

Cykel/tog - den ideelle kombination til pendlertrafik

Af Anne Pilegaard, DSB S-tog

1. Trafikudviklingen

Siden 1991 har der årligt kunne konstateres en lille tilbagegang i antallet af passagerer på S-banen i København. Dette er sket på trods af at trafikbuddet faktisk er steget gennem denne periode.

Hvad skyldes denne tilbagegang? Der findes ikke et enkelt svar, men en af årsagerne er velstandsstigningen og med den anskaffelsen af flere biler. En større bilrådighed har samtidig ført til mere biltrafik og mindre brug af toget som transportmiddel.

Denne udvikling går i stik modsat retning af den politik som regeringen har formuleret i sin trafikhandlingsplan og i Trafikplan 2005, hvor der netop peges på at biltrafikken skal dæmpes og den kollektive trafik og cykeltrafikken have en større markedsandel.

2. Planer om udbygning af den kollektive trafik

Denne politik er blevet fulgt op med store investeringer i kollektive trafikanlæg og materielanskaffelser, bl a

- Metro fra Amager over Kgs Nytorv/Nørreport til Vanløse
- Øresundsbanen med tog til Kastrup/Malmø
- Anskaffelse af 120 nye S-tog er erstatning for den eksisterende vognpark
- Udbygning af Frederikssundbanen med et 2. spor.

Udbygning og forbedringer af den kollektive trafik sikrer bl a

- større komfort , - bedre service, - mere trygge rejseoplevelser, - kortere rejsetider, osv.

3. Bilister i tog og bus

Men er det tilstrækkeligt til at få bilisterne til flytte over i busser og tog, hvis bilrådigheden fortsat stiger ?

En sammenligning til Wien viser, at på trods af at bilrådigheden i Wien er 50% større end i København, så er trafikandelen med bil ikke større end i København.

Målet er således at få bilisten til at bruge tog og bus, hvor der er fordele ved det, og kun køre i bil i de relationer, hvor den kollektive trafik ikke er konkurrencedygtig.

4. Dør til dør transport

For at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig er det imidlertid ikke nok kun at se på rejsen i toget eller bussen. Det er nødvendigt at se på den samlede rejse fra dør til dør.

Køretiden i S-toget udgør i dag kun ca 38% af den samlede rejsetid fra dør til dør. Gennemsnitsrejsen varer 44 min, hvor tiden i toget tager 16,5 min. De 62% af rejsen tilbringes på vejen til og fra stationen eller som ventetid.

Skal det gøres mere attraktivt at køre med S-tog, skal den samlede rejseoplevelse forbedres. Det er derfor vigtigt at se på hvordan passagererne kommer til og fra toget.

5. Tilbringeranalyserne

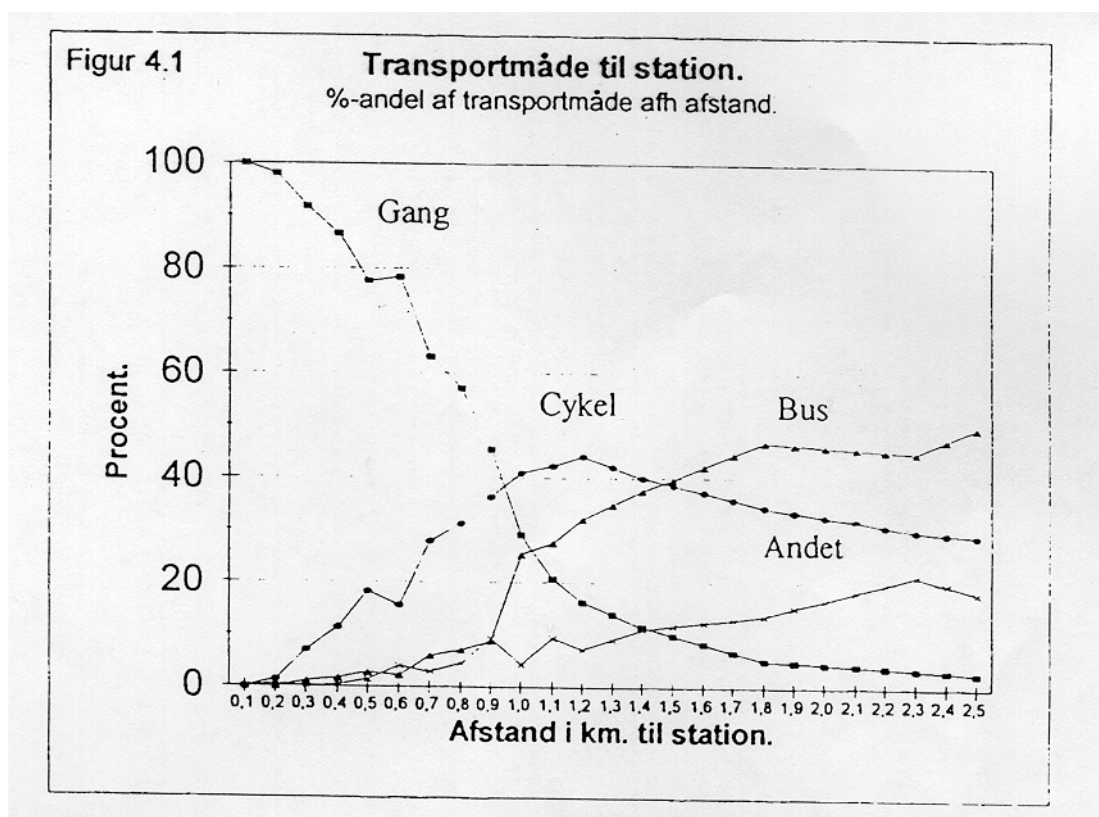
DSB har foretaget en række undersøgelser af tilbringertrafikken for at finde ud af, hvordan S-togskunderne kommer til og fra stationen, og på den baggrund at vurdere eventuelle uudnyttede muligheder til forbedringer.

