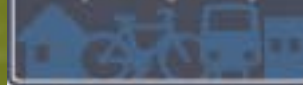




Fra dør til dør

- med
cykel,
tog og
bus

Cykeltogbusby



Indhold

4	Cykelparkering
6	Cyklen og bussen
7	Cyklen med på rejsen
8	Cykel nummer 2
10	Sikkerhed og Tryghed
11	Når det går galt
12	Fra rat til cykelstyr og togkort
14	Hollandske skatteregler stimulerer cykling
14	Cykelcentre i Danmark og Holland
16	Sæsoncyklister
17	Virksomhederne kan spille en aktiv rolle
20	De hvide pletter
20	Lad bilen stå og tag cyklen
22	Kommuner i front
24	Program for CykelTogBusBy-konferencen
26	Oplægsholdere

Hæftet er udgivet af
Dansk Cyklist Forbund, HT og DSB S-tog.

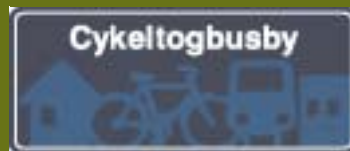
Redaktør: Paul Metelmann.
Redaktionsgruppen bestod af:
Anne Pilegaard, Niels Gerner Larsen,
Carina Botofth, Sofie Nielsen, Thomas Krag,
Erik Kjærgaard, Lene Jensby og Niels Jensen.
Korrektur: Lisbeth Ligaard

Grafisk Design: Riis Design
Tryk: Clemens trykkeriet
Tryk på Zanders Megamat,
50% genbrugs papir, svanemærket

Oplag: 4000 stk.

Flere eksemplarer kan bestilles hos:
DSB S-tog
Kalvebod Brygge 32, 5.sal, 1560 Kbh. V.
Tlf: 33150400 - 15966 Fax: 33122147
Email: karandersen@s-tog.dsb.dk

Se også hæftet på: www.dsb.dk



CykelTogBusBy-konferencen blev afholdt den 30. til den 31. oktober 1997 i København. Den var arrangeret i fællesskab af Dansk Cyklist Forbund, HT, DSB S-tog, Trafikministeriet, Miljøstyrelsen, Ørestadsselskabet, Vejdirektoratet og Københavns kommune. Dette hæfte er en sammenfatning af de synspunkter og pointer der fremkom på konferencen.

FRA DØR TIL DØR

I gennemsnit rejser en S-togspendler 45 minutter pr. tur. Men det er kun ca. en tredjedel af tiden, som bruges i S-toget. Resten af rejsen bliver brugt på at komme fra hjemmet hen til stationen, vente og skifte for endelig at nå til stationen i den anden ende, hvor turen går videre til arbejdspladsen. Selvom tallene kan variere for tog og busrejser rundt omkring i landet, så viser de en klar tendens.

De fleste trafikselskaber har i planlægningen mest fokuseret på den tid, som pendleren bruger i toget eller bussen. Der er blevet fokuseret på komfort, hyppighed og hurtighed, mens turen til og fra station eller stoppested er blevet glemt eller overladt til andre. Undersøgelser viser imidlertid, at ventetiden på f.eks. en station føles dobbelt så lang som den tid, man faktisk tilbringer i tog eller bus. Det gør det meget vigtigt at se på den hele rejse - fra dør til dør!

På CykelTogBusBy-konferencen i efteråret 1997 blev der slået nye toner an hos arrangørerne, der bestod af en bred vifte af trafikselskaber, kommuner, ministerier og brugerorganisationer: 'Cyklen skal på dagsordenen i trafikplanlægningen. Cyklen er fredelig og økonomisk, den forurener og larmer ikke, den giver bedre helbred og dermed større livskvalitet. Man kan kalde den et transportmiddel med et menneskeligt ansigt', sagde daværende trafikminister Bjørn Westh i sin åbningstale.

Og efterhånden som konferencen skred frem, blev konklusionen mere og mere klar. Relativt beskedne investeringer i bedre cykelforhold medvirker til, at flere bruger den kollektive trafik. Og kombinationen kollektiv trafik-cykel giver en af de fordele, bilen har - nemlig stor fleksibilitet. Samtidig bliver oplandet for den kollektive trafik markant større. Det viser erfaringer fra både udlandet og Danmark.

Med flere, bedre og mere sikre cykelstier, gode parkeringsforhold for cykler og måske endda en cykel nummer 2 i den anden ende af rejsen, er cyklen altså en vigtig partner for tog og bus.

Det er den røde tråd i dette hæfte, hvor vi har samlet de mange gode pointer, inspirerende ideer og konkrete erfaringer, som CykelTogBusBy-konferencen bød på. Vi bringer også en udførlig liste med navne og kontaktsadresser på de oplægsholdere, der gæstede konferencen. Og endelig vil man finde en række 'Gode ideer' i hæftet, som stammer fra deltagerne i konferencen. Vi håber, at alle i kommuner, trafikselskaber og andre, der læser denne bog, vil føle sig inspireret til at fremme det enkle, men effektive partnerskab mellem cyklen, toget og bussen.



FOTO: IMAGE BANK

CYKELPARKERING

Hvis cykelparkering ved stationer og terminaler skal få flere til at bruge kollektiv trafik kombineret med cykel, skal der en stor indsats til for at skabe bedre forhold.

Det handler både om fysik og psykologiske signaler, når man taler om cykelparkering. Ved halvdelen af S-togsstationerne og ved en række regionalstationer er der så stor mangel på parkeringspladser for cykler, at forholdene nærmest er rodede eller visse steder ligefrem kaotiske. Det er forhold, der skræmmer både nuværende og mulige kunder væk.

Tæt og sikkert på stationen

Pendlernes basale behov er pladser nok, så tæt på stationsadgang eller busholdeplads som muligt - og helst ikke mere end halvtreds meter væk. Cyklen skal være sikret mod tyveri og hærværk, så der skal være aflåste cykelparkeringspladser eller i hvert fald cykelstativer, hvor cyklen kan låses fast.

Gode adgangsforhold har også stor betydning, fordi en pendler i princippet altid har travl med at nå et tog eller en bus.

Overdækning

Overdækkede parkeringspladser for cykler er ikke alene en rar ting for cyklisterne. Det er også et signal om, at 'vi gør noget for dig, du er velkommen, vi respekterer dig som en vigtig kunde'.

Ved mange stationer og terminaler er det i dag ikke standard at have overdækkede pladser. Men pladser uden overdækning kan virke trøstesløse og tarvelige - og sender et forkert signal, hvis man vil tiltrække flere passagerer på cykel.

Cykelservice

Service er også vigtig. En af barriererne for at bruge cyklen mere er, at den fra tid til anden går i stykker. Det ville det være et godt tilbud til pendlere og andre kundegrupper, hvis der var enten et cykelcenter eller en cykelsmed på stationen. Især cykel nummer 2 er særlig vanskelig at håndtere for pendleren, fordi cyklen ikke er der, hvor pendleren bor.

Under opsyn

Den optimale løsning er cykelcentre, som en cykelsmed kan overvåge. I Holland findes der langt over hundrede cykelcentre - enhver større station har et cykelcenter. Herhjemme har vi kun nogle få, blandt andet på Københavns Hovedbanegård og Østerport station.

Kampen om arealerne

På de stationer og terminaler, hvor der er mest pres på, er der ofte kamp om arealerne - og ikke mindst om dem der er tættest på indgangen eller holdepladsen. Mange funktioner skal være tilstede: kiosker, forretninger, busholdepladser, taxa-holdepladser, 'kiss-and-ride', billetsalg, bilparkering - og cykelparkering.



FOTO: PETER THORNVIG



FOTO: LARS HORN



Derfor må man se i øjnene, at man ikke kan frådse med cykelpladsen, men må have så mange parkeringspladser for cykler pr. kvadratmeter som overhovedet muligt. Der må altså være så kort afstand som muligt mellem de enkelte cykelstativer.

Parkering i 2 etager

En idé er cykelparkering i 2 etager, der hvor pladsproblemet er størst. Det har hollænderne brugt i årtier. Og her i Danmark har vi en række gode eksempler på, at det giver særdeles velordnede forhold, samtidig med at man har plads til flere cykler. Pendlerne accepterer den ulempe, det er at skulle skubbe cyklerne op på 1. sal - fordi de tydeligt kan se, hvad de får til gengæld.

Et af de mest klare eksempler er Valby station, hvor der før etableringen af 2-etages stativer herskede kaos og sammenklumpning af cykler jo tættere, man kom stationsindgangen. I dag er der blevet plads til flere cykler, og der står sjældent en cykel uden for stativerne.

Hvem har ansvaret

En medvirkende årsagen til de dårlige forhold er, at det er uklart, hvem der egentlig har ansvaret for cykelparkeringen foran en station eller en busholdeplads. Igennem tiderne er cykelparkeringen blevet administreret af enten staten, kommunerne eller trafikselskaberne.

