

Evaluering af Region Midtjyllands elcykel-projekt

Delecyklen

UDVIKLET AF REGION MIDTJYLLAND



Udgivelse

- Region Midtjylland | Skottenborg 26 | 8800 Viborg

Kontakt

- Regional Udvikling
- Adresse | Skottenborg 26 | 8800 Viborg
- Mail | Regional-udvikling@ru.rm.dk

Foto

Billeder taget i projektperioden eller indsendt af brugere af Delecyklen med undtagelse af omslagsbilledet og billedet side 2.

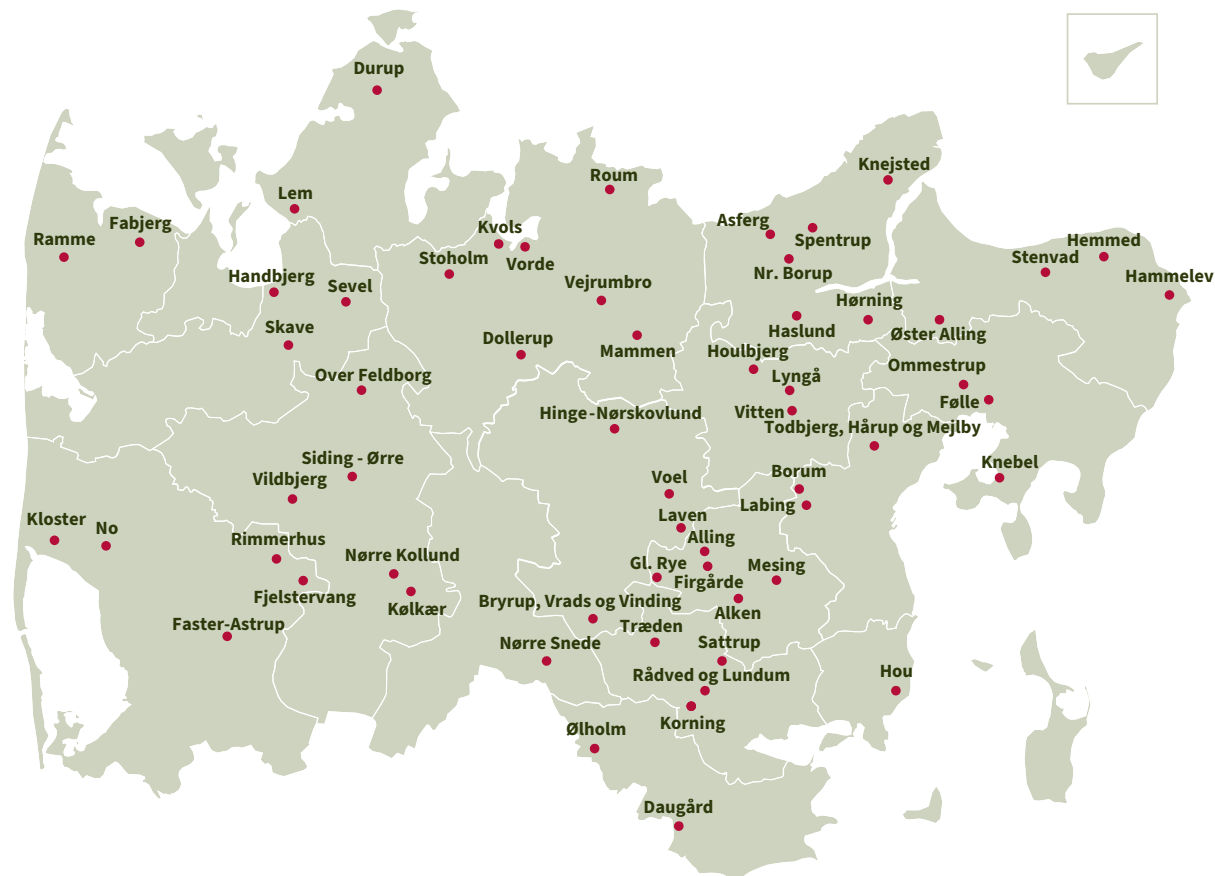


Om projektet

Region Midtjylland har i samarbejde med 59 landsbyer gennemført et forsøg, der har haft til formål at afprøve, om dele-elcykler og el-ladcykler i nogle sammenhænge kan fungere som et alternativ til bilen i landsbyer. Projektet er gennemført i to faser.