Undersøgelserne er foretaget over en årrække i morgenmyldretiden.

- ved 4 stationer i København Indreby (1990)
- ved 15 S-togsstationer uden for Københavns Indre by (1994)
- ved yderligere 11 stationer uden for København Indre by (1997)

Transportmåde til stationen

Figurene her viser de valgte transportmåders andel i intervallet 0-2500 m til/fra station. Gang, cykel og bus står for langt den største del af tilbringertrafikken.



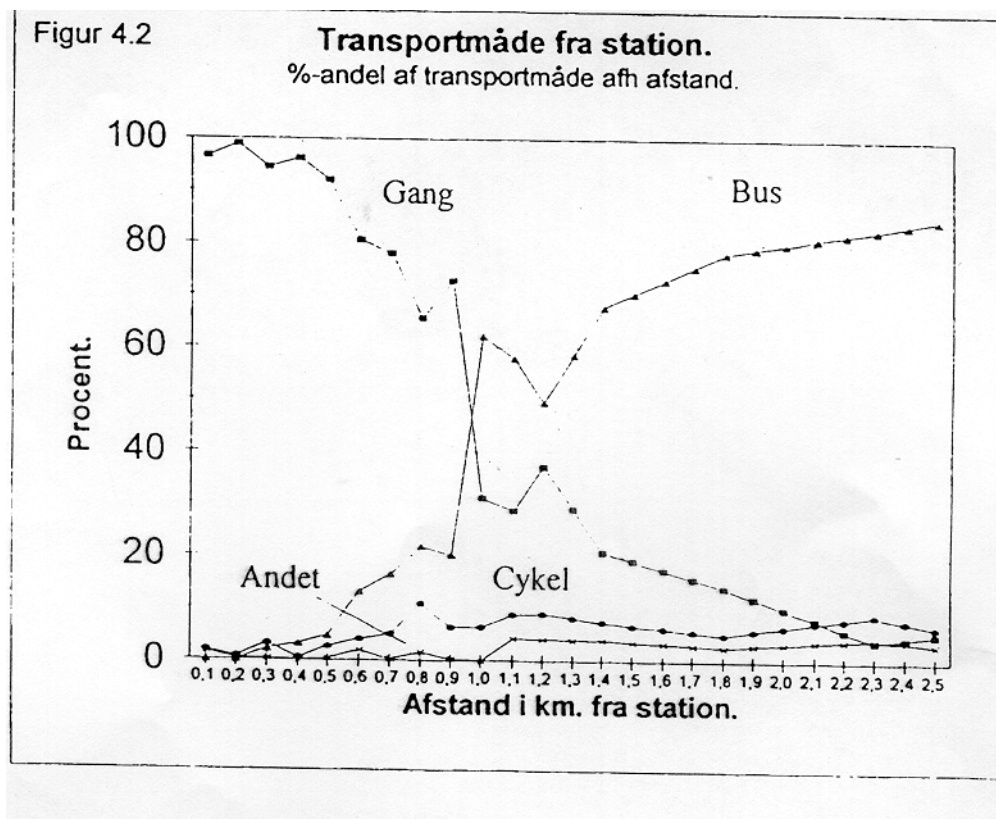
Til stationen:

- gang er den dominerende måde at komme fra boligen til stationen på, når boligen ligger under 900 m fra stationen.
- cykling er den dominerende transportform i området 900-1500 m, hvor omkring 40% af passagererne bruger cykel. Herefter er bus dominerende. I afstanden over 1500 m spiller cyklen dog stadig en betydelig rolle. Fra 1500 m bliver bussen den dominerende transportform og op til 2500 m er det lidt under halvdelen af de afrejste der benytter bussen.

