

REFERAT

Dato 6. december 2013
J. nr. 2013-1896

Temaarrangement: ”Hvad kan den kollektive trafik og cyklisme løfte?”

Workshoppen fandt sted torsdag d. 14. november, kl. 13.00-16.30 i det Færøske Pakhus hos Transportministeriet.

Ad 1) Velkomst og baggrund v/Per Skrumsager Hansen fra Transportministeriet

Se slides

Per Skrumsager Hansen gav et oplæg om baggrunden og formålet med roadmap for udfasning af fossile brændstoffer.

Ad 2) Cyklen og den kollektive trafik – den nye nationale cykelstrategi v/Jakob Karlshøj

Se slides

Jakob Karlshøj pointerede, at cykler er en vigtig del af kombinationstransport, og at kombinationsrejser har potentialet til at erobre mange markedsdele på transportområdet. Cyklen har endvidere flere gode kvaliteter – det er både et miljøvenligt og fleksibelt transportmiddel – især på korte afstande.

I oplægget pegede han på nogle af de problemstillinger, som arbejdet med den nationale cykelstrategi har afdækket. Han understregede, at der er brug for en nuanceret tilgang, og at man ikke kan snakke om ”one size fits all”, idet mulighederne og udfordringerne med at lave cykelløsninger varierer meget på tværs af landet.

Til-bringer vs. fra-bringer-problemstillingen viser, at der er flere, som bruger cyklen til toget, end fra toget. Der er derfor stort potentiale i, at private virksomheder stiller cykler til rådighed for deres medarbejdere, så medarbejderne kan cykle mellem arbejde og stationen (og benytte deres egen cykel mellem stationen og deres hjem). Det stiller krav til sikkerheden ved cykelparkering, så de rejsende kan stole på, at cyklen stadig er der, når de kommer tilbage.

Jakob Karlshøj berørte også problemstillingen vedrørende cykelmedtagning i kollektiv trafik versus cykelparkeringspladser ved stationer og stoppesteder. En



cykel optager pladsen til to sæder i toget, hvilket betyder, at der er plads til færre passagerer. Især i myldretiden er dette en udfordring. Forudsat, at man kunne have solgt pladsen til to passagerer og derfor fået 2 gange billetpriser, vil det koste trafikkselskabet 38 kroner pr. cykelmedtagning.

Derudover er der en række problemstillinger knyttet til bycykler, der har den fordel, at de kan benyttes til trafikken mellem arbejde og stationen. Men skal bycykler bære noget vil bycykelstativer, i tilstrækkeligt stort omfang, fylde meget.

Derudover koster en bycykel, selv med reklamefinansiering, nogenlunde det samme som det vil koste den rejsende at have cykel nr. 2. Forudsat at cykel nr. 2 koster 4000 kr. og lever i 4 år, vil det koste den rejsende 5 kroner pr. arbejdsdag at cykle til og fra arbejde. Der er således ikke et stort økonomisk incitament til at anvende bycyklerne.

Ad 3) Fremtidens kollektive trafik v/Uffe Ærboe Christiansen fra Trafikstyrelsen

Se slides

Der er mange store besluttede forbedringer undervejs på baneområdet. Derudover kommer Togfond DK og time-modellen som vil medføre hurtigere rejsetider med toget. Og så er der et helt nyt togkoncept på vej til Danmark – de fire nye letbaner, som er undervejs.

På busområdet har Trafikstyrelsen administreret nogle buspuljer, som har kanaliseret penge over i at opgradere busdriften. Det vil, sammen med anlægsprojekterne på baneområdet, føre til meget store forbedringer i den kollektive trafik.

De nye baneprojekter vil skabe nye trafikknudepunkter – især i byerne Herlev, Glostrup og Ny Ellebjerg. Det er vigtigt, at knudepunkterne opgraderes for at få mest muligt ud af den høje tilgængelighed, de giver. For Herlev St. fx, vil der være langt mellem letbanens stop og stationen på S-banen. Hvis Herlev station flyttes nærmere letbanen forventes det at give en fordobling af passagertallet.

Det er vigtigt at udnytte trafikknudepunkternes gode tilgængelighed ved at fastholde stationsnærhedsprincippet og bygge tæt omkring knudepunkterne. Ved de nye trafikknudepunkter bør der være fokus på at benytte tilstødende arealer til at bygge kontorbygninger for at øge stationsnærheden, frem for at bygge parkeringspladser. Park'n'ride har større berettigelse ved stationer som ikke er trafikknudepunkter.

