



14-11-2013/jlr-jam

## **Baggrundspapir til workshop den 14. november 2013 i Transportministeriet**

*Af direktør Jens Loft Rasmussen, Cyklistforbundet*

### Potentiale, muligheder og udfordringer for forbedret integration mellem kollektiv trafik og cyklisme

Udvikling af kombinationstransport var allerede indeholdt i den første nationale cykelstrategi fra maj 2007, og potentialet er udmærket beskrevet i det efterfølgende Idékatalog **"Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik"** fra august 2009.

Senest foreligger et udkast af 8. november 2013 til arbejdspapir **"Cyklen og den kollektive trafik"**, som i endelig form vil indgå i den ny nationale cykelstrategi.

#### *Fokus på den samlede transportkæde/betydningen af **cykelkulturen***

Toget eller bussen kan umuligt køre lige til gadedøren, hvorfor udvikling af kombination med cykling/gang er en nødvendig del en integrerede transportløsning. Hvor transportoperatørerne tidligere koncentrerede sig om at se på "station-station", dvs. den del af transporten, som det og havde direkte ansvar for, er fokus var flyttet til den samlede transportkæde, som omfatter pendlernes/borgernes behov for transport "dør til dør". Det er også budskabet fra transportministeren, som i forbindelse med lanceringen af det nævnte arbejdspapir taler om "fra dør til dør med cykel og kollektiv transport".

"Combined mobility - Seamlessly Integration Cycling and Transit" var et af hovedtemaerne på den seneste globale Vel-city konference i Canada sidste år. Canadierne taler om cocktail-transport, men samtidig har de et problem med at genopfinde cykelkulturen, som er en nødvendig forudsætning for at udvikle kombinerede transportløsninger. Her har vi i Danmark og Holland har i kraft af landenes cykelkultur en kæmpe fordel.

Jeg har netop deltaget i en cykeludviklingsuge i Buenos Aires, som var arrangeret i et samarbejde mellem byen og den hollandske og den danske ambassade. Overskriften var "I bike ABC", hvor A står for Amsterdam, B for Buenos Aires og C for Copenhagen. Med borgmesteren Mauricio Macri i spidsen arbejder politikere og embedsmænd for at udvikle en cykelkultur, der kan være med til at løse byens transportudfordringer. Hver morgen pendler 3½ mio. mennesker ind i Buenos Aires, og en del af løsningen er udbygning af cykelinfrastruktur og byens bycykelsystem, som efter tre år har fået 75.000 brugere. Det handler ikke kun om transport, men også om at blive en attraktiv by for borgere og virksomheder.

Cykler er relativt dyre at købe i Argentina på grund af handelsrestriktioner, og de cykler, der produceres i landet er af en relativ dårlig standard. Buenos Aires har valgt at bruge bycyklerne som løftestang for cykeludviklingen, og målet er en fordobling i 2015. For at understøtte udviklingen af

cykelkulturen afholdes hver søndag cykelsamlinger med deltagelse af flere tusinde cyklister, og interessen hos borgerne er stigende.

Cyklerne har fremtiden for sig. På Velo-city konferencen i 2012 nævnte executive vice president Bob Paddon, at en undersøgelse af kundernes behov viser, at vi er på vej væk fra en kultur, hvor transport hovedsagelig foregår i egen bil, og hvor busser kører tomme. De unge er indstillet på "at dele" i stedet for "at eje".

En anden tendens er udviklingen af de teknologiske muligheder for information til kunderne, der hvor de befinder sig, f.eks. om afgangstider, ligesom teknologien kan udnyttes af kunderne under transporten.

**Transporttid** er ikke bare transporttid. Daglig cykling er samtidig daglig motion og afstresning, og i toget har du mulighed for at arbejde, f.eks. læse post og besvare mails – eller læse avis eller skønlitteratur. Det kunne være interessant med nærmere interviewundersøgelser af, hvordan folk opfatter tiden ved forskellige transportformer, og at se på om der kan opstilles forskellige tidsværdier for de enkelte transportformer.