I Hovedstadsområdet samarbejder HT, DSB og Banestyrelsen nu med den enkelte kommune om stationsforpladserne inklusiv cykelparkeringen. Parterne deles om udgifterne.



FOTO: PETER THORNWIG



GODE IDÉER

Ideen med pendlercykler kunne kobles med et HT/DSB-månedskort, således at kortet gav reduceret månedsleje af cykel. Nøgler kunne udleveres på S-stationen og afregnes ved køb af månedskort. Grøn jobpulje kunne finansiere realiseringen sammen med HT og DSB.

- Idé fra deltager på konferencen

Cykelparkering i 2 etager giver mere plads til flere cykler på et lille område. Det kan bringe orden på det kaos af cykler, der kan være på en station.

CYKLEN OG BUSSEN

Cykelstativer ved busstoppestederne er et enkelt middel til at skabe bedre sammenhæng mellem cykler og kollektiv trafik. Det sender samtidig et signal om, at man kan kombinere de 2 transportformer.

HT arbejder på, at der i år 2005 er cykelstativer ved alle de stoppesteder for S-busser, hvor det pladsmæssigt er muligt. HT-områdets kommuner spiller en stor rolle her, da de har det endelige ansvar for busstoppesteders udstyr. HT indbød på CykelTogBusBy- konferencen kommunerne til samarbejde om at forbedre forholdene for de kollektive cyklister.

Det er sådan i dag, at det mange steder ikke er muligt at parkere sin cykel under ordnede forhold ved bussen. Og kun ganske få steder er der overdækket cykelparkering. Stativerne bruges imidlertid flittigt af kunderne.

HT vil satse på de hurtige busruter, der går på tværs af S-togsnettet, de såkaldte S-busser, som cyklisterne busser. Allerede i dag cykler op mod 20 procent af S-bussernes kunder til deres bus. S-bussernes kunder rejser i gennemsnit en del længere end kunder i de øvrige busser - ofte længere end gennemsnitlige cykelture. Samtidig er der typisk stor afstand mellem S-bussernes stoppesteder. Folk har altså ofte lidt længere til et S-busstoppested end til et normalt stoppested. Her kommer cyklen ind i billedet. Den kan bringe folk meget hurtigere fra hjem til stoppested. Ved at gøre forholdene for cykelparkering attraktive, kan S-bussen blive aktuel for flere - og de eksisterende kunder får et bedre og mere sammenhængende tilbud.



FOTO: HENRIK EFFERDSE

Takt og tone

Cyklister i byerne kender den daglige konflikt, der er mellem buspassagerer og cyklister, når bussen sætter passagererne direkte af på cykelstien. Cyklisterne vil gerne undgå at stoppe, og buspassagererne ser sig ikke altid for.

Konflikter kan løses ved, at vi tager hensyn til hinanden, men kan også løses ved at lave særlige hellearealer for buspassagerer, hvor der er plads til det.

Med et særligt helleareal kan buspassagererne stå sikkert af - og i fred og ro krydse cykelstien, når der er fri bane.

Er der ikke et særligt helleareal, skal cyklisterne vige for passagererne ved udstigningen.

Ved påstigning skal passagererne vente på fortovet til bussen holder stille. Herefter er det cyklisterne, der har vigepligt.



CYKLEN MED PÅ REJSEN

Umiddelbart lyder det som den bedste løsning - cyklen med i tog og bus. Men det ville kræve store investeringer

Spørger man passagererne, ville mange sikkert gerne kunne tage cyklen med i toget i stedet for at efterlade den ved stationen.

I et mindre forsøg, som blev gennemført op til CykelTogBusBy-konferencen, pegede da også på medtagning af cyklen som det ideelle.

Er den nu stjålet, eller...

Der er 2 hovedgrunde til, at passagererne gerne vil have cyklen med.

Den ene handler om tryghed. Tager man cyklen med sig, ved man altid, hvor man har den. Ingen kan stjæle den, og den vil ikke blive udsat for hærværk.

Den anden hovedgrund handler om fleksibilitet. Man er nemlig ikke afhængig af at tage lige præcis derhen, hvor ens cykel er parkeret. Man kan også stå af lidt før eller senere og klare nogle ærinder undervejs. Eller man kan bruge systemet til udflugter, tage langt væk hjemmefra og så cykle derfra, uden at være tvunget til at cykle hele vejen hjem.

Ville kræve store investeringer

Men hvis alle passagerer tager cyklen med i tog og bus, giver det store problemer for de kollektive trafiksselskaber. Det kræver langt mere plads og er dermed dyrere at tilbyde plads til transport af en person og cykel, end det er at transportere personen alene. Det, som det koster at indrette 2 cykelparkeringer er stadigvæk langt mindre end den investering, der skal til for at gøre det muligt at tage cyklen med i større målestok, især i myldretiden.

F.eks. er der plads til 14 færre siddepladser i en enkelt S-togsvogn, hvis der laves et fleksrum til cykler. For at skaffe plads til 56 cykler i et helt togsæt, skal der fjernes 84 siddepladser.

Trafiksselskaberne skal dog være opmærksomme på ønskerne om tryghed og fleksibilitet, som er lige præcis de egenskaber, der gør bilen så populær og central i trafikbilledet. Så der skal der tænkes i ordninger, der enten består i at tage cyklen med eller er næsten lige så gode, hvis den kollektive trafik for alvor skal kunne konkurrere med bilen.

Man kan også forestille sig et velfungerende system af udlejningscykler, som giver mulighed for, at man ikke er tvunget til at levere cyklen tilbage lige der, hvor man lejede den, et system, som for eksempel kendes fra Frankrig.

Grundlæggende skal der være tilstrækkeligt med sikre cykelparkeringer til de kunder, der skal til og fra den samme station til daglig. Det kræver en vis investering. Men bliver den ikke foretaget, og hvis man heller ikke altid kan have cyklen med i bus og tog, er det en nærliggende konklusion for kunderne, at bilen er mere fleksibel.





FOTO: PETER THORNVIG

CYKEL NUMMER 2

Tager man cyklen fra ankomststationen og hen til arbejdet, får man både den kollektive trafikks fordele og mere fleksibilitet.

De fleste vælger at gå fra stationen til arbejdspladsen. Men erfaringerne viser, at det er få, der går længere end én km fra stationen. En gennemsnitlig gåtur tager ti-femten minutter. Tog man i stedet cyklen ville virksomheder, der er ligger inden for en afstand af ca. tre km kunne nås på den samme tid. Gode direkte cykelstier mellem station og arbejdspladser kan være med til at tidoble stationernes opland.

DSB S-tog har lavet en række undersøgelser af hvor mange af de rejsende, der bruger cykel fra hjem til station og igen fra ankomststation til rejsemål - det være sig arbejdsplads eller undervisningsinstitution. Her har det vist sig, at mens gennemsnitligt 20 procent bruger cyklen som transportmiddel til stationen, så er det kun ca. 5 procent, der bruger cyklen i den anden ende af rejsen. Tom Goodefrooij, formand for det europæiske cyklistforbund, fortalte, at i Holland foretages 45 procent af alle ture til stationerne og 10 procent af turene fra ankomststationen med cykel.

DSB S-tog vurderer, at der må være mange ansatte i virksomheder, der ligger i en afstand af en til tre km fra en S-togsstation, der vælger at køre bil i dag. Men som kunne være brugere af den kollektive trafik, hvis der var bedre cykeltilbud i den ende, hvor arbejdspladsen er.

Lej en cykel

En mulighed kunne være langtidsløje af en cykel ved stationen. Jerrick Gro Jensen fra konsulentfirmaet Anders Nyvig har i 1997 lavet en postkort-undersøgelse i Ålborg, Århus og København for at undersøge interessen for at leje cykler ved trafikterminaler. Interessen får en sådan ordning var der, og at brugerne er parat til at betale op til hundrede kroner om måneden for at leje en cykel.

Hollandske undersøgelser viser, at der er vækstpotentiale for toget på de lidt længere rejser, hvis der er mulighed for at have en cykel på ankomststationen. Tom Goodefrooij understregede, at et fleksibelt lejesystem for cykler kræver mange små udlejninger, så det skal gå hurtigt, og der skal ikke bruges tid til papirarbejde og depositum. Betaling og identifikation kan ske ved et automatisk computerstyret system med chip eller kreditkort.

Bycyklen i København kunne måske med tiden blive et alternativ, når der opstilles flere cykler ved stationerne. Dog er systemet indtil videre for upålideligt, da der er for få bycykler til, at man kan være sikker på, at der er en ledig, når man har brug for den.

Passagerer vil have sikker aflåsning

En anden mulighed er, at den rejsende selv kan anskaffe sig cykel nummer 2 i den anden ende af rejsen. Det er der imidlertid ikke mange, der gør. Måske fordi det føles utrygt at have sin cykel stående på stationen om natten på grund af risiko for tyveri og hærværk. Eller fordi det er uoverskueligt at holde cyklen vedlige eller lappe den på stedet. Her kunne gode aflåste forhold for cykelparkering samt cykelværksted eller -centre ved stationen, som det kendes fra Holland, være en hjælp.

