

# Kombinationsrejser:

## Supercykelstier og kollektiv trafik

Kombinationsrejser, hvor den rejsende benytter både cykel og kollektiv trafik på den samme rejse, er et område, der nyder større og større opmærksomhed. Det anslås, at 15-20 % af togpassagererne cykler til stationen i dag, og for buspassagerer er tallet sammenligneligt. Det er således allerede udbredt at kombinere de to transportformer, men potentialet er meget større. Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden vil forsøge at udnytte dette potentiale.



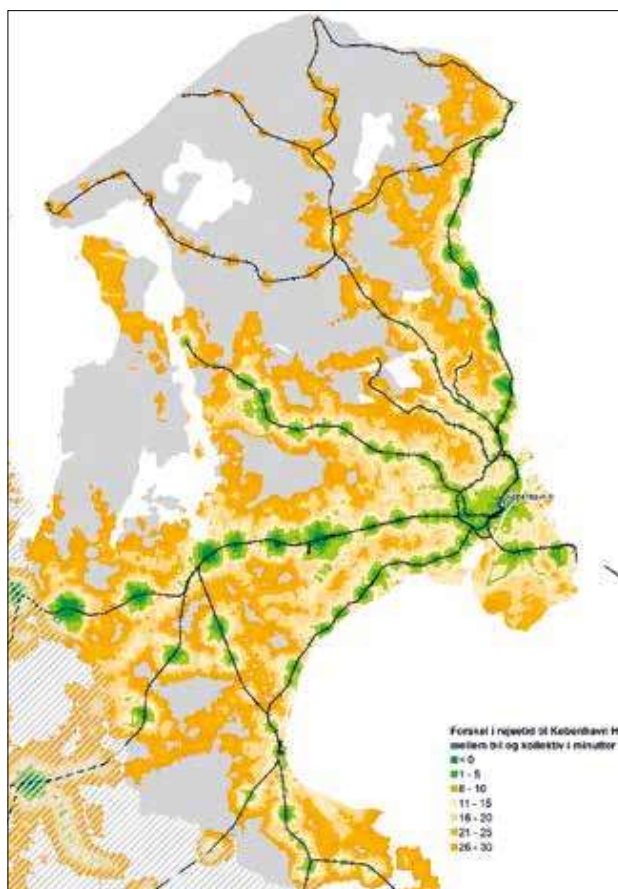
**AF DAVID GAARSDAL  
RØNNOV**  
Sekretariatet for  
Supercykelstier  
iq38@kk.dk

**T**ransport- og Boligministeriet har i skrivende stund netop udmøntet 26,3 mio. kroner til at støtte cykelparkering ved stationer og stoppesteder, og over hele verden er der i kølvandet på klimakrisen fokus på at understøtte mobilitetssystemer, der kan være attraktive alternativer til bilen på korte og mellemlange ture. Kombinationen af cykel og kollektiv trafik er en helt central brik i sådan et mobilitetssystem, idet kombinationsrejsen forlænger rækkevidden for begge transportformer markant og øger rejsehastigheden fra dør til dør, hvilket er