Første fase blev igangsat i 2024 og omfattede 26 landsbyer. Anden fase blev igangsat i 2025 og omfattede yderligere 33 landsbyer. I begge faser blev landsbyerne udvalgt gennem en ansøgningsrunde, hvor der blev lagt vægt på lokalt engagement og en tydelig begrundelse for, hvorfor en delecycelordning ville give mening i den enkelte landsby. I projektets første fase kunne landsbyerne søge om enten én almindelig elcykel, én el-ladcykel eller begge dele. Målgruppen var landsbyer med op til 2.000 indbyggere, og der blev modtaget 65 ansøgninger. I anden fase kunne landsbyerne søge om enten to almindelige elcykler eller én el-ladcykel. Her blev målgruppen udvidet til landsbyer med op til 5.000 indbyggere, og der blev modtaget 38 ansøgninger.

For begge faser har det været en præmis, at landsbyerne efter forsøgsperioden havde mulighed for at overtage cyklerne, enten ved opfyldelse af fastsatte kriterier eller ved at udvise et klart lokalt engagement i at videreføre en deleordning. Alle deltagende landsbyer fra begge faser har efter projektperioden valgt at overtage cyklerne og driver i dag delecycelordninger videre lokalt.



Om deleprojektet

En del af projektet handlede om at teste, hvordan man kunne lave en deleordning, som kunne fungere i landsbyerne. Det var af projektgruppen valgt, at man ville udforme et koncept, som landsbyerne kunne bruge i projektperioden. Selve konceptet bestod af et bookingsystem samt en serviceaftale med en cykelforhandler. Dermed skulle det være så nemt som muligt for landsbyerne at afprøve en deleordning i projektperioden.

Forud for projektstart skulle landsbyen selv finde en løsning på opladning af delecyclerne samt en sikker og centralt overdækket placering. Derudover skulle de udvælge en landsbyambassadør, som stod for kontakten til Regionen samt for at drive projektet i byen.

Når borgerne lånte en cykel, var det deres egen ansvarsforsikring, der dækkede mens det var Regionens forsikring som dækkede tyveri og hærværk, når cyklen holdt stille. Det blev tydeligt forklaret i den låneerklæring, brugerne godkendte ved booking. Gennem projektet er der blevet lavet justeringer på blandt andet bookingsystem, som det passede de enkelte landsbyers behov. Det har været en præmis fra start, at der skulle være et tæt samarbejde med landsbyerne, så de havde mulighed for at påvirke konceptet. Vi har kaldt det et feedback-loop, som har været gennemgående igennem hele projektet.



Bookingsystemet

Bookingsystemet har været drevet af Gecko.dk. Landsbyerne har fået et personligt link til en kalender, hvorfra de har kunne booke deres delecycler i op til 24 timer. I bookingbekræftelsen har der været kontaktoplysninger på landsbyen ambassadør, som kunne kontaktes ved brug for hjælp.



Tracker

Alle cycler har været installeret med en tracker fra BikeFinder. Det her dermed været muligt at tracke cyklernes placering, hvilket har været gavnligt, hvis cyklen ikke blev afleveret tilbage. Derudover har det været et forsikringsmæssigt krav.



Serviceaftale

Serviceaftalen blev efter et udbud indgået med cykelforhandleren Viborg Cykelspecialist. De har stået for service i hele regionen i projektperioden. Landsbyerne har selv kunne kontakte cykelforhandleren, når det var nødvendigt.

Hovedkonklusioner

Evalueringen viser, at Delecykelprojektet har været relevant og anvendt i de deltagende landsbyer og har bidraget til hverdagsmobilitet, oplevelsen af bæredygtige transport-alternativer og lokalt fællesskab.