Ad 4) Hvordan kan kollektiv trafik og cyklisme gøres mere attraktivt?



Ad 4a) Hvorfor vælger bilister bilen? v/Torben Lund Kudsk fra FDM

Side 3/10

Se slides

Torben Lund Kudsk kunne berette, at bilen udgør langt den største del af persontransportarbejdet i Danmark, og at selv i de store byer har bilen en stor markedsandel.

Bilister vælger bilen fordi:

- Det får hverdagen til at hænge sammen (pendling til arbejde og studie)
- Det giver en fornemmelse af frihed
- Det er bekvemt i alle slags vejr
- Det er hurtigere at komme fra dør til dør med bil (tidsfaktoren er afgørende)
- Gode kollektive transportmuligheder er primært et storbyfænomen. Hvis man bor på landet, er der ikke så god adgang til kollektiv trafik – især ikke til fritidsbehov (derfor er fritidsbilismen stigende)
- Hvis husstanden har en bil, er der stort økonomisk incitament til at benytte den ofte – da de faste udgifter er konstante uanset hvor ofte bilen benyttes (kun 14 % af bilisterne lader ofte bilen stå)
- Danmark er et velfærdssamfund. Selv med meget høje registreringsafgifter har danskerne råd til at anskaffe sig en bil

Hvad kan få bilisterne til at vælge andre transportformer:

- Konkurrencedygtig rejsetid og stabile forbindelser
- Fælles rejseinformation. Fx en app på tværs af rejseformer, som giver overblik over de forskellige muligheder
- Øget intermodalitet. Bedre muligheder for kombinationstransport (i kombination med bil) – især for dem, som bor på landet
- Den obstruerende tilgang: Strukturelle ”piske” (fx færre p-pladser, vejlukninger, indsnævring osv.). Dette virkemiddel anbefaler FDM dog ikke

Ad 4b) Erfaringer fra projektet Mixtur om bedre sammenhæng i den kollektive trafik og fokus på den sammenhængende rejse v/Lasse Rask Jørgensen fra Arriva

Se slides

Lasse Rask Jørgensen fortalte om projektet Mixtur, som var et forsøgsprojekt i samarbejde mellem Arriva og Midttrafik, der handlede om at sætte kunden i centrum på hele rejsen. Projektet blev gennemført på strækningen mellem Aarhus og Herning.

Der blev arbejdet med tiltag, som skulle gøre det enkelt og trygt for kunden at gennemføre en samlet rejse med både bus og tog, blandt andet gennem følgende tiltag:



- Bedre køreplanskoordinering (bedre korrespondance mellem bus og tog samt minimering af ventetid ved skift fra den ene transportform til den anden)
- Bedre information før, under og efter rejsen
- Fælles Rejsetidsgaranti
- Fælles Call-center

Det bærende virkemiddel i projektet var at skabe en sammenhængende og tryk-rejse for kunden, uanset kombination af bus og tog.

Projektet er afsluttet, men samarbejdet fortsætter i en kundegruppe og en kø-replansgruppe med fælles fokus på forbedringer i hele regionen. Projektet har, alt andet lige, ført til flere kunder: 12 % flere togpassagerer og 8 % flere buspas-sagerer.

Der er flere andre eksempler på sammenfaldende projekter, der sætter kunden i centrum – blandt andet Sammenhæng i Silkeborg, Bedre rejsemiljø og TUS-samarbejdet i hovedstaden.

Lasse Rask Jørgensen fortalte, at både cykelparkering og bilparkering ved sta-tioner med en relativ kort radius til et større opland såvel destination til de større jyske byer, stort set bliver udnyttet i det øjeblik, de er etableret, og at det derfor er en god idé at udvide antallet for at fremme brugen af den kollektive trafik.

Han gjorde i øvrigt opmærksom på, at der på Midttrafiks hjemmeside (under undersøgelser) findes adskillige undersøgelser, som viser, hvorfor kunderne enten vælger den kollektive trafik til eller fra.

Endvidere blev der gjort opmærksom på, at flere ikke-kunder ved brug af den kollektive trafik, faktisk sætter stor pris på den mulighed for afslapning eller effektiv rejsetid m.m. som det medfører. Men der skal skabes mere tryghed gennem information og vilkår omkring parkering og skift mellem transport-former på hele rejsen, for at det bliver attraktivt ”nok” til, at flere billister vil benytte den kollektive trafik.