GODE IDÉER

Forsøg på én S-togs-linie: En hel vogn i togstammen - f.eks. den bageste er forbeholdt til cykler - 'spærretiden' ophæves. Herved kan pendlermønstret blive ændret. Uden for "spærretid" kan cykler medtages i de almindelige vogne som nu.

- Idé fra deltager på konferencen



Firmaet gir' cyklen

Endelig er der muligheden for, at cyklen stilles til rådighed af virksomheden. Fænomenet firmacykel er allerede kendt i både Ålborg og København. Her har kommunerne som forsøg stillet cykler til rådighed for en række virksomheder - i København til brug for virksomheden som alternativ til firmabilen eller taxa, og i Ålborg til brug for de ansattes transport mellem bolig og arbejdssted.

DSB S-tog er sammen med virksomhederne Top Danmark, Herlev Sygehus og Siemens Danmark ligeledes ved at gennemføre et forsøg med cykler i arbejdspladsenden for ansatte, der tidligere har brugt bil til arbejde. Ordningen forventes udvidet til andre virksomheder.

I Holland er indført attraktive ordninger med firmacykler for virksomheder og medarbejdere, se s. 14.

Cyklen med i Metroen

Når den københavnske Metro står færdig på den anden side af årtusindskiftet vil der være mulighed for at tage sin cykel med. Men man regner ikke med, at behovet vil være særlig stort, da Metroen primært er til kortere rejser. Til gengæld vil der være brug for cykelparkering på de mange nye Metro-stationer. Metroen vil have underjordisk cykelparkering med plads til ca. 140 cykler på hver station og et større antal overjordiske pladser. Dele af pladserne kan være reserveret til aflåst cykelparkering. Reglerne for at have cykler med i Metroen vil følge de regler, der er for at have cyklen med i S-toget.

GODE IDÉER

Indstift en virksomhedspris, som uddeles hvert år til en virksomhed, der gør det let at være cykel og kollektiv trafik pendler.

- Idé fra deltager på konferencen

GODE IDÉER

P-krav ved nybyggeri min. 1 bilplads pr. 100 etagekvadratmeter. Ændres til: Max. 1 bilplads pr. 300 etagekvadratmeter og min. 3 cykel P-pladser pr. 100 etagekvadratmeter

- Vinder idé fra deltager på konferencen



FOTO: CARSTEN ANDERSEN

Siemens i Ballerup er en af de virksomheder, DSB S-tog har samarbejdet med for at få flere ansatte til at bruge cyklen.

SIKKERHED OG TRYGHED

Mange synes, det er mere trygt at cykle end at gå til en station, når det er mørkt. Det handler om tryghed og sikkerhed. Både i trafikken og ved stationen eller busstoppestedet.

Kun hvis det er trygt at cykle, vil flere kombinere cykel og kollektiv trafik. Cyklisten skal føle sig sikker, når han bevæger sig ud i trafikken. Samtidig føler de fleste sig generelt mere trygge og mindre bange for vold, når de cykler, end hvis de går. Bedre forhold for cyklister betyder altså også større følelse af tryghed hos borgerne.

Trafikal tryghed

Cykelstier gør det trygt at være cyklist. I krydsene kan stierne være ført helt frem til krydset, mens bilernes stopstreg trækkes 3-5 meter tilbage. Det er med til at gøre cyklisterne synlige. Cyklisternes bane gennem større kryds bør markeres med cykelfelter.

Som kommunerne er også de kollektive trafikselskaber begyndt at interessere sig for sikkerheden på den samlede rejse fra dør til dør. Risikoen ved cykel- eller gåturen til eller fra station og terminal er meget større end ved selve tog- eller busturen.

Direkte cykelstier

Cykelruterne til station eller stoppested skal være direkte. Det giver god fremkommelighed. Cykelparkeringen skal være placeret fornuftigt i forhold til adgangsvejene til station eller stoppested. Også i arbejdsplads-enden af rejsen skal der være direkte ruter til de vigtigste mål, f.eks. butikcentre eller større arbejdspladser.

Om vinteren skal cykelstierne ryddes samtidig med vejene. Hele året bør stierne fejles med maskiner med jævne mellemrum.

Test cykelstierne

Huller og ujævnheder på cykelstierne gør det usikkert at være cyklist. Hvis der er en lokalafdeling af Dansk Cyklist Forbund, kan det være en god idé at bede dem om at cykle de vigtigste ruter igennem for at komme med forslag til forbedringer. Ellers bør kommunens folk og tage en tur på cyklen.

Spørg borgerne

En enkel spørgeskemaundersøgelse blandt cyklister der ankommer til station og trafikterminal - eventuelt i samarbejde med den lokale afdeling af Dansk Cyklist Forbund - kan give nogle hurtige bud på, hvor der er noget i vejen. Kortene, der kan udformes som postkort med porto betalt, kan deles ud i løbet af et par timer. Cyklister er typisk meget motiverede for at svare og kan motiveres yderligere med muligheden for at vinde en præmie. Det er som regel nok at dele 2-300 kort ud for at få ca. 100 tilbage. Selvom en sådan undersøgelse ikke er statistisk signifikant, kan den med en meget lille indsats give nogle meget brugbare oplysninger.

NÅR DET GÅR GALT

Odense fik en ny banegård, men cyklisterne behov fik lav prioritet.

Odense Banegårdcenter blev indviet i 1995. Centret huser foruden station og tilhørende faciliteter, biografer, centralbibliotek, butikker, cafeer osv. Før og under bygning af centret blev cyklisterne lovet kraftige forbedringer af de helt utilstrækkelige og dårlige parkeringsfor-

hold. Men selv nu, over 2 år efter centret åbnede, er tilstanden uændret eller værre. Cykelparkering blev åbenbart ikke tænkt ind i det nye center, og cykler er henvist til at holde på steder, hvor cyklisterne må passere en trafikeret vej med lysregulering for at komme fra parkering til station.

Svært at tage cyklen med

Cyklister, der vil have cyklen med i toget, blev også dårligere stillet med det nye banegårdcenter. Cykler må ikke tages med i banegårdcentret, men skal fragtes til perronerne via trappeunderføringen i den gamle stationsbygning. Skal man have cyklen med og samtidig købe billet, er det blevet uhørt besværligt. DSB Rejsecenter ligger på 2. sal i centret, og cyklen må kun parkeres på de førnævnte P-pladser.

Tager lang tid

En cyklist, der skal have cyklen med i toget, vil kunne opleve følgende: Cyklisten ankommer med cyklen til banegårdcentret, opdager at cyklen ikke må tages med, krydser en fire-sporet vej for at parkere, tager bagage af, krydser igen vejen for at gå ind i centret og købe billet på 2. sal. Ned og ud igen, krydse den firesporede vej, sætte bagagen på igen. Igen over vejen og hundrede meter frem og ind gennem den gamle stations trappeunderføring og op til perronen.



GODE IDÉER

Københavns kommune og DSB S-tog udformer en kampagne om brug af kombinationen cykel og tog incl. p-pladserne og stier. Speciel fokus på Nørreport station.

- Vinder idé fra deltager på konferencen

Allerød tager cyklen

FOTO: KARSTEN SCHWACK



En dobbeltrettet cykelsti i Allerød

Allerød: mange tager

Det store antal rejsende - 41 procent, som cykler til stationen i Allerød - blev fremhævet på konferencen. Det er den station i Hovedstadsregionen der har flest cyklende pendlere. Cykelparkeringen er anbragt tæt på stationen, der er over tusinde pladser og efter en planlagt ombygning kommer der tre hundrede til. Også i resten af kommunen bliver der gjort noget for cyklisterne blandt andet med mange cykelstier og overdækket cykelparkering.

FRA RAT TIL CYKELSTYR OG TOGKORT

Det kan godt lade sig gøre at få personer, der ellers kører i bil til arbejde, til at tage toget i kombination med cykel og bus.

Bilister kan godt bevæges til at skifte rattet ud med et cykelstyr og et togkort. I særdeleshed, hvis de får gratis adgang til alternativerne. Men har de gjort det i en fjorten dages periode, er der en del, der af egen fri vilje og betalt af egen lomme vælger at fortsætte med at bruge den kollektive trafik.

Det viser et forsøg med sytten deltagere, som blev gennemført op til CykelTogBusBy-konferencen. Og det stemmer godt overens med en række undersøgelser, som viser, at der er mange, der ikke bruger den kollektive trafik, fordi de ikke kender systemet. Men som holder ved, når de har prøvet, hvordan det fungerer og vænnet sig til at bruge det.