Transportmåde fra station:

For ankomne passagerer gælder det, at for afstanden op til 900 m er gang den dominerende transportmåde. Herefter er der en kraftig stigning i andelen af personer, der bruger bussen. I en afstand af 2500 m fra stationen er busandelen oppe på ca 85%, mens gang og cykel kun har hver 5%.

Generelt har cyklen ringe betydning, mens folk går lidt længere end i boligenden af rejsen.



6. Cyklen reducerer den samlede rejsetid i forhold til gang

Hvis arbejdspladsen ligger i stationens næropland eller indenfor en radius af 1 km, så accepterer S-togspassageren at gå. Mange arbejdspladser i Hovedstadsområdet ligger dog betydelig længere væk end 1 km, ofte flere km væk.

Her kunne cyklen være en god løsning, men er det i følge undersøgelserne ikke, idet der af alle dem, der anvender cykel i boligenden af rejsen kun er 7%, der der også bruger cykel i arbejdspladsenden.

En bedre tilgængelighed til og fra stationen ville kunne opnås ved brug af cykel i den anden ende af rejsen, idet langt flere arbejdspladser vil kunne nås med cykel inden for den tid det tager at gå f eks 1 km.

7. Kombinationen cykel/tog - et miljømæssig stærk kombination

Når det er især er interessant at se nærmere på kombinationen tog/cykel, så er det fordi denne kombination udover at være overordentlig miljøvenlig samtidig har en række af bilens fortrin.

Vi ved, at det er svært at flytte bilister over til den kollektive trafik. Bilen har som bekendt en række fordele som den kollektive trafik alene ikke kan hamle op med:

- Frihed i forhold til køreplanen,
- dør til dør transport,
- normalt relativ kort rejsetid, osv.

Undersøgelser af bilisternes holdninger og adfærd viser dog, at der hos mange er en dårlig samvittighed, der gnaver pga miljøpåvirkningerne. Netop derfor kan tog/cykel måske være et alternativ for den gruppe, - ikke nødvendigvis til al slags transport, men der hvor der kan opnås nogle af de samme fordele som bilen giver, men uden at belaste miljøet.

Kombinationen S-tog /cykel har en del af de samme fortrin, f.eks.

- dør til dør transport
- frihed i forhold til køreplanen de steder, hvor frekvensen er høj.
- kort samlet rejsetid
- individualiseret kollektivtransport

Hertil kommer en tidsgevinst ved at rejsetiden kan udnyttes 100% i modsætning til bilturen, der kan betragtes som ren spildtid. Cykelturen giver den daglige motion og togturen kan udnyttes til avislæsning el lign.

DSB har vurderet, at der må være et uudnyttet potentiale for den kollektive trafik, og har på den baggrund taget initiativ til Firmacykelprojektet.

DSB har vurderet, at når kunderne ikke i højere grad anvender egen cykel i den anden ende af rejsen, så skyldes det, at det virker for usikkert. Cyklen kan blive stjålet, det er besværligt, hvis den bliver i uorden, eller måske at det er for dyrt at anskaffe to cykler.

I Firmacykelprojektet er det DSB, der sammen med arbejdsgiveren stiller cykel til rådighed.

8. Firmacykelprojektet

I dag bruger igennemsnit 20% af de S-togsrejsende cykel mellem bolig og station. Kun ca 5% bruger cykel i den anden ende af rejsen. Cyklen bruges hyppigst på luftlinjeafstande på 500-1300 m mellem station og udgangspunkt/mål.

I Firmacykelprojektet stilles cykel til rådighed i et år for ansatte i en række større virksomheder i omegnen af København: Herlev Sygehus, Topdanmark, Siemens mv.

De ansatte, som indgår i forsøget er folk, der normalt bruger bil til og fra arbejde, og de skal være indstillet på i en periode at ændre trafikvaner, så de bruger tog/cykelkombination. Projektet er støttet af Trafikpuljen 1996. Pengene er afsat med det formål, at bidrage til trafikudviklingen i overensstemmelse med intentionerne i Trafik 2005. Heraf fremgår, at den kollektive trafik skal øge sine markedsandele i storbyområderne, samt at regeringen vil arbejde for, at 4% af det samlede transportarbejde med personbil overflyttes til cykel eller gang i perioden frem til år 2005.