Ydermere kunne man samtidig overveje flere økonomiske virkemidler til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv fx sammen med cykler og mere miljø-venlige transportformer for til-bringer trafikken.

Ad 4c) Fra bil til kollektiv trafik – hvad skal der til? v/Andreas Egense fra Metroselskabet

Se slides

Andreas Egense mente, at elektrificerede metroer og tog vil være en vigtig del af løsningen med den grønne omstilling af transportsektoren. I dag udleder de væsentligt mindre CO₂ pr. passagerkilometer end biler. I 2035 forventes de at



være CO₂-neutrale, da al el-produktion fra 2035 ifølge regeringsgrundlaget skal være baseret på VE.

Han pointerede, at de rejsende gerne vil benytte kollektiv transport, når den er dækkende, tilgængelig, prisbillig, pålidelig, hurtig, komfortabel og med korte intervaller mellem afgangene (Epinion-undersøgelse). Derudover er det vigtigt med til- og fra-bringer-løsninger som fx cykler. Gode bilparkeringsforhold tæt på stationerne kan ligeledes spille en vigtig rolle.

Jo længere arbejdspladsen ligger fra station eller bolig, jo højere er bilens markedsandel. Løsningen på dette er altså enten, at vi vælger at bo og arbejde stationsnært, eller at der anlægges stationer der, hvor vi bor og arbejder (stationsnærhedsprincip/byplanlægning).

Andreas Egense gav et eksempel på, hvordan åbningen af metroen ændrede rejseadfærden. Biltrafikken over havnen faldt med 4 % samtidig med, at persontrafikken steg med 10 %. Cykeltrafikken ændrede sig ikke.

Ad 4d) Potentiale, muligheder og udfordringer for forbedret integration mellem kollektiv trafik og cyklisme v/Jens Loft Rasmussen fra Cyklistforbundet

Se talepapir

Jens Loft Rasmussen fortalte, at Danmark er særegen ved at have en decideret cykel-kultur, idet at børn lærer at cykle, fra de er små. Det er noget, vi skal vedligeholde og dyrke.

Danmark har i øvrigt en cykelambassade, som spreder viden og løsninger både i Danmark og i udlandet.

Jens Loft Rasmussen kunne også fortælle, at internationalt set går tendensen på en mindre udpræget ejer-kultur. De unge er mere indstillet på at benytte eksempelvis bycykler og offentlig transport – i stedet for at eje deres egen bil.

Det er desuden interessant at se på, om rejsende har forskellige tidsværdier for forskellige transportformer. Transporttid i tog kan fx også være arbejdstid (mulighed for at besvare mails mm.), og transporttid på cykel kan også være moti-onstid.

Potentialerne for forbedret integration mellem kollektiv trafik og cyklisme:

- Det er stadig meget besværligt at medtage cykler i den kollektive trafik – både pladsmæssigt, billetmæssigt mv. Når der er mulighed for cykelmedtagning i den kollektive trafik, mindskes den samlede transporttid for den rejsende. Desuden har det ført til øget passagertal for de trafik-selskaber, som har indført (gratis) cykelmedtagning i tog og bus.
- Der er behov for et landsdækkende bycykelsystem, som gerne skal kunne reserveres i forbindelse med køb af togbillet.



- Stationsnærhedsprincippet kan med fordel erstattes af et cykelnærhedsprincip. Når cyklen tænkes med ind som transportmiddel mellem arbejdsplads/bolig og stationer, så øges stationsnærheden. Især ved udbredelsen af el-cykler, kan cykeloplandszonen udvides.
- Samarbejde med virksomheder (Mobility Management). Hvis virksomheder investerer i firmacykler, deres medarbejdere kan låne, går det hånd i hånd med deres øvrige medarbejder-sundhedsindsatser. Derudover vil det gøre det mere attraktivt for medarbejdere at benytte kollektiv trafik – især hvis arbejdspladsen ikke er placeret stationsnært. Mobility Management kræver initiativ fra statslig side, men kan godt driftes af private virksomheder.
- Cykelparkering er for vigtigt et punkt til, at det kan overlades til DSB og kommunerne alene. Staten bør tage ansvar for udvikling af højklasse cykelparkering ved de danske stationer. På linje med øvrig infrastruktur, bør cykelparkeringspladserne også vedligeholdes af staten. Der er desuden et behov for langt flere cykelparkeringspladser ved stationerne.

