



Cyklisme og cyklismen i kombination med kollektiv transport

Bæredygtig mobilitet på de korte og mellemlange distancer

Marts 2021

Indledning

Ingeniørforeningen i Danmark – IDA – ønsker at bidrage til udviklingen af en bæredygtig mobilitet i Danmark. Der tages her udgangspunkt i 2030-målene og en bæredygtig indsats, samt den nationale danske målsætning om 70 % CO₂ reduktion inden 2030 fra alle sektorer, også transportsektoren. For at nå dette mål, vurderer IDA, at det er nødvendigt at gennemføre flerstrengede initiativer. Et væsentligt initiativ er at fokusere på cyklismen og cyklismen i kombination med den kollektive transport. I dette baggrundspapir begrundes, hvorfor en dette fokus er nødvendigt for at gøre persontransporten i Danmark bæredygtig, og hvordan denne fokusering kunne gribes an.

Hovedkonklusion

Den store udfordring for at få reduceret CO₂-emissionen fra persontransporten er at få omlagt de korte og mellemlange ture, så de foregår bæredygtigt. 25 % af CO₂-emissionen fra persontransporten sker på ture med længder på under 14 km, mens 50 % sker på ture på mellem 14 km og 72 km, gennemsnitligt i Danmark. Samfundet bør indrettes, så det bæredygtige valg i form af gang/cyklisme/kollektiv transport i bycentre og kollektiv transport mellem bycentre bliver det oplagte valg. Dette suppleres med gennemgribende opgradering af cykelinfrastruktur – supercykelstier mellem (by)centre og cykelstier langs landeveje, samt fremme af el-cykler. Herved imødekommes det faktum, at gennemsnitligt 38% af husstandene i Danmark ikke har bil, i Region Hovedstaden er det 52%.

Anbefalinger

Byer med infrastruktur, der inviterer/opfordrer til bæredygtig mobilitet, og byer, fra de største til de mindste, sammenkædet af bæredygtig infrastruktur, som er udviklet fortløbende, langsigtet og sammenhængende, vurderes at være nøglen til en omlægning til bæredygtig mobilitet og til at opnå målsætningen om CO₂-reduktion på transportområdet.

Der skal sikres en strategisk sammenhæng og udvikling af mobiliteten i byer og på landet og sammenhæng mellem by og land. Tilbuddet om kollektiv transport og cykelinfrastruktur skal dække hele landet optimalt.

Når gang, cyklisme, og cyklisme i kombination med kollektiv transport bliver det naturlige valg af mobilitet, kan de fleste blive en del af løsningen om fremtidens bæredygtige mobilitet.

I det følgende uddybes, hvilke elementer, der bør indgå i fokuseringen på cyklisme og cyklisme i kombination med kollektiv transport.

Analyse

En bæredygtig udvikling i persontransporten skal være et grundlæggende princip, med skarpt fokus på at skabe den målsatte CO₂-reduktion og nedsætte anvendelsen af fossile drivmidler og kørte kilometer. Blød trafik *før* kollektiv transport *før* bilisme. Et væsentligt redskab for at opnå dette er investeringer i cykelinfrastruktur og kombinationen cykel og kollektiv transport. Cyklismen skal anses for en selvstændig transportform, der skal prioriteres i en tæt sammenhæng med den kollektive transport.

En investering i fremtidens mobilitet er ikke en udbygning af den eksisterende vejinfrastruktur. Ved at skabe incitament for adfærdsændringer i retning af cyklisme og kombinationsrejser kan vi sikre, at de korte og mellemlange ture tages på cykel og i kombination. Herved kan den eksisterende infrastruktur kan udnyttes langt mere optimalt end i dag.

Synspunktet om, at cyklisme og cyklisme i kombination med kollektiv transport er et væsentligt middel til at skabe bæredygtig transport, hviler på, at det med investeringer i cykelinfrastruktur og gode muligheder for omstigning mellem cykel og kollektiv transport er lykkedes både at skabe flere cyklister og flere rejsende i den kollektive transport.

Denne indsats bør fokuseres og intensiveres.

I det følgende uddybes, hvilke elementer, der kunne indgå i dette arbejde.

- **Cykelinfrastrukturen udbygges i byer**

Udviklingen af cyklismen, så cyklen anvendes som transportmiddel på de korte og mellemlange ture, kræver mange steder forbedringer i cykelinfrastrukturen. Cykelstinet skal være gennemgående og af høj kvalitet, det vil sige brede cykelstier, god belægning og ingen "missing links", der skaber utryghed. Der skal være tilstrækkelig med cykelparkeringsfaciliteter af høj kvalitet. Især omkring skoler og institutioner skal børn kunne cykle sikkert.