#### *Potentiale/hvad skal der til?*

I arbejdsrapporten er en udmærket beskrivelse af, hvordan cyklen i kombination med kollektiv transport kan skabe en dør-til-dør-forbindelse, og at potentialet er stort, da rigtig mange danskere har forholdsvis kort fra bopæl/arbejdsplads til stationen. Det nævnes, at 27 pct. af passagererne i den kollektive trafik i Danmark cykler til stationen, og 8 pct. cykler fra stationen i den anden ende. I Holland er de tilsvarende tal betydeligt højere, nemlig henholdsvis 40 og 10 pct.

Cyklisterne efterlyser en langt mere offensiv tilgang, hvor der overordnet set kan sættes ind med følgende tiltag:

1. Forbedret **cykelparkering** med mangedoblet kapacitet og langt større sikkerhed og komfort
2. Forbedret kapacitet og brugevenlighed i forhold til **cykelmedtagning** i tog og busser
3. Et landsdækkende højklasset **bycykelsystem**
4. Et **cykelnærhedsprincip**
5. **Samarbejde** med arbejdspladserne

#### **Ad 1) cykelparkering**

Hvis vi skal op i verdensklasseniveau, må vi gribe udviklingen an. Cykelparkering er en del af den kollektive infrastruktur, og staten må ligesom den gør med skinne- og signalnettet tage ansvar for udvikling af cykelparkeringsanlæg ved stationer og trafikknudepunkter.

DSB oplyser, at der er etableret 3.600 cykelparkeringspladser med midler fra DSB-puljen, og at der er identificeret et behov på 3-4 gange så mange pladser.

Trængselskommissionen er kommet med et ambitiøst forslag om, at der afsættes 300 mio. kr. til cykelparkering ved stationer og trafikknudepunkter. Det er noget i den stil, der skal til, hvis vi vil udnytte potentialet.

Til sammenligning er der lige nu på den anden side af Øresund ved at blive bygget en højklasset underjordisk cykelparkering ved Malmø Centralstation til knap 100 mio. SEK og med plads til 2.000 cykler.

I København havde man chancen for etablering af en underjordisk cykelparkering til 1.400 cykelpladser ved Nørreport Station. Forslaget var beregnet til at koste 72 mio. kr. inkl. 50 pct.'s korrektionstillæg, men blev ikke gennemført som en del af renoveringsplanen. Det er jo ikke så godt i betragtning af, at DSB ved denne station forventer en belægningsgrad på 149 pct. i 2017.

Heller ikke tankerne om et cykelparkeringsanlæg ved Tietgensbro ved Hovedbanegården med en kapacitet på 3-4.000 cykelparkeringspladser beregnet til at koste 178 mio. kr. er kommet videre.

Baggrunden for den positive udvikling i Holland og Schweiz er et stærkt statsligt engagement i udviklingen af cykelparkeringsløsninger i tilknytning til de kollektive trafikknudepunkter.

I Holland tager staten således gennem det statsejede ProRail et direkte ansvar for jernbaneinfrastrukturen, hvilket også involverer stationer og cykelparkering ved disse. Hollænderne har indset, at etablering af gode cykelparkeringsforhold i forbindelse med stationerne er med til at øge antallet af passagerer, der vil benytte stationen, da cykelparkeringspladserne er med til at gøre den samlede rejse med jernbanen mere attraktiv i forhold til bilisme.



Et nyt cykelparkeringsstårn ved jernbanestationen Alphen aan den Rijn med plads til 1.000 cykler. Pris omkring 35 mio. kr.



Udsnit af kommende underjordisk cykelparkeringsanlæg i Utrecht, hvor hollænderne i alt vil investere ¼ mia. kr. i cykelparkering og infrastruktur.

Efter den schweiziske model etableres cykelparkering ved stationer som et joint venture mellem stat, kommune og transportoperatør, hvilket forbedrer muligheden for at skabe finansiering til attraktive og tilstrækkelige anlæg, der kan lokke bilisterne over på den kombinerede transportløsning.

I Danmark opstiller DSB, hvad de kalder "cykelbure" på en lang række stationer, som borgerne ved hjælp af et nøglekort kan få adgang til. Det er selvfølgelig bedre end ingenting, men hvis vi giver cykelparkeringen en mere æstetisk udformning med flere services knyttet til, f.eks. bokse til cykelhjelme, adgang til pumper og grej mv. vil flere vælge denne løsning. Selv med den nuværende skrabede standard oplever vi uacceptable belægningsgrader ved mange stationer.