Delecyklerne er anvendt til både praktiske hverdagsformål og fritidsbrug. Særligt el-delen har stor betydning for brugen af cyklerne.

- El-ladcykler anvendes primært til korte og lokale ture og understøtter hverdagslogistik.
- Elcykler anvendes i højere grad til længere ture mellem landsby og by samt til fritidsture ud i naturen.

Delecyklen som supplement til bilen

Evalueringen peger på, at Delecyklen i nogle sammenhænge opleves som et brugbart alternativ eller supplement til bilen, særligt til kortere ture og i områder med begrænsede kollektive transportmuligheder. For en del brugere har projektet bidraget til ændrede transportvaner og øget opmærksomhed på bæredygtig mobilitet.

Delecyklen og fællesskab

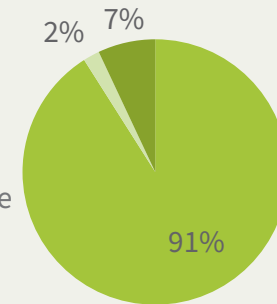
Evalueringen indikerer, at projektet har haft en positiv social betydning, herunder styrket dialog og fællesskab i landsbyerne. Flere af delecyklens brugere siger, at de kan se potentialer i at deles om andre ting.

Resultaterne tyder på, at projektets potentiale hænger sammen med lokale rammevilkår, herunder mobilitetsbehov, cykelinfrastruktur og lokalt engagement.

Er det din vurdering, at det har fungeret at have en deleordning i din landsby?

N: 582 respondenter

- Ja
- Nej
- Ved ikke



” At tage cyklen frem for bilen, når jeg f.eks. skulle købe ind har givet glæde i hverdagen. Det med at komme ud i den friske luft og få bevæget sig og få klaret noget praktisk på samme tid, har været ret tilfredsstillende. “

Indvielse af Delecyklen
i Træden



Hemmeds borgere
afprøver Delecyklen



Cykeltur på Delecyklen
i Vitten



Elcykler



Evalueringen peger på, at elcyklen kan have et særligt potentiale i landdistrikter, hvor afstandene mellem landsby og by ofte er større, og hvor den kollektive transport kan være begrænset. Den elektriske assistance gør det lettere at gennemføre længere ture til arbejde, uddannelse, indkøb og fritidsaktiviteter.

Rutedata og besvarelser indikerer, at elcyklen i flere tilfælde anvendes på strækninger mellem landsby og nærliggende byer, hvilket kan tyde på, at den i nogle sammenhænge fungerer som et alternativ eller supplement til bilen.

Samlet set peger resultaterne på, at elcyklen kan bidrage til øget fleksibilitet i hverdagen og understøtte mere bæredygtige transportvalg i områder med begrænsede alternativer.



Pendleren Afstandsovervinderen

Primær cykel: Elcykel

En persona fra interviews med brugere, hvor elcyklen er særlig brugbar.



Kort profil

- Alder | 40-60 år
- Livssituation | Par/familie med større børn
- Erhverv | Arbejde i større by
- Bopæl | Landsby 10-20 km fra arbejdsplads

Bruger elcyklen til

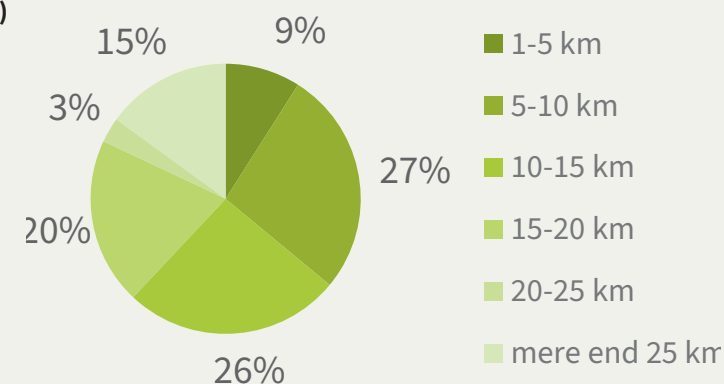
- Pendling til arbejde
- Kombineret transport (tog/bus + cykel)
- Behov & motivation
- Spare tid
- Motion uden at blive udmattet
- Teste elcykel før køb