Cykelstierne i byerne skal kunne rumme den teknologiske udvikling inden for cyklismen med el-cykler, flere og flere ladcykler, hurtige speedpedelecs, hurtige el-ladcykler, men også velomobiler. Dette aspekt betyder især noget for bredden af cykelstierne, der på hovedstrøg og sidestrøg med mange cyklister bør være særligt brede.

- **Cykelinfrastrukturen udbygges mellem byer**

Et særligt fokus bør være at skabe et landsdækkende net af supercykelstier. Der er mange ture på landet i den mellemlange distance på 4-20 km, som med fordel kunne tages på en el-cykel, hvis infrastrukturen var egnet og trafiksikker. Det er estimeret, at et landsdækkende net af supercykelstier vil koste ca. 11 mia. kr.

Baseret på erfaringerne i Region Hovedstaden ville det ændre væsentligt i mobilitetsadfærden: Stigningen i cyklister på supercykelstierne er på 23% over en 10-årig periode og heraf er de 14% tidligere bilister, på Farumruten 68 %, hvoraf 26 % er tidligere bilister. Nettet af supercykelstier skal binde byer, erhvervsområder og tæt befolkede boligområder sammen, men dertil skal der også skabes et net af almindelige stier langs landeveje og i og evt. mellem de mindre byer, der gør cykelstinet mere fintmasket.

Det er væsentligt, at supercykelstierne bliver af den høje kvalitet, som er deres kendetegn, så de kan rumme den teknologiske udvikling inden for cyklismen med hurtige speedpedelecs, el-ladcykler, men også velomobiler.

- **Cykelmedtagning i tog og busser**

En udvidet mulighed for at medtage cykler i tog og bus vil muliggøre flere kombinationsrejser og sikre en god mobilitet, der er attraktiv i forhold til bilkørsel. Tog og busser skal derfor indrettes med mulighed for god cykelmedtagning, som det kendes fra S-banen i København. Erfaringer fra S-banen viser, at gratis cykelmedtagning giver mange nye passagerer, der før brugte bil. Passagerstigningen er på op til 10%. Denne mulighed gør, at man kan nå helt fra A til B med cykel og kollektiv transport, selvom den endelige destination ikke ligger lige ved stationen.

Alt dette forudsætter, at den kollektive transport er pålidelig, med god service, ordentlige (komfortable) tog og busser, gerne med faciliteter til at kunne arbejde eller holde mindre møder.

Der vil være nogen steder i landet, hvor det vil være nødvendigt at transportere sig i biler. Det vil være i de tyndtbefolkede dele af landet, hvor der hverken er økonomi eller stor CO₂-reduktion i drift af en kollektiv transport, og hvor privatbil, gerne med samkørsel, vil være den bedste mobilitetsløsning. Opstilling af ladestandere til el-biler er her derfor en nødvendighed.

- **Strategisk (by)planlægning bygget på bæredygtig mobilitet**

Kommuneplaner og lokalplaner er væsentlige redskaber i placeringen af virksomheder og institutioner og til at skabe udvikling i byer og på land.

Det grundlæggende princip bør være bæredygtighed og fokus på at reducere CO₂ fra fossile biler og mindske antallet af kørte kilometer. Blød mobilitet bør prioriteres før kollektiv transport og kollektiv transport før bilisme, f.eks. ved fastsættelsen af parkeringsnormer for både (el)biler og cykler ved nybyggerier og renoveringer af boligområder.

Der bør ske en gentænkning af lokale bycentre, så de får de funktioner, der dagligt er brug for, inkl. trafikknudepunkter/stationer. Dette vil kræve investeringer i hastighedsbegrænsende tiltag, cykelstier og fortove. Der kan være inspiration at hente fra begrebet 15 minutters byer, hvor man har de fleste funktioner inden for 15 minutter, som det internationale netværk for bæredygtige byer C40 anbefaler. Dette vil samtidig være en forbedring og opstramning af stationsnærhedsprincippet.

- **Trafikøer - stort potentiale fra flere vinkler**

Kommunale beslutninger om at nedsætte hastigheder i bymidten og skabe trafikøer og/eller miljøzoner uden fossilkøretøjer er væsentlige værktøjer til at få ændret mobilitetsadfærden på de korte ture og få reduceret gennemkørende trafik og fossildreven transport inden for et afgrænset område. Desuden kan beslutninger om parkeringsforbud eller bilfrie zoner omkring skoler og institutioner være værktøjer til at ændre mobilitetsadfærden.