Ad 4e) Perspektiver og muligheder i bustrafikken v/Jeppe Gaard fra Movia

Se slides

Jeppe Gaard henviste til Movias kundepræference-undersøgelse fra 2011, som viser, at det, kunderne i den kollektive trafik efterspørger, er:

- Den effektive og direkte rejse, med høj frekvens i hverdagene
- Tilgængelig og troværdig rejsetidsinformation
- Billetter uden begrænsninger (rejsekort)
- Rejsekomfort – før, under og efter rejsen
- Ingen driftsforstyrrelser

Derefter fortalte han om Movias +way koncept, som handler om at gøre den kollektive trafik bedre ved at sammentænke trafik og by. +way er især oplagt på strækninger med en maksimal passagerbelastning på op til ca. 2.500 pass./time/retning, og det er noget, der bliver arbejdet med i praksis. Der er flere forsøg og projekter i gang – både i Danmark og i udlandet.

I Danmark er der gennemført løbende forbedringer af linje 6A, som fokuserede på blandt andet højere frekvens i myldretiden, fremkommelighedstiltag på dele af ruten, øget komfort i busmateriel og en forlængelse af linjens strækning. Forbedringerne viste med tydelighed, at det nytter noget. Linje 6A fik flere passagerer.

Jeppe Gaard fortalte også om Nørre Campus-projektet, hvor der forventes at kunne blive sparet 2,5 minutters transporttid. Projektet forventes i øvrigt at medføre en stigning i passagertallet på 10 % og en øget indtjening på 12-16 millioner kroner.



Det blev nævnt, at investeringerne i Nørre Campus forventes at kunne betale sig selv hjem i løbet af 8-10 år, og dermed kunne sådanne løsninger formodentlig være et billigt virkemiddel til at styrke den kollektive trafik.

Ad 5) Gruppe-øvelse: Hvilke virkemidler er de vigtigste at prioritere, for at øge incitamentet til at skifte transportform fra bil til cykel, kollektiv trafik eller en kombination af begge

Gruppearbejdet blev introduceret, og det blev pointeret, at resultatet af gruppearbejdet vil blive brugt i det videre arbejde med roadmap for udfasning af fossile brændstoffer i transportsektoren.

Herefter gik gruppearbejdet i gang, hvor deltagerne fordelte sig i grupper, og diskuterede forskellige virkemidler i forhold til at få bilister til at skifte til kollektiv trafik og cykler.

Ad 6) Præsentation af udvalgte prioriterede forslag fra grupperne og opsamlende debat

En række grupper blev bedt om at fremlægge de virkemidler, som de i fællesskab var kommet frem til.

Ad 6a) Hovedlinjerne i præsentationerne følger her:

Gruppe 1:

- Incitamentstruktur, der præmierer brug af cykler og kollektiv transport
- Reform af den kollektive trafik således, at ansvaret er ét sted
- Koordinering af kollektivt udbud med arealanvendelser

Gruppe 2:

- Reducere transportarbejde vha. lokalisering/byudvikling/fortætning
- Holdnings- og adfærdændring gennem information og afprøvning
- Bedre udnyttelse af overskudskapacitet i biler

Gruppe 3:

- Supercykelstier & afgift/beskatning af virksomhedsparkering
- Fra-bringer- og pendler-bicykler & bedre cykelparkering ved stationer
- Fjerne fradrag på biltrafik & stationsnærhed som planlægningsprincip

Samtlige virkemidler fra alle grupperne kan ses i vedlagte skemaer.

Ad 6b) Opsamlende debat:

Som supplement til til- og fra-bringer-debatten, blev der peget på, at der mellem boligen og det offentlige transportmiddel er mange ærinder (fx aflevere børn og handle ind), hvilket skaber behov for koordinering og fleksible trans-



portløsninger (som biler). Mellem offentligt transportmiddel og arbejde er der mere tale om A-B transport.

Det blev foreslået at benytte rollemodeller til at udbrede cykler og kollektiv trafik. Rollemodeller kan vise omverdenen, at man godt kan få hverdagen til at hænge sammen uden bil.

I forbindelse med debatten omkring cykelparkering ved stationer, blev det bemærket, at der kunne være et planlægningsprincip ved anlæg af nye stationer, som gik på, at der skulle oprettes én parkeringsplads pr. estimeret bruger.

Det blev påpeget, at et øget fokus på cyklisme og cykelmedtagning, kan være med til at løse mobilitetsproblemer i landdistrikter.