Barrierer

- Vinter og mørke
- Ladeinfrastruktur
- Manglende cykelstier

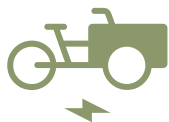
Turenes længde (Elcykel)

N: 322 respondenter



”Jeg har flere gange cyklet en omvej hjem, fordi det er lettere at få frisk luft og motion med en elcykel.“

El-ladcykler



Evalueringen peger på, at ladcyklen kan have et særligt potentiale i den lokale hverdagsmobilitet i landsbyer. Data indikerer, at ladcyklen især anvendes til kortere og mellemlange ture i og omkring landsbyen, herunder transport af børn, indkøb og andre praktiske gøremål. Muligheden for at medbringe både personer og varer kan i nogle tilfælde gøre ladcyklen til et relevant alternativ eller supplement til bilen på de korte hverdagsrejser.

Samlet set peger resultaterne på, at ladcyklen kan understøtte hverdagslogistik og fleksibilitet, særligt hvor afstandene er overskuelige, og hvor der er trykke lokale ruter.



Fritidsture



Ture med familien



Transport til arbejde og skole



Indkøb

Børnefamilien – Hverdagslogistikeren

Primær cykel: Ladcykel

En persona fra interviews med brugere, hvor ladcyklen er særlig brugbar.



Kort profil

- Alder | 30–45 år
- Livssituation | Familie med 1–3 børn
- Erhverv | I arbejde (ofte pendling)
- Bopæl | Lille landsby (150–300 indbyggere)

Bruger ladcyklen til

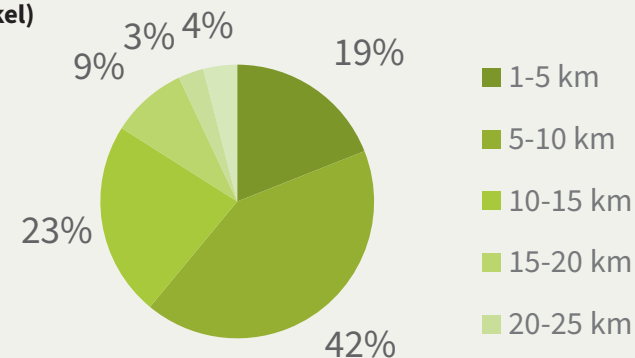
- Aflevere og hente børn (skole, dagpleje, fritid)
- Små hverdagsærinder
- Udflugter i nærområdet
- Gøre hverdagslogistik lettere
- Erstatte bil nr. 2
- Transportere børn trygt

Barrierer

- Smalle landeveje
- Usikkerhed ved større børn ift. ladvægt
- Kræver tilvænning

Turenes længde (ladcykel)

N: 322 respondenter



”Andre kører med skolebus, men hos os blev byens børnehavebørn hentet af en far på delecycelen og kørt afsted.”

Delecyklen som alternativ til bil nummer 2

Evalueringen viser, at Delecyklen for mange brugere opleves som et brugbart alternativ, særligt til udvalgte ture. Flere brugere angiver reduceret bilbrug, mens andre ser Delecyklen som et alternativ eller supplement til andre transportformer (fx samkørsel og almindelig cykel).

Brugen af Delecyklen har bidraget til ændrede holdninger til bæredygtig transport, og mange overvejer efter afprøvning at investere i egen el- eller ladcykel.

Samlet set peger evalueringen på, at Delecyklen kan spille en rolle i at reducere bilafhængighed og understøtte mere bæredygtige transportvalg.