Tilstrømningen af interesserede bilister, der har været parat til at ændre transportvaner, har ikke været så stor, som man kunne ønske, eller som det var forventet. Virksomhederne er markedsførende i projektet.

Virksomhederne er endnu ikke begyndt at se energiforbruget til medarbejdernes transport til og fra arbejde som en del af deres grønne regnskaber, men det kunne være yderst relevant, da energiforbruget til transporten er langt den største del af mange virksomheders samlede energiforbrug. Nogen af virksomhederne har set meget snævet økonomisk på projektet. Kunne de f.eks. spare udvidelsen af parkeringspladsen, hvis denne ordning blev en succes?

Pendlerprojektet i Hillerød, som DSB også er involveret i, og som også er støttet af Trafikpuljemidler, er netop et projekt, hvor transportenergiaspektet er inde i forbindelse med grønt regnskab.

Firmacykelprojektet er sammenlignet med f.eks. Cykelbuster projektet i Århus af langt mere beskedent omfang, men tilgængæld vil projektet kunne udføres i stor skala, da omkostningerne er langt mindre.

Der er behov for mange initiativer, der kan være med til at rokke ved trafikantadfæren. DSB vil fortsætte udbredelsen af Firmacykelprojektet i en eller anden form.

9. Cykel,tog,bus by - konferencen

DSB har i samarbejde med HT, Ørestadsselskabet, Københavns kommune, Trafikministeriet, Miljøstyrelsen, Vejdirektoratet og Dansk Cyklistforbund også andre mindre forsøg i gang, som handler om at ændre bilisternes adfærd. I korthed går det ud på at undersøge, om vi med enkle midler kan få folk, der som regel anvender bil til arbejde til i stedet at bruge en kombination af kollektiv trafik og cykel. Forsøget her retter sig mod arbejdspladser i Købehavns centrum.

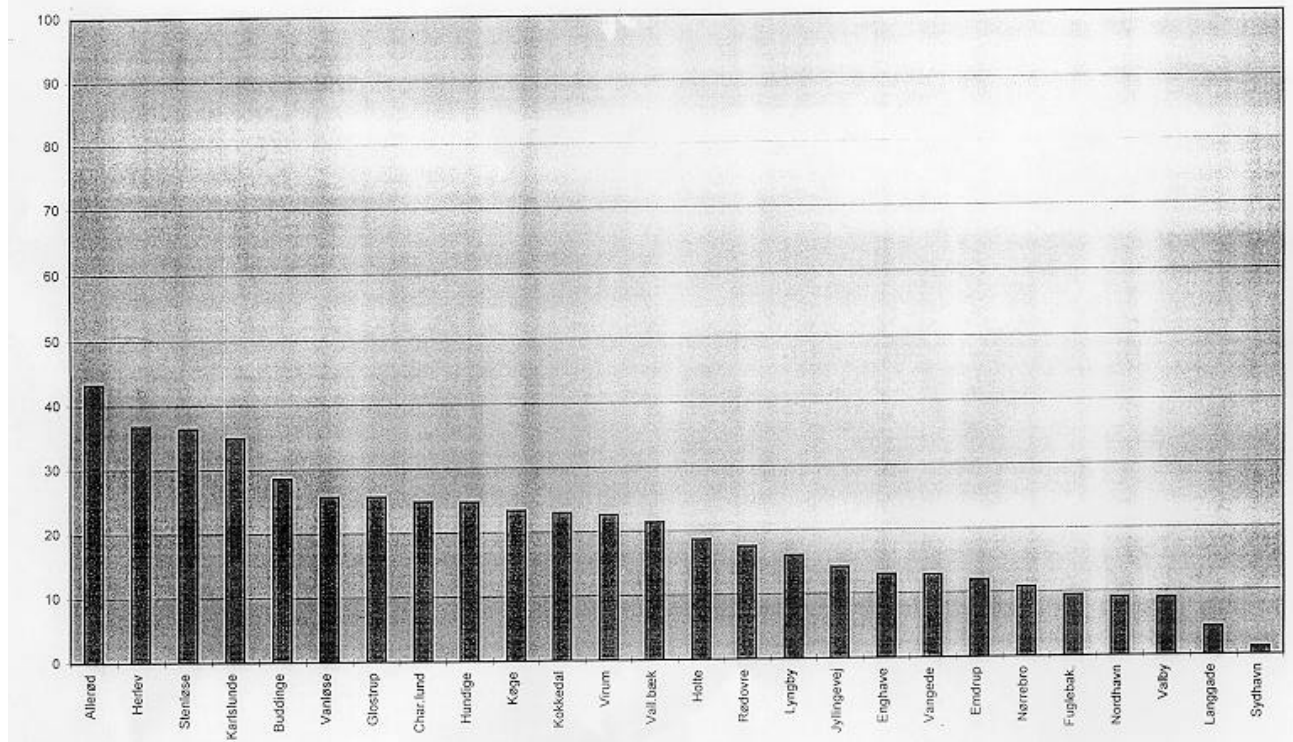
Resultaterne vil bl.a. blive præsenteret på den fælles Cykeltogbusby konference den 30./31. oktober 1997, der har brugen af cyklen som tilbringertransportmiddel som emne.