## **Ad 2) cykelmedtagning**

### *Nye eksempler på cykelmedtagning med bus*

Flere busselskaber arbejder på mulighed for cykelmedtagning. På Bornholm har det lokale busselskab indrettet busserne til cykelmedtagning, og du kan endda foretage en pladsreservation på nettet, hvilket jo er noget mere brugervenligt end det, som DSB byder deres cyklende kunder (stadig bortset fra S-tog)

Nordjyllands Trafikselskab har fået penge fra Transportministeriets buspulje til gennemførelse af et nyt pilotprojekt for cykelmedtagning med bus. Pengene skal blandt andet bruges til at udvikle et reservationssystem, så man via internettet kan booke plads til cyklen. Selskabet forventer en stigende efterspørgsel på kombination af cykel og bus, og at det ny projekt har potentiale for mange nye passagerer. Foreløbigt skal projektet testes på en enkelt rute mellem Aalborg og Løkken, men det er tanken at brede det ud til flere ruter til glæde for pendlere og turister. Cyklistforbundets Aalborg afdeling havde bidraget med forslag og sparring.

Der eksperimenteres også med cykelmedtagning andre steder f.eks. med bussen fra Odense til Langeland.

Region Hovedstaden har sammen med Movia har sat sig for at finde ud af, om flere rejsende vil benytte sig af muligheden for at kombinere cykel og bus, hvis der er sikkerhed for, at der er plads til cyklen på bussen. Derfor er de seks busser på linje 320R mellem Helsingør og Frederikssund blevet udstyret med trailere, som kan medbringe op til otte cykler.

### *Cykelmedtagning med tog*

Bortset fra den glimrende ordning, hvor cyklen kan tages gratis med S-tog, er muligheden for cykelmedtagning hos DSB meget begrænset.

Blandt Cyklistforbundets medlemmer er et af de stærkeste kritikpunkter, at det er besværligt og i nogle tilfælde umuligt at tage cyklen med i toget. For familier med børn er det helt uoverskueligt at skulle tage toget med alle familiens cykler og uden mulighed for at medbringe cykelanhængere. Hvordan kommer den cyklende familie med toget over Storebælt eller til Bornholm for den sags skyld?

Hvis man går tilbage i historien var der mulighed for at sende og medbringe rejsegods. I dag er det så besværligt, at mange opgiver og vælger bilen som transportmiddel, hvis man skal have cykler med på tværs af landsdele. Det harmonerer dårligt med ønsket om at fremme kombinationstransport.

Som reglerne er, må man ikke tage cykel med i internationale tog bortset fra Øresundstog, hvor det koster ½ voksenbillet (86 kr. for en returbillet) eller tage cyklen med særlige togbusser ved renoveringsarbejder eller medtage ladcykler og cykelanhængere.

DSB oplyser på deres hjemmeside, at pladsen til cykler er begrænset, og det er altid togpersonalet, der afgør om der er plads, medmindre du har en pladsbillet. Du skal have en særlig cykelbillet og i perioden 1. maj til 31. august kræves en pladsbillet, der kun kan bestilles ved telefonisk henvendelse (tlf. 70 13 14 15, hvor man bliver guidet gennem telefonsystemet). Billetten skal hentes på en station eller kan ifølge DSB trækkes i en automat ved ubetjente stationer. Rejsekortet kan ikke håndtere cykelmedtagning. Også her skal du købe særskilt billet og i sommerperioden en pladsbillet. Medtagelse af cykel sker på eget ansvar.

Et af vores medlemmer skriver følgende:

*"Og så har man oven i udfordringen med at bestille en pladsbillet til cyklen problemet med alle stationer uden en kiosk eller billetsalgsafdelinger, hvor man er ladet endnu mere i stikken som lovlydig cyklist eller cyklist, der vil være sikker på en plads. Jeg traf godt nok en stædig 7Eleven medarbejder for nylig, der påstod, at man siden 1. maj har kunnet købe pladsbilletter til cyklen i billetautomaterne, men de automater har jeg uden held forsøgt mig med. Jeg har så i stedet praktiseret at tage en hurtig snak med konduktøren, når denne lige hopper ned på perronen på stationen, og således reddet mig mange ture uden beregning for en pladsbillet, som ikke har været til at købe - men det er jo en usikker løsning, når man skal nå noget i den anden ende."*

Det signal, der sendes, er, at cykler er uønskede i IC-tog, og i praksis er Storebælt og Østersøen kun vanskeligt passable for cyklister, der vil have cyklen med DSB.