Cykel nummer 2

Det var arrangørerne bag konferencen, som stod for en undersøgelse, der beskæftigede sig med cyklen som til- og frabringer til den kollektive trafik. Der blev lagt vægt på at få afprøvet, om deltagerne ville have gavn af en cykel nummer 2 ved den station, der ligger i nærheden af arbejdspladsen.

Valget faldt på Østerport som forsøgsstation. Østerport ligger tæt på mange arbejdspladser og har desuden en aflåst cykelparkering, der kan nås hele døgnet, og et cykelcenter, hvor man kan leje cykler.

Forsøget bestod i at tilbyde ansatte på arbejdspladser i passende afstand fra Østerport station en gratis "vareprøve", der dækkede tog og busrejse i fjorten dage, tilbud om aflåst cykelparkering på hjemstationen og på Østerport samt leje af cykel i samme periode. Tilbudet blev lanceret for personer, der normalt brugte bil til og fra arbejde.

Til gengæld for tilbudet om gratis rejser skulle deltagerne fortælle om deres trafikale færden i en fire-ugers periode.

Glad for cyklen, men...

I tilbagemeldingerne fra forsøget faldt cykelordningerne meget positivt ud. De, der cyklede mellem bopæl og hjemstation, var således meget tilfredse med det, ligesom også hjemstationens aflåste cykelparkering var tilfredsstillende.

Den aflåste cykelparkering ved Østerport, som der er adgang til hele døgnet, var de fleste også tilfredse med.

Alle, der kombinerede cykel og kollektiv trafik, rejste med tog på den længste del af strækningen. Men her var tilfredsheden langt mere begrænset end med cykelordningerne. Mange klagede over forsinkelser, aflysninger og dårlig information. DSB måtte mange gange stå for skud i tilbagemeldingerne. Trods det var der alligevel en stor del, der fortsatte med at bruge den kollektive trafik udover de 2 uger, hvor de fik den gratis. Og det gjaldt ikke blot de 2 næste uger, men også tiden herefter.



Selvom Bycyklen er blevet en succes, så kan den ikke erstatte en ordning med lejecykler.

FOTO: PHILIP ADRIAN

GODE IDÉER

Cyklisterne har Cyklistforbundet. Bilerne FDM. Hvad med en organisation for brugere af kollektiv trafik? Det kunne måske også medvirke til en tilsvarende stolthed over at køre i bus, som man har ved at køre i bil eller på cykel.

- Idé fra deltager på konferencen





FOTO: LAAS HANSEN

Behov for aflåst parkering

Cykelordningerne i forbindelse med arbejdspladsen var der imidlertid ikke den samme udholdenhed med. En enkelt deltager brugte forsøget som anledning til at skaffe sig en cykel ved Østerport station, men måske ligger Østerport ikke ideelt i forhold til de arbejdspladser, der deltog. Og måske var forsøgsperioden også lige lovlig kort til, at deltagerne kunne nå at vænne sig til cyklen i den daglige transport.

Forsøget viste, at behovet for aflåste cykelparkeringer ved stationer mange steder er langt større end det antal, der tilbydes. Men det viste sig også, at mange slet ikke var klar over, at der var mulighed for at få cyklen opbevaret i sikkerhed ved deres hjemstation.

Helt i bund var kendskabet til låseordningen på Østerport station. Kun få var klar over, at der var en aflåst cykelkælder, og ingen vidste på forhånd, at man kunne få adgang til den hele døgnet. De fleste havde lagt mærke til, at der var en cykelforretning på Østerport, men kendskabet til at man kunne leje cykler der, var lille.

Bedre oplysning

Forsøget viser, at der er behov for at oplyse langt bedre om de eksisterende ordninger.

Men også, at der er behov for at gøre dem bedre. Der er behov for flere aflåste cykelparkeringer. Og der er behov for noget så simpelt som, at døren altid kan åbnes til cykelparkeringen. Og for at togdriften bliver mere forudsigelig. Aflyste tog og forsinkelser er åbenbart det, der først og fremmest skræmmer folk væk fra den kollektive trafik.



FOTO: HENNING HUORT

HOLLANDSKE SKATTEREGLER STIMULERER CYKLING

I Holland, hvor virksomhederne laver transportplaner blandt andet over medarbejdernes transport frem og tilbage til arbejde, har man indført gunstige skatteregler for at stimulere cykling. Ved samme lejlighed har skattevæsenet oprettet et særligt informationskontor for cyklisme.

Arbejdsgiveren kan for eksempel stille en cykel med en værdi på op til fem tusinde kroner til rådighed for en ansat, uden at den ansatte beskattes af cyklen.

Arbejdsgiveren kan inden for visse grænser også skattefrit yde tilbehør som regntøj, låse, eftersyn og vedligeholdelse. Herudover kan arbejdsgiveren i visse situationer give den ansatte rabatkort til den offentlige trafik som alternativ til cyklen. Medarbejdere, som bruger egen cykel til tjenesterejser, kan få et skattefrit tilskud på 40 øre pr. kilometer.

Arbejdsgiveren kan i alle tilfælde trække beløbene fra i firmaets regnskab på linie med andre driftsudgifter.

Staten betaler cykelparkering

I Holland er det staten, der betaler for anlæg af cykelparkering ved jernbanestationer.

Aftalen blev indgået, da jernbanerne blev delt i separate selskaber for infrastruktur og rullende materiel. I første omgang vil staten betale for anlæg af cykelparkeringer ved nye stationer, men det er også meningen, at anlæg og vedligeholdelse af cykelparkering ved eksisterende stationer skal betales af staten.

Aftalen giver nærmere retningslinier for indretning af og antal parkeringspladser, som er henholdsvis overvågede, ikke-overvågede, aflåste og ikke-aflåste.

CYKELCENTRE I DANMARK OG HOLLAND

Cykelcentre ved stationer er der ikke særlig mange af i Danmark. I Hovedstadsområdet er det kun Københavns Hovedbanegård og Østerport Station, der i dag har et cykelcenter, hvor cyklen kan blive efterset og repareret, eller hvor man kan leje og købe cykler. Cykelcentre har også ansvar for overvågningen af de aflåste cykelparkeringspladser.

Cykelcentre kan ikke fungere, på rent kommercielle vilkår, men kræver løbende tilskud, viser hollandske erfaringer.

I Holland har man haft tradition for at have cykelcentre ved de fleste større stationer, over hundrede i alt. I de seneste år har man forsøgt at udlicitere driften til private. Uden held kunne Ton Wellemann, projektleder fra det hollandske trafikministerium, fortælle. Centrene kvalitet er faldet, og staten har støttet en forbedret cykelparkering og bedre cykelstier og -broer.





Desværre møder dette syn pendleren på en del stationer.



GODE IDÉER

Et blinklys bag på den holdende bus, der viser cyklisten på cykelstien, at der rent faktisk er en passager på vej ned fra bussen. Signalet findes allerede hos chaufføren. Forslaget skal reducere et alvorligt uheldsproblem.

- Idé fra deltager på konferencen

GODE IDÉER

Ved udbud af nye stationsbygninger eller ved renovering indskrives som krav, at der i arkitektur og design skal indtænkes cykler, børn, barnevogne og handicappede.

- Idé fra deltager på konferencen

SÆSONCYKLISTER

Cyklen spiller en væsentlig rolle som transportmiddel i København, og specielt i sommersæsonen sadler mange om fra bilen og kollektiv trafik til cyklen.

Københavns indbyggere skifter mellem forskellige transportmidler, men i sommerhalvåret er cyklen dominerende. HT har interviewet tre hundrede københavnere, hvor halvdelen overvejende bruger kollektiv transport og halvdelen overvejende bil. Blandt kollektivbrugerne vælger halvdelen helt eller delvis at cykle om sommeren, mens en fjerdedel af bilisterne sæsoncykler. Trafikanterne er interviewet om motiver for at vælge eller fravælge cyklen, når de skal fra hjem til arbejde. Forhold som afstand eller behovet for at bruge bil i arbejdet har betydning, når folk vælger cyklen fra.

Velvære og frihed

Cycling giver et fysisk velvære. Det er behageligt at bruge kroppen og motionere. Det motiv nævnes af næsten alle interviewede. De oplever det som praktisk at kombinere transport og motion. Især for personer med stillesiddende arbejde er det fysiske velvære hovedmotiv for at vælge cyklen. Det giver et særligt psykisk velvære at cykle. En tilstand der vanskeligt lader sig beskrive, men som både har elementer af at bruge kroppen, fornemme omgivelserne, føle sig fri og give tanker frit løb.

Frihed til at rejse hvornår og hvorhen man vil, uafhængighed af køreplaner og kontrol over eget køretøj er kollektivbrugernes væsentligste motiv for at sæsoncykle. Frihed og uafhængighed står i modsætning til den bundethed, der opleves ved at benytte kollektiv transport. De sæsoncyklende bilister nævner ikke frihed og uafhængighed som et motiv for at vælge cyklen, fordi det ikke opleves som en særlig egenskab ved cyklen. Følelsen af frihed og uafhængighed er et fællestræk ved at cykle og bruge bil.