Her er det intentionen, at der skal komme en række konkrete forslag på bordet til forbedring af forholdene for kollektivt rejsende, der anvender cykel før og efter rejsen -forslag som vil kunne sættes i gang rimelig hurtigt.

10. Sammenligning mellem stationer

I DSB har vi på baggrund af undersøgelserne af tilbringertrafikken kigget på, om der er nogen steder, hvor der er særlig mange, der benytter cyklen til og fra stationen? - og i givet fald hvorfor? Skyldes det, at man her især lig grad har tilgodeset de behov, kunderne måtte have for at bruge cyklen som tilbringertransportmiddel, f.eks. i form af gode adgangsveje, parkeringsforhold mv? Eller er der steder hvor cyklen ikke eller næsten ikke anvendes som transportmiddel i forbindelse med togrejsen? - og i givet fald - hvorfor? Som det fremgår af skemaet varierer brugen af cykel til stationen meget fra by til by.

Afrejsende pass. transportmåde til station - cykel



Forklaringer - afstand fra city.

Cyklen har sin styrke som tilbringertransportmiddel yderst på fingrene. Generelt har man mere gavn af cyklen, når man rejser langt med toget. I City vælger flere at cykle hele vejen pga. af afstandene er relativt kortere.

Dette forklarer dog ikke de store variationer, der er tale om også mellem stationer, der ligger i en større afstand fra København, f.eks. Allerød og Køge. I Allerød er det over 41% der bruger cykel, mens det i Køge kun er 23% af de afrejsende der cykler til stationen.

Afstanden til København er optimal for cykling, men tilgængeligheden til stationen er også god fra mange retninger, ligesom parkeringsforholdene er fine og nok bedre end mange andre steder. God placering og mange aflåste pladser.

11. Det videre arbejde

Erfaringerne fra Allerød vil blive brugt i forbindelse med det arbejde omkring et nyt cykelkoncept, der netop er sat igang hos DSB.

Samarbejde med kommunerne vil blive forstærket omkring stadige forbedringer af forholdene ved terminaler, f.eks. med aflåste parkeringsfaciliteter, men også af adgangsvejene til stationen.

Direkte stier, som kan bringe cykelafstanden ned på 1,0-1,5 km fra mange boligområder omkring stationen, og netop i denne afstand er cyklerne klart det foretrukne tilbringertransportmiddel.

12. Cykelmedtagning

Endelig skal vi ikke glemme muligheden for cykelmedtagning. Det at kunne tage sin cykel med i toget vil altid kun blive for en marginal gruppe. Men kan dog

være en kærkommen mulighed for enhver cyklist, og dermed være med til generelt at gøre det lettere at være cyklist og kollektiv trafikbruger.

Gratis cykelmedbringning på lørdag og søndag har siden april 1997 givet 50 % flere rejsende med cykler i weekend'er. Dette forsøg vil blive fortsat minimum året ud.

Spærretiderne i myldretiden begrænser en intensiv brug af cykelmedtageordningen. Med anskaffelse af nye S-tog, der har indrettet særlige flexrum til bl a cykler vil ordningen kunne forbedres væsentligt, idet der bliver mulighed for at medtage dobbelt så mange cykler som i dag. Det er derfor også håbet at kunne fjerne spærretiderne, når der er anskaffet tilstrækkeligt mange nye S-tog.

13. Konklusion

Generelt er der behov for mange kreative løsninger. En forstærket information og markedsføring samt stadige forbedringer af cykelfaciliteterne er de strenge DSB kan spille på samt et udvidet samarbejde med virksomheder og kommuner om grønne løsninger.