2019 er de internationale branche-specifikke standarder for markeds-, opinions- og samfundsundersøgelser. Derudover er MEGAFON naturligvis medlem af den internationale brancheorganisation ESOMAR.