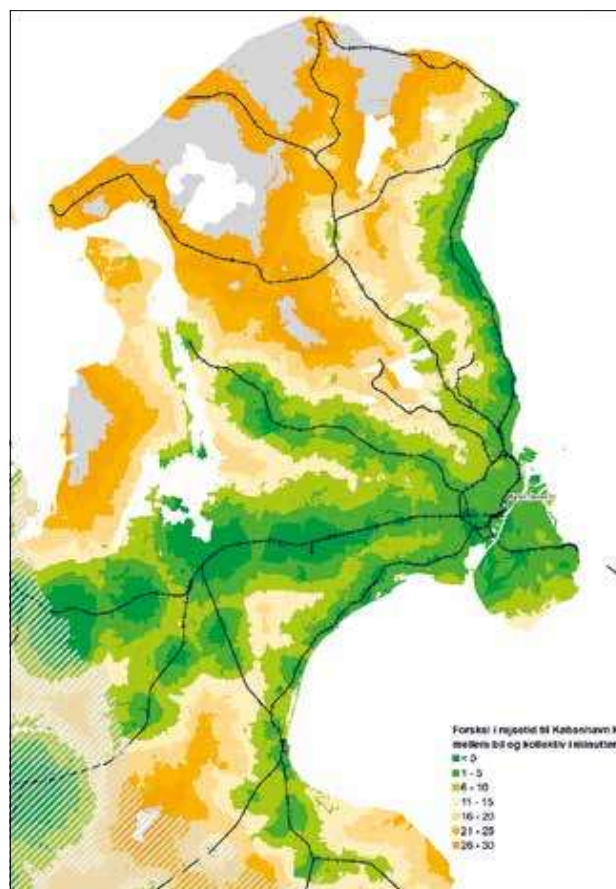
med at styrke attraktiviteten i forhold til bilen (se figur 1 og 2). Et eksempel på styrken i kombinationsrejser findes hos S-tog, der i 2010 gjorde det gratis at tage cyklen med i toget. I de følgende ti år er passagertallet steget med 17,8 %, og 40 % af denne vækst skyldes muligheden for at tage cyklen gratis med.

### Udfordringen

Den største udfordring for en større udbredelse af kombinationsrejser er, at de kræver et helhedssyn. Der skal være nogen, der tager ansvar for hele den >>



Figur 1: Forskel i rejsetid (min.) mellem bil og kollektiv til København H og fra alle steder i hovedstadsområdet med gang som tilbringer (ankomst: kl. 8-9). Kilde: Region Hovedstaden, 2018: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet.



Figur 2: Forskel i rejsetid (min.) mellem bil og kollektiv til København H og fra alle steder i hovedstadsområdet med cykel som tilbringer (ankomst: kl. 8-9). Kilde: Region Hovedstaden, 2018: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet.

samlede kombinationsrejse for at sikre, at både hvert enkelt led i rejsekæden og den samlede rejse fungerer. Ansvar for cykelinfrastruktur ligger hos vejmyndigheden (kommuner og Vejdirektoratet), mens ansvaret for den kollektive trafik ligger hos de mange operatører og forskellige myndigheder. Forbindelsen mellem de to transportformer falder tit imellem to stole. Indtil vi får et "mobilitetsdirektorat" eller lignende, der tager ansvar for mobiliteten på tværs af transportformerne, er vi altså afhængige af, at eksisterende myndigheder og organisationer arbejder sammen.

### Et koncept for kombinationsrejser

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden er i efteråret 2020 i færd med at lave et koncept for koblingen mellem supercykelstierne og den kollektive trafik. Konceptet henvender sig til alle, der arbejder i krydsfeltet mellem cykling og kollektiv trafik, men især planlæggere og andre trafikfolk i Supercykelstisamarbejdets medlemskommuner. Konceptet skal give anbefalinger og retningslinjer for, hvordan man bedst integrerer de to transportformer. Intention er, at konceptet skal bygge på eksisterende standarder og praksisser og samle og destillere disse, så de bliver tilpasset og præsenteret på en måde, der passer til supercykelstierne i Region Hovedstaden. Det er dog vores håb, at konceptet også vil være relevant og finde anvendelse i andre dele af landet.

sterende standarder og praksisser og samle og destillere disse, så de bliver tilpasset og præsenteret på en måde, der passer til supercykelstierne i Region Hovedstaden. Det er dog vores håb, at konceptet også vil være relevant og finde anvendelse i andre dele af landet.

Konceptet udvikles af Supercykelstisamarbejdet i samarbejde med Movia, Region Hovedstaden og Passagerpulsen.