Der blev gjort opmærksom på, at bødegivning i bus, tog og metro ydmyger de rejsende offentligt, hvilket kan hæmme anvendelsen af kollektiv trafik.

I forhold til roadmap for udfasning af fossile brændstoffer, blev det foreslået at arbejde med en todelt langsigtet strategi: 1) Byplanlægning 2) Øvrige virkemidler.

Det blev foreslået at lade det offentlige gå foran som et forbillede, der kan trække grønne transportløsninger i gang.

Det blev pointeret, at der er brug for en sammenhængende transportstrategi i Transportministeriet, så roadmap'en ikke konflikter med andre udmeldinger fra Transportministeriets ressortområde.

Det blev foreslået, at man i roadmap'en forholder sig konkret til, hvilke strategier kommunerne bør forfølge for at gøre transport grønnere.

Endvidere blev der gjort opmærksom på en rapport som COWI har udarbejdet, og som angiveligt skulle vise, at 30 % af bilister gerne vil benytte kollektiv trafik, hvis adgangen er tilstrækkelig god.

Ad 7) Afslutning

Der blev sagt tak til deltagerne, til oplægsholderne og til arrangørerne: Metro-selskabet, Cyklistforbundet, Movia og Arriva.



Til workshoppen deltog følgende:

Side 9/10

- Peter Bønløkke (Københavns Kommune)
- Tim Strange Jensen (Københavns Kommune)
- Pia Widerholdt Bentsen (Københavns Kommune)
- Morten Heegaard Christensen (Københavns Kommune)
- Line Kildegaard Groot (Københavns Kommune)
- Jakob Keinicke Sørensen (Københavns Kommune)
- Andreas Røhl (Københavns Kommune)
- Jacob Lundgaard (Københavns Kommune)
- Thomas Alexander Sick Nielsen (DTU Transport)
- Claus Hedegaard Sørensen (DTU Transport)
- Gitte Laub Hansen (Kræftens Bekæmpelse)
- Hanne Scheller (Kræftens Bekæmpelse)
- Simon Rask (Kræftens Bekæmpelse)
- Martin Wex (Arriva)
- Henrik Friis (Arriva)
- Lasse Rask Jørgensen (Arriva)
- Niels Wellendorf (Rådet for Bæredygtig Trafik & Cyklistforbundet)
- Kjeld A. Larsen (Rådet for Bæredygtig Trafik)
- Jesper Mølgård (DSB)
- Lone Billehøj (DSB)
- Jens Loft Rasmussen (Cyklistforbundet)
- Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen (Cyklistforbundet)
- Jesper Pørksen (Powered by Cycling: Panorama)
- Elisabeth Frederiksen (Powered by Cycling: Panorama)
- Anna Thormann (Formel M)
- Anja Puggaard (Formel M)
- Klaus Hansen (Aalborg Universitet)
- Thomas Meier (Køge Kommune)
- Ivan Pedersen (NOAH Trafik)
- Marianne Weinreich (Veksø)
- Frans Lujja Madsen (Vesterbro Lokaludvalg)
- Søren Have (PA Consulting Group)
- Palle R. Jensen (RUF International)



- Søren Hammer (Region Hovedstaden)
- Niels Hoe (Hoe360 Consulting)
- Berit Mathiesen (Kommunernes Landsforening)
- Lykke Magelund (Tetraplan)
- Troels Vorre Olsen (Viatrafik)
- Andreas Egense (Metroselskabet)
- Taus Bøytler (Movia)
- Torben Lund Kudsk (FDM)
- Lene Wagner Hartmann (Furesø Kommune)
- Karl Georg Holm
- Jakob Karlshøj (Transportministeriet)
- Nina Sofie Fuglsang (Transportministeriet)
- Daniel Lee Skriver (Transportministeriet)
- Tine Lund Jensen (Transportministeriet)
- Sara Vincentzen (Transportministeriet)
- Emil Hausgaard (Transportministeriet)
- Pelle Mortensen (Trafikstyrelsen)
- Julie Agersnap Kristensen (Trafikstyrelsen)
- Per Darger (Trafikstyrelsen)
- Uffe Ærboe Christiansen (Trafikstyrelsen)
- Mia Stampe Lagergaard (Vejdirektoratet)
- Zofia Jagielska (Vejdirektoratet)
- Stine Hagelskjær Jensen (Vejdirektoratet)