



Høringssvar – Movias mobilitetsplan 2020

Movias mobilitetsplan 2020 for (dele af) den kollektive trafik indeholder mange gode tanker og idéer, og undervejs nævnes også enkelte gange mulighederne for at kombinere cykling med kollektiv trafik, og at det er vigtigt med gode faciliteter til cykelparkering ved stoppestederne.

Cyklistforbundets og vel også samfundets principielle holdning er at de personer der kan cykle, bør cykle – om ikke hele vejen, så noget af vejen. Og for at fremme brugen af cykler er det vigtigt med god cykelparkering ved både store og små stoppesteder. Ikke mindst hvis man har brug for at lade sin cykel nummer to 'overnatte' ved et stoppested. Man skal være nogenlunde sikker på at finde den i køreklar stand mandag morgen der hvor man stillede den fredag eftermiddag.

Man kan spørge hvorfor Movia ikke nævner muligheden for cykelmedtagning i busserne, noget man ellers laver kampagne for, men egentlig kan det jo være lidt ligegyldigt. Kapaciteten for cykelmedtagning i busserne er så lille og ustabil (konkurrence med andre passagerer på hjul) at den slet ikke rækker i forhold til pendlere der skal på arbejde og i skole og hjem igen og hente børn. Og her er cykelparkeringsforholdene altså meget vigtige - i sammenhæng med et sammenhængende cykelstinet med høj standard til og fra stoppestederne.

For bussernes vedkommende handler det altså mest om at optimere kombinationerne cykel-kollektiv og cykel-kollektiv-cykel. Hvor ønskeligt det ellers kunne være, forekommer det ikke realistisk for nuværende at få cykelmedtagning i større omfang i busserne. I byerne med deres godt udbredte cykelstier er behovet heller ikke stort, og her er der også let adgang til tog med cykelmedtagning. Anderledes står det til i landområderne og småbyerne hvor afstandene og ikke mindst rejsetiderne til arbejdspladser og andre pendlermål ofte er større.

For cyklister er den vigtigste forskel på tog og busser at tog tager cykler med i et omfang der gør det praktisk muligt og komfortabelt at bruge cyklen i dobbeltkombination med kollektiv trafik – altså cykel-tog-samme cykel – uden tidsrøvere som parkering, bestilling af delecycel og vedligehold af skiftecykel. Og de fleste store, mange mellemstore og en del mindre byer er jo betjent af kollektiv trafik i form af tog. Selv lille Store Rørbæk får snart en station.

Det er ude på landet at kombinationen af cykel og kollektiv trafik rigtig presser sig på. Cykeltrafikken er knap så tæt, og derfor er der langt mellem cykelstierne og måske lange udsigter til at de kommer. I afsnittet om kollektiv mobilitet uden for de større byer arbejdes der med forskellige muligheder for at skabe de forbindelser beboerne på landet og i småbyerne har brug for (ud over at få lov til at tage med skolebussen). Men i al talen om fleksible busser, kørsel efter behov, førerløse busser og andre gode sager er der ikke et ord om mulighed for cykelmedtagning – selvom man spekulerer i at udvikle ny bustyper.

Og flere steder i Movia-land ligger der faktisk mellemstore bysamfund som ikke har togbetjening. Som fx Jyllinge hvor de godt nok snart får en ny cykelsti til Stenløse, og Slangerup hvorfra der er cykelstier til Frederikssund og Ølstykke. Men begge stederne er afstandene i overkanten for de fleste. Andre eksempler er Jægerspris og Skibby i Horns Herred med endnu større afstande til en togstation. Fra alle disse byer er der mange der pendler langt, herunder til København og omegn.

Disse gode folk har i praksis ikke samme mulighed som folk i Græse Bakkeby for eksempel. Herfra de kan de fleste nemlig godt cykle til Frederikssund Station, det er kun tre-fire kilometer, og mange skal alligevel bringe-hente børn og handle på vejen. Og så kan de tage cyklen med toget til Ballerup, Valby og så videre. Og cykle videre derfra med en vis rækkevidde. Det er SÅ smart.

Men i de ovennævnte mellemstore bysamfund har folk ikke samme muligheder, og her er der formentlig et pænt potentiale til at få flere til at cykle. Vi plæderer ikke for cykelmedtagning i alle busser på alle ruter, men man kan da se på muligheden på netop de R- og S-ruter der betjener disse byer – fx 600S og 230R. Og faktisk har vi et konkret forslag til en busforbindelse hvor man kunne afprøve mulighederne for cykelmedtagning.

Vi kaldet det: FORLÆNG S-TOGET TIL HORNS HERRED.

Nu har vi fået en ny bro over Roskilde Fjord, og vi får snart en ny station i Vinge, og i den sammenhæng skal der arbejdes med forbindelsen mellem Horns Herred og resten af Frederikssund. Mange der pendler i bus fra herredet til Frederikssund Station, skal videre med toget mod København, men når S-toget til december begynder at betjene Vinge, ville det være meget smartere om der var en bus direkte til den ny station. Altså en regional rute der samler pendlere op i Horns Herred og bringer dem til Vinge – og tilbage igen. Og det skal selvfølgelig være en bus indrettet til cykelmedtagning i noget større stil. Det er i den forstand at bussen forlænger S-toget til Horns Herred.

Hvorfra en sådan R-rute kan udgå, kommer an på hvordan den øvrige bustrafik i Horns Herred på sigt sammensættes. Skal 230R udvikles til 700S og forlænges til Hillerød, og skal alle busser fra Horns Herred køre helt til Frederikssund, eller skal man acceptere et skift til gengæld for større frekvens med flere afgang lokalt? R-bussen til Vinge kan have udgangspunkt i Lyngerup eller skiftevis i Skibby og Jægerspris, og måske er der andre muligheder.

Man skal arbejde med cyklernes rolle i samfundet, med at tilgodese cyklisterne og med at udbrede cyklismen. Vi savner noget mere cykel i busserne.

Cyklistforbundet i Frederikssund,

ved Morten Ledet, bestyrelsesmedlem