” Nemmere ikke at skulle have 2 biler “

Den bilfri Nødvendighedsbrugeren

Primær cykel: Elcykel/Ladcykel

En persona fra interviews med brugere, hvor delecyklen fungerer godt som alternativ til bil nummer 2



Kort profil

- Alder | 25–50 år
- Livssituation | Enlig
- Bopæl | Meget lille landsby (50–100 indbyggere)

Bruger elcyklen til

- Daglig transport
- Indkøb
- Arbejde/skole
- Hverdagsrinder

Behov & motivation

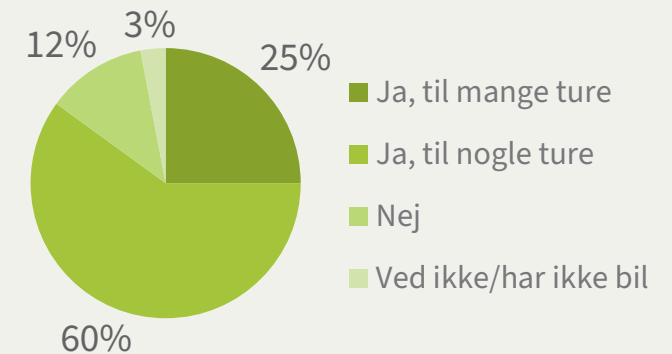
- Mangler bil
- Ønske om bæredygtig livsstil

Barrierer

- Afhængighed af opladning
- Rækkeviddeangst
- Tilgængelighed af cyklen

Oplever du cyklen som et brugbart alternativ til bilen?

N: 601 respondenter



” Jeg bruger delecyklen til indkøb om dagen, idet min søn har vores eneste bil om dagen til arbejde. “

Delecyklen og fællesskab

Evalueringen viser, at Delecykelprojektet i mange landsbyer har bidraget til at styrke fællesskabet. Resultaterne indikerer, at projektet har skabt øget dialog om transportvaner og fælles løsninger og har fungeret som inspiration lokalt.

Der ses en stor åbenhed over for at dele andre ressourcer, hvilket peger på en mulig afsmittende effekt på synet på delekoncepter generelt.

Samlet set peger evalueringen på, at Delecyklen kan have betydning ud over selve transporten og kan understøtte fællesskab, særligt i landsbyer med lokal forankring og organisatorisk kapacitet.

”Når jeg møder en nabo på delecyklen er det altid med en hilsen og en fælles udtalt forståelse af ‘hey fedt at vi deles om noget her i landsbyen’“

Fællesskabsaktøren Ambassadøren

Muliggør og drivkraft

En persona fra interviews med brugere, som er vigtig i landsbyer for at projekter, som Delecyklen lykkes.



Kort profil

- Alder | 50–70 år
- Livssituation | Engageret borger/pensionist
- Rolle | Lokal ildsjæl

Bruger elecyklen til

- Arrangementer
- Praktiske opgaver
- Synliggørelse af projektet

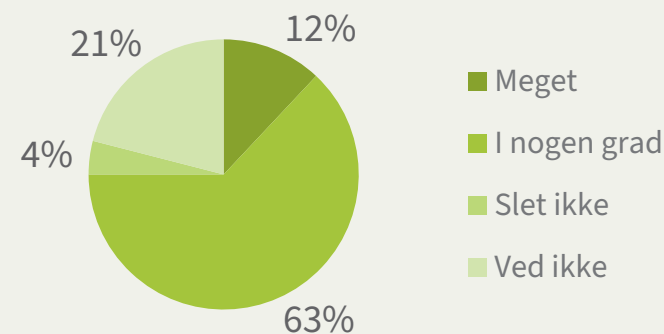
Behov & motivation

- Styrke fællesskabet
- Skabe stolthed om landsbyen
- Udvikling og sammenhængskraft

Barrierer

- Risiko for at stå alene med ansvaret
- Stort ansvar at stå med
- Kan køre død i projektet

Føler du, at Delecyklen har styrket fællesskabet i landsbyen?



Opmærksomhedspunkter

1

Overvej både elcykler og ladcykler

- a. Brug elcykler til at understøtte længere ture mellem landsby og by.
- b. Brug ladcykler til at understøtte lokal hverdagsmobilitet og hverdagslogistik.
- c. Tænk i en kombination af cykeltyper for at øge ordningens samlede anvendelighed.
- d. Overvej at placere flere cykler pr. landsby, da det kan være en fordel, at brugere kan cykle sammen.