Ondt i miljøet

Bilister har dårlig miljøsamvittighed. En måde at lette den på er at cykle en gang imellem. Kollektivbrugere nævner sjældent hensynet til miljøet som en årsag til at cykle. De fleste opfatter kollektiv transport som et miljøvenligt transportmiddel, og de har derfor ikke som bilisterne dårlig samvittighed.

Cyklen er det mest miljøvenlige transportmiddel. Det er også et transportmiddel med unikke egenskaber, som får både bilister og kollektivbrugere til at sæsoncykle. Det kan ud fra undersøgelsen være vanskeligt at pege på enkelte tiltag, som i stort omfang kan få flere til at cykle i København. Dels er niveauet for cycling allerede stort, og dels er det svært at imødekomme flere af de argumenter trafikanter har for ikke at cykle. F.eks. lader vejrforhold og dovenskab sig vanskeligt regulere med trafikpolitiske tiltag.

Bilisternes dårlige miljøsamvittighed giver dog en forståelse for initiativer, som af hensyn til miljøet vil mindske biltrafikken. Sætter man samtidig på cykel og kollektiv transport, kan der formentlig flyttes bilister til mere miljøvenlige transportmidler i storbyen. Samtidig ville det komme de mange trafikanter til gode, som allerede har en fleksibel brug af cykel og kollektiv transport.

Til og fra

Mere end hver 10. tur til eller fra S-toget sker på cykel.

I morgentimerne er der ca. 20 procent, som cykler til stationen, hvorimod det kun er ca. 5 procent, der cykler fra den station, de ankommer til. Det vil sige, at der er flere der

cykler hjemmefra til stationen end fra stationen til arbejdspladsen. For regionaltoget viser kundeundersøgelser, at omkring 20 procent af pendlerne cykler til stationen, og 4 procent cykler fra stationen til bestemmelsesstedet.



FOTO: ANDERS TVEVAD/BIFOTO



VIRKSOMHEDER KAN SPILLE EN AKTIV ROLLE

Virksomhederne kan aktivt være med til at mindske forureningen i forbindelse med medarbejdernes transport til og fra arbejde. Danske og udenlandske forsøg viser vejen.

I de seneste år har der i Danmark været flere projekter, der har søgt at sætte fokus på brug af cykel og kollektiv trafik til og fra arbejde.

For tiden kører Hillerød Kommune i samarbejde med ATP og repræsentanter for den kollektive trafik et projekt om mobilitetsstyring af de ansatte hos ATP. På baggrund af en kortlægning af medarbejdernes transportbehov og etablering af et

pendlerkontor hos kommunen, skal der nu laves en pendlerplan for de ansatte. Medarbejderne vil kunne tilmelde sig forskellige former for transport, som kan mindske biltrafikken.

Et andet forsøg er 'Cykelbusters-projektet' i Århus, hvor kommunen med støtte fra Trafikpuljen delte cykler og klippekort ud til bilister og fik en stor del til at bruge cykel og bus.

Bedre image

Den tyske cykelkonsulent Ursula Lehner Lierz har igennem mange år fulgt forskellige projekter med virksomheder i Europa, der aktivt går ind og forholder sig til medarbejdernes transport til og fra arbejde:

- Der er en lang række fordele for virksomhederne som følge af et engagement i medarbejdernes transport, sagde hun på konferencen og påpegede videre, at medarbejderne bliver sundere som følge af cykling, og altså også får færre sygedage. Den plads, der ikke længere skal bruges til bilparkering, kan bruges til andre formål. Interessen for medarbejdernes transport giver i sig selv større tilfredshed blandt de ansatte. Og endelig får virksomheden et bedre image.

- Kombinationen af cykling og kollektiv trafik frem for en bil med én person ser ud til at have et stort potentiale i transport mellem hjem og arbejde. Vigtigt er det, at projekterne bliver markedsført langsigtet, som en del af en samlet transportplan, og at virksomheder, ansatte og kommuner samarbejder og koordinerer indsatserne, understregede Ursula Lehner Lierz.



RESEARCH OF 0101

Jo længere arbejdspladsen ligger fra en station eller et kollektiv trafikknudepunkt, jo mere er pendleren tilbøjelig til at tage bilen.

Det viser en undersøgelse, som Miljøministeriets Landsplanafdeling lavede i perioden 1993-96. Til virksomheder i den indre by af København var der f.eks. 23 procent der bilpendlede, mens 49 procent benyttede kollektiv transport og 25 procent tog cyklen. Antal bilkilometer pr. ansat var i gennemsnit 10,2 km, for pendling til den indre by. I virksomheder beliggende ved et kollektiv trafikknudepunkt i megen var der 54 procent af de ansatte der pendlede med bil, 35 procent med kollektiv transport og 8 procent på cykel. I gennemsnit pr. ansat blev der dagligt kørt 24,6 km med bil til og fra arbejdspladsen.

I de såkaldte ikke-stationnære arealer i omegnen var der 71 procent som tog bilen, mens 18 procent kørte kollektivt og 10 procent cyklede. Bilpendling til ikke-stationnære arealer betød en stigning af gennemsnitlige bilkilometer til 31,9 km.

Der er altså miljøgevinster forbundet med at lokalisere virksomheder enten i de indre bydele eller tæt ved kollektive trafikknudepunkter.



FOTO: HENNING HJORT

GODE IDÉER

CYKELPARKERINGSFOND.
Firmacyklens succes i Holland skyldtes firmaernes økonomiske incitament. Hvordan kan det opnås Danmark? Mange byer har parkeringsfonde, hvor firmaer, som etablerer sig, skal betale for hver p-plads, man ikke har plads til på egen grund. Jeg foreslår fonden udviklet til også at omfatte cykelparkering, sådan at firmaet kan "slippe" ved at indbetale 20.000 kr., som så bindes til brug for anlæg af overdækkede, sikre cykelparkeringer.

- Idé fra deltager på konferencen

Aktive virksomheder

Af eksempler på initiativer som virksomhederne kan starte, nævnte Ursula Lehner-Lierz bl.a. cykelparkering, udlejning af cykler ved stationer, etablering af badefaciliteter på virksomhederne, firmacykler eller lån af cykler til medarbejderne og tilskud til kollektiv transport og taxier i særlige situationer.

I Holland har regeringen taget konsekvenserne af de gode resultater med styret medarbejdertransport og bl.a. bestemt, at alle virksomheder med over halvtreds ansatte skal udarbejde en virksomhedsplan for medarbejdernes transport, hvor cykling skal indgå:

- Kernen i disse eksempler er, at det i andre lande kan betale sig for virksomhederne at investere tid og penge i medarbejdernes transport, sagde Johannes Lund, landsformand for Dansk Cyklist Forbund på konferencen og fortsatte:

- Det går mod fordommene om, at miljø er noget, der koster penge.

Vorarberg i Østrig

I 1993 startede de lokale myndigheder en cykelkampagne for at få virksomhederne i kommunen til at engagere sig i medarbejdernes transport til og fra arbejde.

35 virksomheder meldte sig, og sammen med medarbejderne og de lokale myndigheder udarbejdede virksomhederne individuelle mobilitetsplaner. Resultatet blev, at antallet af cyklister blev fordoblet på 2 år. I et firma gik det fra 18 procent til 40 procent.

Ved evaluering af projektet fandt man frem til følgende vigtige forudsætninger for succes: projektet skal være forankret i virksomheden, ledelsen skal bakke op om projektet med penge og gode eksempler, kommunikation er vigtigere end infrastruktur, og projekterne skal markedsføres over lang tid, hvis ikke antallet af cyklister skal falde.



Den politiske forbruger

Den politiske forbruger

Den etiske dimension er blevet et våben for politikere, forbrugere, interesseorganisationer og medier. "Den Politiske Forbruger" er i høj grad med til at sætte dagsordenen. Den politiske forbruger ser ikke blot en vare, når vedkommende køber ind, men også en holdning. Stemmer holdningen ikke overens med den moral og etik, som man ønsker, vælger forbrugeren produktet og virksomheden fra. Den politiske forbruger symboliserer en større bevidsthed om vores ansvar for omverdenen.

Miljømæssigt er det interessant at betragte den måde, varen og medarbejderne på virksomheden bliver transporteret på. Den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejdssted er 20 km i Hovedstadsområdet, og for mange administrative virksomheder er medarbejdernes pendling en stor energisluger i et samlet energiregnskab. De grønne regnskaber er et nyttigt redskab til at dokumentere initiativer, investeringer og forbedringer. Regnskabet kan blive et godt instrument i imagearbejdet og markedsføringen af virksomheden.



FOTO: IMAGEBANK

GODE IDÉER

Transportbelastningen bør være en naturlig del af energimærkningen af et hus. Det tæller positivt med, hvis tilgængelighed til offentlig transport er høj. Og der er tilstrækkeligt med cykelparkeringsmuligheder. Det vil sætte fokus på transport og miljø ved projekteringen af nybyggeri.