### Konceptets indhold

Konceptet bliver en udvidelse af Supercykelstisamarbejdets eksisterende koncept for supercykelstier, og behandler emner som:

- Cykelmedtagning i bus og tog: Pladsforhold, pris og spærretid
- Adgangsforhold: Trapper, ramper, elevatorer og andre forhindringer
- Cykelparkeringsnormer: Ved forskellige typer af henholdsvis togstationer og busstoppesteder
- Placering: Hvor ligger cykelparkeringen bedst, så folk benytter dem, og så de ligger tæt på perronen?
- Belysning og tryghed: Hvad er behovet?

- Overdækning, tyverisikring af parkerede cykler og faciliteter for elcykler: Hvor meget plads skal der reserveres til dette?
- Trafikinformation: Hvilken information er relevant? Fx elektroniske afgangstavler ved cykelparkeringen?
- Evaluering af investeringer

Konceptet beskæftiger sig som nævnt blandt andet med cykelparkeringsnormer ved stationer og stoppesteder og baserer sig her på eksisterende vejledninger og retningslinjer. Tanken er dog at blive mere specifik og fx definere normer for forskellige typer af stationer (se tabellen). Pro-

centsatserne i tabellen er baseret på Passagerpulsens Nationale Passagertilfreds-hedsundersøgelser, der har undersøgt, hvordan passagererne kommer til toget, herunder hvor mange der tager cyklen til de forskellige togtyper.

### Tidshorisont

Arbejdet med konceptet for kombinationsrejser startede i august 2020 og afsluttes inden udgangen af 2020. Det bliver en del af Supercykelstisamarbejdets opdaterede koncept, som forventes klart i løbet 2021, og som vil kunne findes på [supercykelstier.dk](http://supercykelstier.dk).

### KORT OM SUPERCYKELSTISAMARBEJDET

- Supercykelstisamarbejdet er et samarbejde mellem 30 kommuner og Region Hovedstaden. Supercykelstiernes formål er at skabe bedre cykelinfrastruktur for pendlere i hele Region Hovedstaden. Samarbejdet startede i 2009 og kunne derfor i 2019 fejre 10-års jubilæum. Igennem de første godt 10 år har samarbejdet realiseret ni ruter med syv flere på vej.

Tabel 1: Norm ved stationer.

Cykelparkeringsnorm ved stationer (antal cykelparkeringspladser som andel af daglige påstigere)				
Metro	S-tog	Fjern-/regionaltog	Lokaltog	Letbane
10 %	25 %	20 %	20 %	15 %



” Selvom vores produkter generelt er sorte, så tænker vi meget **grønt**..

De ressourcer, vi bruger på at gøre vejene så holdbare, som overhovedet muligt, vejer godt i miljøregnskabet, fordi langtidsholdbarhed fortsat er en af de bedste måder at udvise miljøhensyn på. Vi gør os umage for at optimere arbejdsprocesserne og forsker hele tiden i nye miljøvenlige typer asfalt, som fx.

- støjdæmpende Whisper
- CO<sub>2</sub>-besparende Warmfalt
- GENBRUGSasfalt - som effektivt genanvender asfalt
- C<sub>2</sub>-besparende asfalt med lav rullemodstand
- og drænasfalt, der effektivt bortleder regnvand

**Bæredygtig asfalt. Vi gør hvad vi kan.**

**Peab Asfalt har pr. 1. april 2020 overtaget YIT i Danmark. Der er KUN navnet til forskel.**

Vi varetager fortsat alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere. Peab Asfalt i Danmark er en del af den svenske Peab koncern med ca. 16.000 ansatte.

[peabasfalt.dk](http://peabasfalt.dk)



**Peab Asfalt**

Region Nord: 8727      Vejmarkering: 7567 8  
 Region Midt: 7567 8355      Fræsning: 7567 83  
 Region Syd: 7466 2444      Specialafd: 76  
 Region Øst: 5664 6800  
 Hovedkontor: 8722 1500 • [info@peabasfalt.dk](mailto:info@peabasfalt.dk)

Udvikling og fastholdelse af vores høje kvalitet kræver gode folk og kompetente medarbejdere. Kunne det være dig?



- scan koden og se efter ledige jobs i øjeblikket