2

Sikr stærk lokal organisering

- a. Skab en tydelig lokal organisering og byg videre på eksisterende engagement (fx lokalråd eller borgerforening).
- b. Udpeg en lokal tovholder/ambassadør med ansvar for drift og koordinering.
- c. Indgå klare aftaler om roller, ansvar og kontaktveje.
- d. Skab en fælles forståelse af ansvar og ejerskab. Det er landsbyens cykel.
- e. Overvej incitamenter, fx mulighed for at videreføre cyklen efter projektperioden.

3

Fokusér på både fysiske og sociale forudsætninger

- a. Sørg for velfungerende tekniske rammer og en solid serviceaftale.
- b. Vær forberedt på løbende justeringer, da lokale kontekster varierer.
- c. Prioritér organisering, engagement og fællesskab som en del af projektets fundament.
- d. Vær opmærksom på, at cykelbrug er sæsonpræget. Opstart i foråret kan være en fordel.
- e. Tænk videreførelse ind fra start for at sikre langsigtet drift.

Idéer til at lave et deleordningskoncept for offentlige institutioner

Offentlige institutioner kan indgå som projektledere eller samarbejdspartnere i lokale deleordninger. Erfaringerne fra Delecykelprojektet viser, at deleordninger i landsbyer fungerer bedst med en stærk lokal forankring, hvor løsningen tilpasses den lokale kontekst. På den baggrund peger erfaringerne på to overordnede måder, hvorpå offentlige institutioner kan bidrage til deleordninger i landsbyer og landdistrikter:

1 | Offentlig institution som projektleder

(som i Delecykelprojektet)

Den offentlige institution

- udvikler og rammesætter deleordningen (fx indkøb af cykler, bookingsystem, service og forsikring)
- varetager kontakt til centrale aktører (fx cykelforhandler, landsbyambassadører og borgere)
- justerer konceptet løbende på baggrund af feedback
- gennemfører evaluering af projektet

Modellen kan gennemføres som en tidsafgrænset projektperiode, hvor landsbyerne efterfølgende overtager cykler og drift.

2 | Offentlig institution som understøttende aktør

Landsbyerne

- udvikler deres egne deleordninger og ansøger den offentlige institution
- står selv for drift, booking og service

Den offentlige institution

- bidrager med indkøb af cykler (og evt. andet relevant udstyr)
- foretager løbende opfølgning, mens evalueringen primært forankres lokalt



Fordele

Model 1

- Klar rammesætning og styring af projektet
- Ensartet kvalitet i cykler, booking, service
- og forsikring
- Mindre administrativ byrde for landsbyerne
- Giver mulighed for systematisk evaluering og vidensopbygning
- Velegnet til afprøvning og pilotprojekter

Model 2

- Stærkt lokalt ejerskab og forankring
- Stor fleksibilitet til at tilpasse ordningen til lokale behov
- Mindre løbende drift og administration for den offentlige institution
- Kan understøtte lokal organisering og kapacitetsopbygning



Ulemper

Model 1

- Risiko for lavere lokalt ejerskab, hvis landsbyerne ikke inddrages tilstrækkeligt
- Kræver betydelige ressourcer hos den offentlige institution
- Kan opleves som mindre fleksibel i forhold til lokale behov
- Afhængig af fortsat offentlig finansiering i projektperioden

Model 2

- Kræver højt lokalt engagement og organisatorisk kapacitet
- Varierende kvalitet i drift, booking og vedligeholdelse
- Mindre mulighed for ensartet data og systematisk evaluering
- Risiko for sårbarhed ved udskiftning af frivillige



Workshop med landsbyambassadørerne

Som en del af projektet blev der afholdt workshops med landsbyernes ambassadører. På workshopsene arbejdede ambassadørerne i grupper med at udvikle og kvalificere deres lokale deleordninger, herunder drøfte organisering, kommunikation og videreførelse efter projektperioden. Der var samtidig fokus på at skabe rum for erfaringsudveksling på tværs af landsbyerne, så gode løsninger og udfordringer kunne deles og drøftes i fællesskab.