- Idé fra deltager på konferencen

GODE IDÉER

Udform et nyt nationalt skiltesystem, der ligeså effektivt som vejskiltning for bilerne viser de korteste og sikreste cykelruter. Der er alt for mange forskellige skiltesystemer i dag for cyklister.

- Idé fra deltager på konferencen

DE HVIDE PLETTER

Der er større fokus på miljøproblemerne i både samfundet og virksomhederne, men sjovt nok så regnes transporten frem og tilbage til arbejdet ikke med i de grønne regnskaber

I den hollandske Masterplan for cykling er det målet, at 50 procent flere skal bruge cyklen i år 2010, og et af elementerne er, at alle virksomheder med mere end halvtreds ansatte skal have en transportplan.

I Danmark er virksomhederne imidlertid stadig hvide pletter på det transportpolitiske landkort.

Der er en voksende forståelse for miljøsammenhæng i samfundet. Også i virksomhederne mærker man, at kunderne stiller krav om miljømæssig ansvarlighed. Derfor har mange virksomheder miljøledelsessystemer, som dokumenterer den miljømæssige indsats.

Men alligevel indgår medarbejdernes forbrug af brændstof til transport frem og tilbage til virksomheden endnu ikke i firmaernes miljøredegørelser og grønne regnskaber.

Mange virksomheder har især i 80'erne placeret sig uden at tage hensyn til medarbejdernes mulighed for at bruge kollektiv transport til den daglige pendling, da miljøhensynet på det tidspunkt ikke vejede så tungt. Mange medarbejdere har derfor været nødt til at købe bil for at kunne komme på arbejde.

De miljøaktive kommuner kunne lade sig inspirere af Hillerød Kommune og sammen med trafikselskaberne sætte fokus på virksomhedernes indsats for at lave transportplaner for de ansatte. Til glæde for miljøet og virksomhedernes miljøprofil.



FOTO: NIELS PETER HOLST HANSEN/BIOFOTO

LAD BILEN STÅ OG TAG CYKLEN

Cykelture kan erstatte bilture på korte ture i byen, det viser en undersøgelse af cyklens potentiale i Horsens og Gladsaxe.

Cyklen er på mange måder et godt transportmiddel i byerne. Den hverken forurener eller støjer og kræver meget mindre plads end biler. Samtidig kan cyklen tit nå hurtigere frem i byen end både bilen og den kollektive transport.

Der er ca. 4,5 millioner cykler i Danmark, og de står for ca. 5 procent af det såkaldte transportarbejde. De ca. 1,6 millioner private biler står for 70 procent af transportarbejdet. Regeringens transporthandlingsplan har som mål at flytte 4 procent af bilernes transportarbejde til cykling eller gang inden år 2005.

Korte ture - meget forurening

I de sidste 10 år er brugen af biler steget med 40 procent flere biler på vejene, med den forurening og de ekstra krav til plads som det fører med sig. På de korte ture forurener bilen mest, fordi den kører på en kold motor. Op til 34 procent af det totale udslip af kulilte og kulbrinte kommer fra korte ture under seks kilometer. I byer med mellem ti og hundrede tusinde indbyggere er knap halvdelen af alle bilture på under tre kilometer. En kort tur i bilen kan tit erstattes af en cykeltur.



Businessmen On Bicycles

Det er også interessant, at fra aldersgruppen 16-24 år og op til 25-29 år halveres antallet af cykelture. Derfor er der potentiale i at få de unge voksenårge til at blive ved med at bruge cyklen.

Forsøg i 2 byer

For at undersøge mere konkret hvad der kunne gøres for at flytte transport fra bil til cykel, lavede Vejdirektoratet, Danmarks Tekniske Universitet, Dansk Cyklist Forbund og Transportrådet i 1995 en undersøgelse af cyklens potentiale i bytrafikken. Horsens og Gladsaxe blev valgt, fordi de begge er middelstore byer med halvtreds til tres tusinde indbyggere og har forskellig placering i forhold til Hovedstadsregionen og forskellige typer af kollektiv trafik. Begge byer har desuden en cykelhandlingsplan og en samlet andel for cykler i bytrafikken på 22 procent.

Undersøgelsen viste, at det er muligt at få 13 procent af bilturene erstattet med cykelture. Det svarer til, at 3,6 procent af transportarbejdet kan flyttes fra bil til cykel.

Potentialet for at få folk til at tage cyklen var specielt stort hos gruppen af dem, der tjente over 200.000 kroner om året og inden for gruppen af tyve- til fyrrårige.

Bag tallene gemmer sig det faktum, at de unge og lavtlønnede i forvejen cykler meget, og at potentialet derfor allerede er udnyttet inden for disse grupper.

I undersøgelsen blev folk spurgt, hvad der kunne motivere dem til at skifte fra bil til cykel. De svarede blandt andet: Motion, frisk luft, billig transport og miljøvenlighed.

De betingelser, der skulle opfyldes fra offentlig side, var blandt andet generelt bedre forhold for cyklister så som flere, bedre og grønne cykelstier med jævnere belægning, bilfri bymidte og nedsat hastighed i byzoner samt mulighed for tøjskift og bad på arbejde.

Sidste efterår kunne københavnere opleve et besynderligt syn på Amagertorv i midten af hovedstaden. En blanding af advokater, direktører, skærmtrøde, nuværende og tidligere ministre, journalister og en enkelt cykelsmed. De var alle mødt frem med deres 'havelåger' og andre cykler.

Det var startskuddet for B.O.B. 'Businessmen On Bicycles', et initiativ der viste, at bare fordi man er højt på strå, så behøver man ikke at køre i limousine. Fælles for dem der mødte frem var nemlig, at de faktisk kører på cykel, selvom de til daglig har travlt med at være på skærmen eller de bonede gulve.

Formålet var at starte en ny trend, hvor man godt kan være både travl, succesrig og alligevel cykle. Bagmændene bag B.O.B., cykelkonsulenten Erik Kjærgaard

og kommunikationsdirektør i Ørestadsselskabet Simon Hansen, håber, at B.O.B. kan vise glæden ved at cykle i stedet for at komme med de formaninger mod bilerne, der tidligere har præget debatten.





KOMMUNER I FRONT

Statslige støtteordninger

Statslige puljer bidrager til at starte nye aktiviteter i kommunerne. De bidrager med ny viden og med nye metoder. Miljø- og Energiministeriet råder over Bytrafikpuljen og Den Grønne Fond. Trafikministeriet styrer Trafikpuljen, som støtter de indkomne forslag efter en række temaer, der er fastlagt på forhånd. I 1997 delte Trafikpuljen 29,9 mio. kr. ud til trafiksikkerheds- og miljøprojekter inden for temaerne: Beboerstyrede projekter, differentierede hastigheder, planer for trafikikkerhed og cykelprojekter.

Næstved cykelprojekt

Næstved er en by med mange pendlere og med en central jernbaneforbindelse til København. Der er mange cyklister, der hver dag cykler til stationen. Derfor har kommunen søgt Trafikpuljen og fået tilskud til et stort cykelprojekt. Projektet, der vil koste i alt 26 mio. kr., indeholder en plan for en cykelbro over baneterræn og ringvej, da adgangsforholdene til stationen i dag er for dårlige. Broen ventes færdig i efteråret 1998. Desuden bliver der flere cykelparkeringspladser ved stationen.

Nakskov; byen hvor der cykles

Nakskov Kommune på Lolland har altid været et sted med mange cyklister, f.eks. cykler 61 procent af de ansatte i kommunen på arbejde hver dag. Der er investeret 25 millioner i perioden 1991-96 på at forbedre cyklisternes forhold. Ikke mindst i forhold til trafikikkerhed og ved at udbygge et større net af cykelruter.

Erfaringer fra Nakskov viser, at det er en god idé at kombinere anlæg af cykelruter med en generel forbedring af bymiljøet. Der er lavet undersøgelser af ombygningerne, blandt andet af hastigheder, trafikmængder, parkering og butikshandelen i byen. Undersøgelser blandt indbyggerne og de erhvervsdrivende har vist udbredt tilfredshed med projektet.

Odense ta'r cyklen

Hvert år bruger Odense Kommune omkring tre millioner kr. på forbedring og udbygning af stinettet, der nu er på 250 km. Kommunen satser også meget på kampagner med henblik på at øge cykeltrafikken, og resultatet er ikke udeblevet. Siden 80'erne er cykeltrafikken steget med 45 procent i Odense. Samtidig er antallet af cyklistulykker faldet med 23 procent.

Odense Kommune har i 1997 fået tilskud fra Trafikpuljen til projektet "Odense ta'r cyklen", der fortsat er under udarbejdelse. Projektet har et samlet budget på fire millioner kr.

GODE IDÉER

Kommunal trafikplanlægning bør ske i samarbejde med brugerne: Pendlere, skolebørn, cyklistforbund etc.