Der er internationale erfaringer med denne type planlægning, som kunne anvendes i alle større og mellemstore byer, men også danske eksempler, bl.a. fra Nørrebrogade i København. Trafikøer har den store fordel, at "blød" trafik fremmes, hvorved der sker en væsentlig forbedring af byrumskvaliteten: Mere attraktivt at bruge gaderummet, langt mindre lokal luftforurening og mindre trafikstøj. Som supplement kan hastighedsgrænsen nedsættes til 30 km/t i alle bycentre, som netop gennemført i Holland, Belgien og Spanien.

- **Den kollektive trafik binder såvel land som by sammen**

Den kollektive transport skal være den grønne puls, både i de store byer og mellem de store og mellemstore byer. Der skal et regionalt perspektiv til, hvis forbindelserne i den kollektive transport skal være bedre. Der skal opgraderes, hvor der er basis for en god økonomi og en tilstrækkelig overflytning af passagerer, i kombination med cyklen som tilbringer.

Netop at anvende cyklen som transportmiddel hen til stationen er interessant og udvider den kollektive transports konkurrencefordele på transporttiden betydeligt. Beregninger i Region Hovedstadens Trafik- og mobilitetsplan viser, at når cyklen medregnes som transportmiddel på rejsen hen til stationen, bliver den kollektive transport væsentligt mere konkurrencedygtig målt på tidsforbruget til den samlede rejse. Tilsvarende beregninger kan foretages for kollektive forbindelser i andre regioner.

- **Bedre mobilitet omkring stationerne**

For at sikre en bedre mobilitet på tværs af transportformerne skal stationerne have gode skifteforhold, hvor især flere adgange mellem perroner og omgivelserne i form af såvel indretningen af busstop og parkeringsforhold for biler og cykler er væsentlige. Ligeledes er flere adgangsveje til de omgivende byområder vigtige for at styrke stationsnærhedsprincippet og udvide stationernes oplande.

Stationerne skal være knudepunkter for en optimal mobilitet, og det skal samtidig sikres, at de ikke udgør en flaskehals i det samlede transportsystem. Der skal være et tilstrækkeligt antal parkeringspladser for både biler, muligvis kun el-biler, og cykler, herunder med mulighed for opladning med el.

- **Nye stationer**

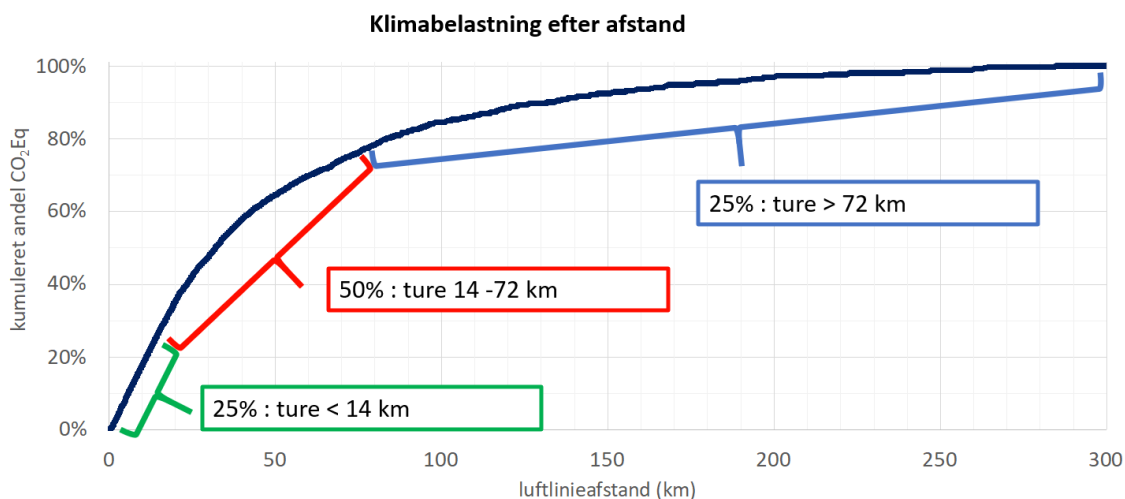
Hvor der er, eller planlægges større bolig- og/eller arbejdspladskoncentrationer langs jernbanelinjerne bør der etableres nye stationer hvis eksisterende stationer ligger uden for cykeloplandet til disse nye bolig- og arbejdspladsområder.