Projektets cykelforhandler deltog på udvalgte workshops og bidrog med oplæg om mindre reparationer, løbende vedligeholdelse og praktiske forhold omkring cyklernes drift. Dette gav ambassadørerne en bedre forståelse for, hvordan de lokalt kunne håndtere mindre tekniske udfordringer og sikre en stabil drift af ordningen.

Idéer til at drive deleordning – Landsbyer

Lokale deleordninger kan organiseres og drives på forskellige måder, afhængigt af landsbyens størrelse, engagement og eksisterende strukturer.

Centrale valg handler typisk om:

- Booking (fx via sociale medier, lokale aktører eller simple manuelle løsninger)
- Finansiering og vedligeholdelse (fx borgerforening, frivillige, sponsorater eller brugerbetaling)
- Lokalt engagement (fx synlighed i lokalsamfundet og kobling til fælles aktiviteter)

Erfaringerne fra projektet viser, at deleordninger ikke kræver én fast model, men kan tilpasses lokale behov og ressourcer. Fælles for velfungerende ordninger er lokal forankring, klare aftaler og synlig organisering.

Eksempel på lokal deleordning Landsby 1

Organisering af booking, drift og lokalt engagement

Booking



- Booking sker via landsbyens Facebookgruppe
- Borger skriver opslag ved ønske om lån
- Cyklen afhentes hos seneste bruger
- Booking er gratis

Finansiering og vedligeholdelse



- Borgerforeningen afholder udgifter til vedligehold og service
- Frivillige står for mindre, løbende vedligeholdelse

Lokalt engagement



- Opslag i landsbyens Facebookgruppe
- Information på landsbyens hjemmeside

Eksempel på lokal deleordning Landsby 2

Organisering af booking, drift og lokalt engagement

Booking



- BookBooking sker gennem kalender i den lokale købmand
- En seddel hænger, som man skriver sig på; nøgle evt. udleveres af købmanden

Finansiering og vedligeholdelse



- Finansiering sker gennem sponsorater. Der sættes klistermærker på cyklen
- Evt. gennem brugerbetaling pr. lån eller årlig udgift (abonnement)

Lokalt engagement



- Der reklameres for cyklen ved den lokale købmand
- Cyklen tages med til arrangementer

Budget for projektet

Tabellen herunder og til højre viser de anslåede etablerings- og drifts-udgifter for en deleordning med henholdsvis en elcykel og en el-ladcykel. Udgifterne er estimeret og baseret på de faktiske omkostninger i projektperioden. Beregningerne har til formål at illustrere, hvad et tilsvarende initiativ vil koste pr. cykel, hvis det organiseres på samme måde som i Delecykelprojektet. Enkelte udgiftsposter kan derfor fremstå højere end ved en fremtidig drift, herunder særligt service, som er estimeret på baggrund af det faktiske serviceomfang i projektperioden.



Post	Elcykel	Ladcykel
Engangsbetaling		
Køb af cykel	Ca. 14.000 kr.	Ca. 38.000 kr.
Tracker (BikeFinder)	Ca. 1.200 kr.	Ca. 1.200 kr.
Total engangsbetaling	15.200 kr.	39.200 kr.
Årlig betaling		
Service og reparation	Ca. 2.000 kr.	Ca. 2.000 kr.
BikeFinder abonnement	Ca. 708 kr.	Ca. 708 kr.
Bookingsystem + nøgleboks	Ca. 2.420 kr.	Ca. 2.420 kr.
Kommunikationsmateriale	Ca. 500 kr.	Ca. 500 kr.
Forsikring	Ca. 1.800 kr.	Ca. 1.800 kr.
Strøm	Ca. 40 kr.	Ca. 60 kr.
Total årlig drift	7.468 kr.	7.488 kr.

UDVIKLET AF
midt Region
Midtjylland