- Idé fra deltager på konferencen

Cyklernes by; København

Cyklen har altid betydet meget for Københavns trafik. Cyklen bruges således til arbejdet af en tredjedel af de, som har arbejdsplads i Københavns Kommune. Københavns Kommune vedtog sidste år en Trafik- og Miljøplan, hvis overordnede målsætning er "Et velfungerende trafiksystem med væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag". Som konsekvens må biltrafikken ikke stige, og i stedet må en eventuel øget trafik ske ved mere kollektiv- og cykeltrafik. Københavns Kommune har startet 2 initiativer for at fremme cykling i byen. Det ene initiativ, nye grønne cykelruter såkaldte 'rugbrødsmotorveje' på tværs af byen, skal forbedre og udbygge infrastrukturen for cyklisterne. Det andet initiativ, Cykelregnskabet, er et led i at påvirke den trafikale adfærd, så flere vælger at cykle. Cykelregnskabet for København viser, at fra 1995 til 1996 kom der 16 procent flere cyklister til København, og 75 procent af byens cyklister synes, at København er en rar cykelby. Det viser, at det kan lade sig gøre at kombinere en bil-myldrende storby med cyklister. I fremtiden ønsker kommunen at satse mere på cyklen i sammenhæng med den kollektive trafik.

Svendborg - Sikker cykelby

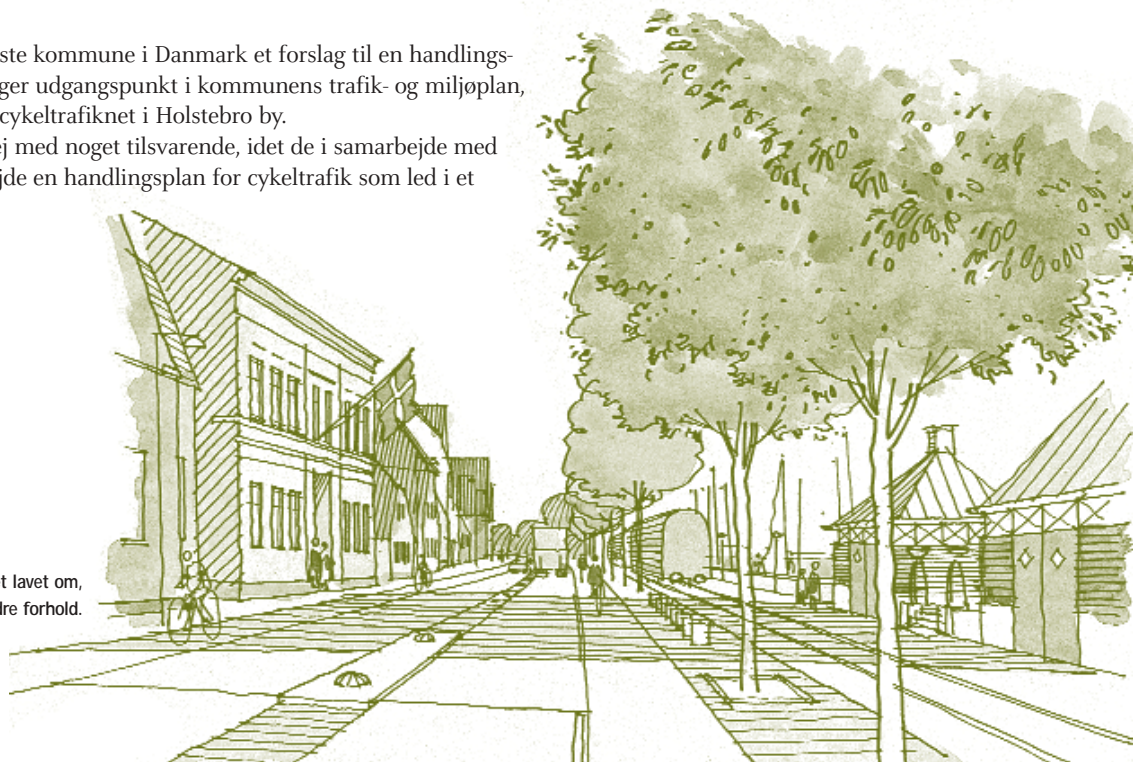
Svendborg arbejder for tiden med et projekt, der skal øge cykeltrafikken og forbedre sikkerhed og tryghed for cyklisterne frem til år 2005. Projektet er direkte tilknyttet kommunens trafik- og miljøplan for 1995-2007. Projektet har et samlet budget på tolv millioner kr.

Cykelhandlingsplaner

Holstebro Kommune har som den første kommune i Danmark et forslag til en handlingsplan for cykeltrafikken. Planen, der tager udgangspunkt i kommunens trafik- og miljøplan, lægger hovedvægten på at etablere et cykeltrafiknet i Holstebro by.

Næstved Kommune er også på vej med noget tilsvarende, idet de i samarbejde med Vejdirektoratet har planlagt at udarbejde en handlingsplan for cykeltrafik som led i et cykelbroprojekt.

I Nakskov bliver havnestrøget lavet om, så cykler og anden trafik får bedre forhold.



GODE IDÉER

Starte et projekt med det formål at få børn og forældre til at cykle til skole. Organiseret direkte på den enkelte skole.

- Idé fra deltager på konferencen

PROGRAM FOR CYKELTOG BUSBY-KONFERENCEN

DEN 30. OG 31. OKTOBER 1997

Åbningstale ved trafikminister Bjørn Westh: En klar appel til initiativer og handlinger, der fremmer brug af cyklen kombineret med kollektiv trafik som et miljøvenligt alternativ til bilen.

Trafikborgmester i København Bente Frost: Om Københavns cykelpolitik, hvor biler er velkomne i byen, men kun som gæster ikke som pendlere.

Konferencier: Jørgen Bunde

TEMA 1 Vision og virkelighed

'Pendlerne som målgruppe' ved Erik Kjærgaard, konsulent: Pendlernes krav og måde at tænke på skal være vores udgangspunkt. Vi ved meget, men hvordan skal det gøres? Og hvad skal der til?

TEMA 2 Inspiration fra udlandet og bliver det til noget med store planer?

'Den hollandske Cykel Masterplan – mål, status og perspektiver' ved Masterplan Cykels projektchef Ton Wellemann: Om målene i Masterplanen – om de mål, der er nået, dem der ikke er og hvorfor. Om alle de praktiske erfaringer. Om cyklen som en meget interessant kommerciel samarbejdspartner for jernbanerne. Om de kommende års udfordringer.

Erfaringer fra andre lande, bl.a. Tyskland og Holland ved Ursula Lehner-Lierz, cykelkonsulent: Bl.a. sidste nyt om Mobilitets Management, hvor virksomhederne går aktivt ind og forholder sig til medarbejdernes transport til og fra arbejde. Om firmacykler, leasingordninger og skatteordninger for firmacykler.

'Hvordan oplever brugerne det?' ved Tom Godefrooij, Hollands Cyklist Forbund og præsident for ECF, det Europæiske Cyklistforbund: En vurdering af udviklingen og perspektiverne set fra brugerens synsvinkel. Konstruktiv kritik: Hvordan kommer vi videre?

'Fra plan til virkelighed' ved Torkil Eriksen, Trafikministeriet: Status og perspektiver for dansk cykelpolitik og den nationale cykelhandlingsplan.

TEMA 3 Cases og bobler - hvad er vores udgangspunkt

'Cyklens potentiale i bytrafik' ved Lene Herstedt, Vejdirektoratet: Hvad siger forskningen om potentialet? Hvordan får man flere til at cykle og kombinere cykel og kollektiv trafik? Hvordan går det med handlingsplaner rundt omkring?

'Bæredygtig mobilitet' ved Ole Stilling, Hillerød kommune og Pernille Juel Sefort, ATP: Om et perspektivrigt og spændende projekt, hvor Hillerød kommune er gået sammen med DSB S-tog, HT og en af kommunens største virksomheder for at lave en plan om mere miljørigtig og bæredygtig pendlertransport.

'ABC-projektet i Aalborg' ved Henrik Nyrup, Aalborg kommune: Om et projekt, der skal få flere til at bruge cyklen til og fra arbejde i Aalborg: Nye cykelstier, samarbejde med virksomheder (firmacykler), kampagner, cykelvenlige stoppesteder og meget mere.



'Hvorfor er Allerød Hovedstadsregionens største cykeltogby?' ved Poul Rasmussen, Allerød Kommune og Peter Høstved, Dansk Cyklist Forbunds Allerød-afdeling: 41 procent af de passagerer, der tager toget fra Allerød om morgenen og formiddagen, bruger cykel til stationen. Hvad er forklaringen på denne høje cyklistandel?

