

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Kombinationsrejser, supercykelstier og CYKOMBI

David Gaarsdal Rønnov (iq38@kk.dk), Sekretariatet for Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Lasse Raasgaard Mathiesen (lasseraasgaard.mathiesen@sweco.dk), Via Trafik – en del af Sweco

Abstrakt

Kombinationsrejser, der kombinerer cykel og kollektiv trafik, har med cyklens fleksibilitet og den kollektive trafiks komfort og hastighed over længere afstande potentiale til at konkurrere med bilismen på dens stærkeste sider. Kombinationsrejser er derfor et stærkt kort i mobilitetsomstillingen.

Der er dog behov for en styrkelse af indsatsen for kombinationsrejser på flere fronter og fra mange aktører for at kunne tilbyde et attraktivt tilbud til potentielle kombinationsrejsende.

Baggrund

I forbindelse med at Danmark var vært for de tre første etaper af Tour de France i 2022 gik værtskommunerne sammen om at sætte fokus på Danmark som cykelland. Blandt andet blev der afholdt et cykeltopmøde med fokus på styrkelse af cykling på tværs af sektorer og at skabe blivende værdi for hverdagscyklingen i Danmark.

Forud for topmødet blev der gennemført fem strategiske analyser, der udpegede en række anbefalinger til at styrke cykelindsatsen i Danmark. Analyserne var finansieret af Vejdirektoratets statslige cykelpulje og omfattede følgende fem temaer:

1. Cykling i landdistrikter og erhvervsamarbejder
2. Cykelpendling og kombinationsrejser
3. Cykling blandt børn, unge og ældre – sundhed gennem hele livet
4. Cykelturisme og oplevelser
5. Viden og innovation på cykelområdet

Analyserne blev hver især udarbejdet af en tværgående arbejdsgruppe med repræsentanter fra såvel kommuner, landsdækkende offentlige aktører, den private sektor og faglige netværk og universiteter.

Som en del af tema 2 om Cykelpendling og kombinationsrejser blev rapporten om 'Cykelpendling og kombinationsrejser' udarbejdet af Celis Consult og Via Trafik i samarbejde med Roskilde Kommune, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Kommunernes Landsforening, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, DSB, Movia og Passagerpuls.

Formål

Cyklen er en hurtig og fleksibel transportform på relativt korte afstande, mens den kollektive trafik har sin primære styrke ved transport over lange afstande. Tilsammen giver de to transportformer mulighed for én samlet bæredygtig og fleksibel transportløsning fra dør til dør - også over længere afstande.

Kombinationen af cykel og kollektiv trafik skaber fleksibilitet for den enkelte, og mobiliteten styrkes på en effektiv og bæredygtig måde, der samtidig bidrager til at reducere trængslen.

Formålet med den strategiske analyse var at styrke den kollektive trafiks position blandt pendlere og få flere til at kombinere cykel med kollektiv trafik. Analysen skulle gøre det muligt at vurdere og sammenligne kvaliteten af kollektive trafikknudepunkter, med henblik på at tiltrække rejsende, som kombinerer cykel og kollektiv transport.

Status

Når man generelt kigger på kollektive trafikknudepunkter i Danmark, ses et efterslæb både på antal og kvaliteten af den cykelparkering, vi anvender. Der er behov for et markant løft. Når vi sammenligner os med udlandet - primært Holland - halter mange af de danske kollektive trafikknudepunkter bagefter på flere parametre hvad angår både antal rejsende på cykel til og fra de kollektive trafikknudepunkter, omfang og kvalitet af cykelparkering, adgangsforhold og servicefaciliteter.