- **Fremme af el-cykler**

El-cykler og de hurtige el-cykler – speed pedelecs - har stort potentiale til at erstatte pendling i biler på de mellemlange distancer, såfremt infrastrukturen understøtter denne udvikling. Ud over at sikre, at infrastrukturen er egnet til disse el-cykler af forskellig slags, ville forskellige økonomiske incitament, evt. via arbejdsgiver, kunne fremme anvendelsen af el-cykler på de mellemlange distancer.

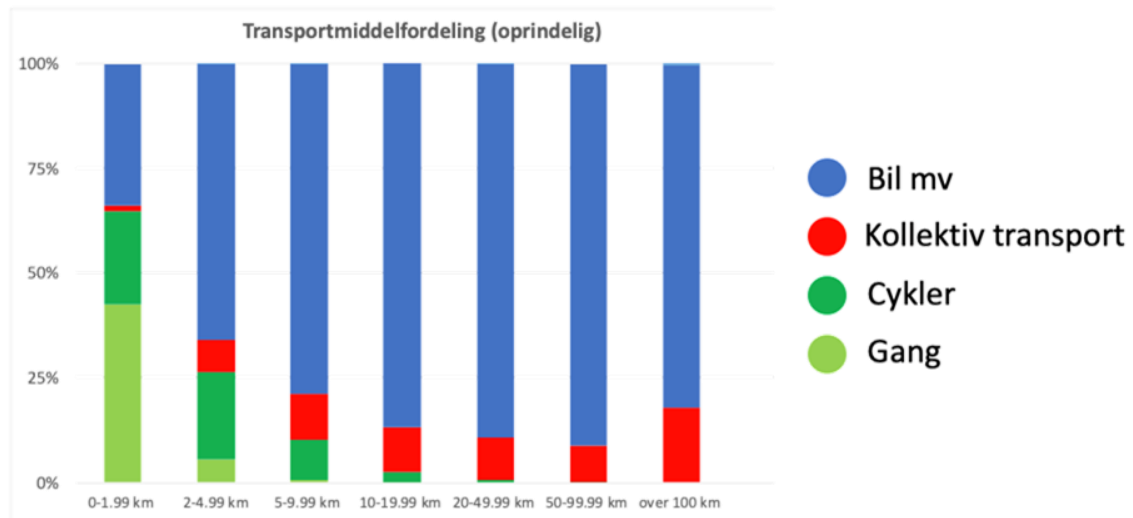
Relevante fakta

- Erfaringer fra S-banen og lokalbaner viser, at gratis cykelmedtagning giver mange nye passagerer. Passagerstigningen er på op til 7% -8%. DSB og Movia 2020.
- 38% af husstandene i Danmark ikke bil; i Region Hovedstaden er det 52%. Danmarks statistik.
- Omkostningerne til etablering af net af supercykelstier i Hovedstadsregionen er vurderet til 2.2. mia. kr., Baseret herpå anslås det, at et landsdækkende net af supercykelstier vil koste ca. 11 mia. kr. Supercykelstierne, Ruteoversigt til Visionsplan 2017 – 2045. 2019.
- Den gennemsnitlige stigning i cykeltrafikken på supercykelstierne er på 23%* (*gennemsnit for otte evaluerede ruter) og heraf er de 14% tidligere bilister. På Farumruten har stigningen været 68 %, hvoraf 26 % er tidligere bilister. Supercykelstierne Cykelregnskab 2019.
- Region Hovedstadens Trafik- og mobilitetsplan, 2019, viser, at når cyklen medregnes som transportmiddel på rejsen hen til stationen, bliver den kollektive transport væsentligt mere konkurrencedygtig målt på tidsforbruget til den samlede rejse.
- Transportvaneundersøgelsen, TU-Data: Kurve med vejtrafikens klimabelastning efter afstand viser, at der skal fokuseres på de mellemlange distancer, hvis CO₂ emissionen fra persontransporten skal reduceres, se figur.



Vejtrafikens klimabelastning efter afstand. Kumuleret andel vejtrafik-CO₂Eq efter turens luftlinjeafstand, gennemsnit 2016 – 2018, ekskl. Erhvervstransport. Transportvaneundersøgelsen, DTU.

- TU-data: Undtagen på de helt korte afstande er bilen det dominerende transportvalg.



Transportmiddelfordeling for persontransporten i Danmark delt op i turlængdeintervaller, målt som luftlinjeafstand fra start til slut. Data fra 2006 – 2020. Transportvaneundersøgelsen, DTU, 2020.