'Status og perspektiver for DSB S-togs erhvervscykelprojekt' ved funktionsleder Anne Pilegaard, DSB S-tog: I erhvervscykelprojektet samarbejder DSB S-tog med 3 virksomheder. Cykler og trygge parkeringsfaciliteter stilles til rådighed for de pendlere, der vil bruge tog-cykel hver dag istedet for bil. Virksomhederne ligger i passende cykelafstand fra nærmeste S-station.

'Trafikkens Mønsterby' ved Nakskov Kommune og Philip Rasmussens tegnestue A/S: Nakskov har satset 2-cifrede millionbeløb på at gennemføre et cykelrutenet i byen. Indsatsen videreudvikles i disse år med nye samarbejdskonstellationer, anlægsprojekter og kampagner. Blandt andet cykler 61 procent af Nakskov Kommunes 1200 ansatte.

'Status for cykelfremme i København' ved Bjarne Eir, Københavns Kommune: Hvad er perspektiverne for kombinationen cykel og kollektiv trafik i København? Om cykelparkering, bycykler, cykelruter, kampagner, mv.

'Hvad kan man opnå med kampagner?' ved kommunikationsdirektør Simon Hansen, Ørestadsselskabet: I trafikbranchen er man ofte meget fokuseret på fysiske løsninger. Ofte kniber det mere at få formidlet tilbudene til de rigtige målgrupper, eller for den sags skyld at få skabt en dialog med målgrupper og brugere.

'Svendborg - sikker cykelby' ved Klaus Johannessen, Teknisk Forvaltning, Svendborg Kommune: Hvordan Svendborg Kommune arbejder med at nedbringe antallet af trafikuheld på cykler.

'En politikers visioner' ved Hjalte Aaberg, formand for Miljøudvalget i Albertslund Kommune: Hvad er kommunernes rolle, og hvordan sikres et godt samspil mellem trafikelskaber, virksomheder og kommuner? Hvordan får vi kort sagt gang i den?

TEMA 4

Den kollektive trafik - og cyklen

'Fremtidens cykelkoncept' ved markedschef Birte Roll Brandt, DSB S-tog: Status på indsatsen for forbedring af cykelparkeringsforholdene ved S-togsstationer. Hvad har været godt, og hvad har været skidt? Hvad er løsningerne på kort og langt sigt?

'Cyklen og bussen: Konkurrenter eller samspillere?' ved strategichef Hans Ege Jørgensen, HT: Hvordan forholder HT sig til cyklen nu og i fremtiden? Om HTs cykelpolitik, problemer og muligheder i samspillet mellem cykel og bus samt konkrete initiativer for at fremme kombinationen af cykel og kollektiv trafik.

'Metroen og cyklen' ved Carsten Fich, Ørestadsselskabet: Cyklen er tænkt ind som medspiller fra starten. Om både cykelmedtagning og cykelparkering på Metro-stationerne.

'Cykelmedtagning i dag og i fremtiden' ved Susanne Hejlesen, DSB Regionaltog: DSB Regional ser kombinationen af tog og cykler som en god kombination, og det skal være muligt at parkere cyklen ved stationen og tage den med i regionaltogene på alle tidspunkter.

TEMA 5

Hvad siger brugerne?

'Hvordan opleves barrierer og plussider i dagligdagen? Hvad er vigtigt og hvorfor - i en pendlers daglige transport?' ved Lykke Magelund, Transportrådet. Blev aflyst, men oplæggets indhold indgår i hæftet.

'Brugersynsvinklen' ved Johannes Lund, formand for Dansk Cyklist Forbund: Direkte og konstruktiv kritik fra Dansk Cyklist Forbund. Perspektiverne set med brugernes øjne.

Oplægsholdere ved CykelTogBusBy-konferencen

JØRGEN BUNDE Korshøjen 101, 8240 Risskov, Tlf: 86211274 | **ERIK KJÆRGAARD** Mantziusvej 2, 2900 Hellerup, Email: kj@rgaard.dk, Tlf: 39619001 | **TON WELLEMAN** Privat: Aart van der Leeuwlaan 217, 2624 PR Delft, NL-

Netherlands, Arbejde: Ministerie van Verkeer en Waterstat, Directoraat-General voor het Vervoer, Directie Individueel Personverkeer, Koninginnegracht 19-21, Postbus 20903, 2500 EX Den Haag, NL-Netherlands, Tlf: +31 70 351 62 69

| **URSULA LEHNER-LIERZ** Asylstrasse 66, CH-8708 Männedorf, CH-Switzerland, Tlf: +41 1 790 18 60, fax: +41 1 790 18 62, e-mail: ursula.lehner-lierz@active.ch | **TOM GODEFROOIJ** Fietsers Bond enfb, Postbus 2828, 3500 GV

Utrecht, NL-Netherlands, Tlf: +31 30 291 81 71, Fax: +31 30 291 81 88 | **VEJDIREKTORATET** Lene Herstedt, Niels Juels Gade 13, Postboks 1569, 1020 København K, Tlf: 33933338 | **TRANSPORTRÅDET** Lykke Magelund, Christian IXs Gade 7, 1111 København K Tlf: 33933738 | **HILLERØD KOMMUNE** Ole Stilling, Teknisk Forvaltning, Frederiksgade 7,

3400 Hillerød, Tlf: 48202020 | **ATP** Pernille Juel Sefort, Kongens Vænge 8, 3400 Hillerød, Tlf: 48204820 | **AALBORG KOMMUNE** Henrik Nyrup, Magistratens 2. afdeling, Drifts- og anlægsforvaltningen, Postboks 765, Vesterbro 14, 9100 Aalborg, Tlf: 99313131 | **ALLERØD KOMMUNE** Poul Rasmussen, Rådhusvej 1, 3450 Allerød, Tlf: 48100100

| **PHILIP RASMUSSENS TEGNESTUE A/S** Havnegade 33, 4900 Nakskov, Tlf: 53920555 | **HT** Hans Ege Jørgensen, Toftøgårds plads, Gl. Køgelandevej 3, 2500 Valby, Tlf: 36443636 | **SVENDBORG KOMMUNE** Klaus Johannessen, Teknisk Forvaltning, Plan- og Udviklingsafdelingen, Planlægningssektionen, Centrumpladsen 7, 5700 Svendborg, Tlf: 62228810 | **ALBERTSLUND KOMMUNE** Hjalte Aaberg, Rådhuset, Nordmarks allé, 2620 Albertslund, Tlf:

43686868 | **DANMARKS METEOROLOGISKE INSTITUT** Stig Rosenørn, Lyngbyvej 100, 2100 Kbh. Ø, Tlf: 39157500

| **DANSK CYKLIST FORBUND** Formand Johannes Lund, Thomas Krag, Rømersgade 7, 1362 København K, Tlf:

33323121, Email: dcf@inet.uni2.dk | **DANSK CYKLIST FORBUND, ALLERØD AFDELING** Peter Høstved, Askevangen 40, 3450 Allerød, Tlf: 48175171 | **TRAFIKMINISTERIET** Tidligere trafikminister Bjørn Westh Frederiksholms Kanal 27,

København K., Torkil Eriksen, 1. kontor, Nytorv 11-13, 1450 København K., Tlf: 33923355 | **ØRESTADSELSKABET** Direktør Simon Hansen, Projektleder, Carsten Fich, Holmens Kanal 7, 4, 1060 København K, Tlf: 33111700 | **KØBEN-**

HAVNS KOMMUNE Bente Frost, tidligere borgmester, Magistratens 4. afdeling, Sekretariatet, Rådhuset, 1599 København K. Bjarne Eir Magistratens 4. afdeling, Stadsingeniørens Direktorat, Vejafdelingen, Islands Brygge 37,

2300 København S, Tlf: 33663366 | **DSB** Susanne Hejlesen, DSB regionaltog, Birte Roll Brandt, S-tog, Anne Pilegaard, S-tog, Kalvebod Brygge 32, 1560 København. V, Tlf: 33140400.



cyklen toget bussen og videoen

Videoen er gratis og kan bestilles på adressen:
DSB S-tog
Kalvebod Brygge 32, 5.sal
1560 Kbh. V.
Tlf: 33150400 - 15966
Fax: 33122147
Email: karandersen@s-tog.dsb.dk

Hvordan oplever cyklister det at kombinere cyklen med busser og tog?

Hvordan er cyklisternes forhold med hensyn til parkering, adgangsveje, cykelmedtagning i S-tog, mv.?

I fire korte historier skitseres nogle af de muligheder og hindringer der er, når cyklen skal bruges som en integreret del af tog- eller busrejsen i byen.

Videoen havde premiere på Cykel-TogBusBy-konferencen og henvender sig til politikere og planlæggere, der sammen med trafikselskaberne har mulighed for at påvirke og forbedre cyklisternes forhold og understøtte en bæredygtig transportudvikling.

Varighed: 6.45 min.

Som en ekstra bonus er der en ti minutters film med på videoen, der fortæller om indholdet i den såkaldte Cykelmasterplan, som det hollandske trafikministerium har udarbejdet.