Andelen der cykler til og fra de kollektive trafikknudepunkter i Danmark varierer betydeligt fra station til station og fra stoppested til stoppested. Især omkring landets større bynære togstationer er forskellene ret markante. Fra stationer, hvor andelen der cykler til og fra stationen ligger på mere end 50 % af de rejsende (eksempelvis Odense, Holstebro og Valby m.fl.) til stationer, hvor cykelandelen ligger helt nede omkring 15-25 % (Skanderborg og Esbjerg m.fl.). Dernæst er kvaliteten af cykelparkeringsforholdene i mange kollektive trafikknudepunkter i særdeles dårlig forfatning. Med andre ord ligger der ikke kun et potentiale i at tiltrække flere rejsende på cykel til knudepunkterne - der ligger også en opgave i at fastholde de eksisterende brugere ved at få gjort cykelparkeringsfaciliteterne tidssvarende og tilstrækkelige.

Analysens hovedresultater

Analysen har indikeret, at vi kan få op til 10-15 % flere til at cykle til og fra de kollektive trafikknudepunkter og 1-3 % flere til at benytte den kollektive trafik, hvis cykelforholdene er gode. Potentialet er størst ved togstationer.

Screeningsværktøj

Med analysen af potentialet for flere kombinationsrejser blev der udviklet et redskab til at screene kvaliteten af kollektive trafikknudepunkter (CYKOMBI), så de enkelte kollektive trafikknudepunkter kan benchmarke sig op imod andre sammenlignelige knudepunkter. Benchmarkingen vil kunne anvendes som en direkte indikator for potentialet for at forbedre forholdene for både eksisterende og potentielle rejsende, der enten ankommer til et kollektivt trafikknudepunkt på cykel eller som benytter cyklen som frabringertrafik efter endt tog- eller bustur.

Anbefalinger på baggrund af analysen

Med baggrund i litteraturstudiet og udvikling af screeningsværktøjet har analysen peget på følgende anbefalinger:

- At screeningsværktøjet (CYKOMBI) udbredes til og anvendes af relevante aktører (kommuner, trafikselskaber etc.), samt at der med udgangspunkt i værktøjet udføres en landsdækkende kortlægning/benchmarking af kollektive trafikknudepunkter. En benchmarking på tværs af landet synliggør, hvor de største udfordringer er, og skaber synlighed over, at der er reelle udfordringer, der bør gøres noget ved.
- At værktøjet danner grobund for at udvikle en certificeringsordning for cykelvenlige kollektive trafikknudepunkter.

- Der er behov for at se på den økonomiske og arealmæssige organisering af de fysiske forhold ved knudepunkter. I dag er det ofte delt mellem flere aktører, hvilket kan besværliggøre både at finde midler og plads til opgradering.
- Der er generelt behov for flere økonomiske midler til at forbedre cykelparkeringsforhold ved stationer. Hvis målet alene er at få flere til at cykle til knudepunkter, bør der også ses på begrænsning af muligheden for at komme til station i bil.

Kombinationsrejser og supercykelstier

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har gennem efterhånden mange år haft et koncept for supercykelstier, der blandt andet beskriver hvordan supercykelstier planlægges, projekteres og anlægges. Dette koncept foreligger nu i en netop opdateret tredje version, der som noget nyt er udformet som et online-opslagsværk.

I dette koncept indgår et nyt kapitel om supercykelstiers opkobling til kollektive transportknudepunkter, hvori det beskrives hvordan der kan udpeges knudepunkter langs supercykelstierne, der er relevante at opgradere med henblik på at forbedre præmisserne for kombinationsrejser. Kapitlet indeholder desuden anbefalinger til udformningen af forbindelsen mellem supercykelsti og knudepunkt samt anbefalinger til placering og udformning af cykelparkering, herunder en differentieret cykelparkeringsnorm for forskellige typer knudepunkter.

Videre skridt

Arbejdsgruppen bag analysen arbejder nu videre med at få udbredt kendskabet til screeningsværktøjet og med at få udført og indsamlet benchmarks på så mange knudepunkter som muligt, blandt andet ved at aktivere frivillig arbejdskraft. Desuden arbejdes der med at få videreudviklet værktøjet, for eksempel med en online-udstilling af data om enkelte knudepunkter såvel som om det samlede datasæt.

Supercykelstisamarbejdet har besluttet at på forsøgsbasis inddrage CYKOMKBI ved screeninger af nye supercykelstier eller opgraderingsscreeninger af eksisterende ruter.