Cykler må ikke medbringes i de internationale tog, og turister med cykel sydfra opgiver at besøge Danmark, medmindre de har cyklen med på deres bil. Det samme gælder danskere, der vil den anden vej. Med den ny Femern-forbindelse vil vi med denne politik afskærer os fra et endnu større antal passagerer, som fravælger toget på grund af manglende mulighed for cykelmedtagning. I Cyklistforbundet har vi eksempler på personer, der har ventet i 2 år på at få plads til cykler i Intercity Nighttrain, hvor der i begrænset omfang kan medtages cykler. Det er i øvrigt næsten umuligt for turister at finde ud af reglerne for cykelmedtagning, da der end ikke er en engelsksproget vejledning om reglerne. Signalet er igen klart. Cykelturister skal ikke tage toget, hvis de vil have deres egne cykler med.

DSB bør udbrede de gode erfaringer fra S-tog til andre tog. Arriva synes at være mere brugervenlig, når det gælder cykelmedtagning.

Muligheden for cykelmedtagning i fly er også besværlig og bekostelig, men dog mulig.

#### *Ad 3) bycykler*

Efter flere års dødvande sker der endeligt noget i København og på Frederiksberg. Efter at de hollandske provoer i slutningen af 60'erne havde lavet aktioner i Amsterdam med hvidmalede gratis låncykler, blev der i 1993 i København etableret det første officielle bycykelsystem, og bycykler er nu blevet indført i hundredevis af byer verden over. Det er vigtigt, at vi fortsat er førende, når det gælder bycykler, og i Cyklistforbundet ser vi gerne, at der udvikles et landsdækkende system, hvor cyklen kan reserveres ved køb af togbilletten.

#### *Ad 4) cykelnærhedsprincip*

Stationsnærhedsprincippet fastlægger, at kontorbyggeri og andre persontransportintensive funktioner skal lokaliseres stationsnært. Spørgsmålet er, om der ikke bør blødes op på dette krav, hvis der sikres gode muligheder for at cykle fra station til arbejdsplads. Herlev Hospital ligger 2 km fra

S-stationen og her har man gjort en del for at sikre mulighed for cykling. Erfaringerne fra Holland viser tilsvarende, at begrebet stationsnært udvides ved cykelmulighed.

Det afgørende er den tid, det tager, og inden for 10 minutter kan man, som det nævnes, gå 700 m eller cykle 2 km. Med de ny elektriske bycykler kan cykeloplandszonen udvides yderligere.

Det er i det hele taget væsentligt for borgerne, at der bliver en bedre sammenhæng mellem transportpolitik og planlovgivning (Landsplanredegørelse, Fingerplan mv.). Ved nybyggeri og byudvikling bør der eksempelvis stilles krav til cykelparkering, hvor det hidtidige fokus har været på biler. Afsnittet bør indeholde en anbefaling herom.

#### *Ad 5 samarbejde med virksomheder/mobility management*

Endelig bemærkes, at mange arbejdsgivere gerne vil arbejde med mobility management, hvor der stilles pendlercykler til rådighed til transport fra station til arbejdsplads. Herlev hospital ligger eksempelvis 2 km fra Herlev Station. Det er for langt at gå, men en forbedret mulighed for cykelpendling fra og til stationen gør det attraktivt at vælge kombinationstransport fremfor at tage bilen. Udover at afhjælpe trængselsproblemer er cykelpendling en del af hospitalets sundhedspolitik. Det burde være nemmere for virksomhederne at kunne tilslutte sig pendlercykelordninger f.eks. ved reservation af et antal firmapendlercykler, som var parkeret i et særligt område på stationen.

#### *Afslutning*

Cykelparkering er for vigtigt til at overlade til DSB og kommunerne alene. Vores hovedsynspunkt er, at staten bør tage ansvar for udvikling af højklasse cykelparkering efter schweizisk og hollandsk model. Jo før, jo bedre – og gerne med midler fra den særlige pulje til kollektiv transport eller i forbindelse med Finanslov 2014.