



STATUSRAPPORT

STATUS PÅ
BYCYKELSYSTEMET

RØDOVRE KOMMUNE

By- & Pendlercykel Fonden
september 2019

STATUSRAPPORT PÅ BYCYKELSYSTEMET I RØDOVRE KOMMUNE

BAGGRUND

Rødovre Kommune indgik i 2018 en samarbejdsaftale om etablering af et bycykelsystem med By- & Pendlercykel Fonden, der står bag de officielle Bycykler i København, på Frederiksberg og i Høje Taastrup. Valget af Bycykler spiller ind i kommunens fokus på at mindske biltrafikken for blandt andet at nedbringe udledningen af **CO2** og reducere **trængsel** samt sikre, at den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen (*Trafikplan 2016*).

Fonden bag Bycyklen er en infrastrukturfond, der har til formål at fremme brugen af offentlig transport ved at understøtte udvikling og drift af **grøn mobilitet**, grønne vækstinitiativer og sundhedsfremmende infrastruktur. Herudover er Fonden **non-profit**, og ifølge vedtægterne skal et evt. overskud fra Bycykelsystemet geninvesteres i grøn mobilitet. Det kan fx være flere Bycykler, bedre Bycykler, flere Bycykelstationer eller lavere brugerpriser til gavn for borgerne i de kommuner, der investerer i systemet.

Ansvar for levering, drift og vedligehold af Bycykelsystemet er driftsselskabet Bikeshare A/S, som består af kundeservicemedarbejdere, chauffører, mekanikere og administrative medarbejdere. Alle er ansat på overenskomst, og værkstedet har siden 2017 haft en smiley hos Arbejdstilsynet, der betegner Bikeshare som et eksempel til efterfølgelse.

FOKUS PÅ GRØN TRANSPORT

I sommeren 2018 blev de grønne, fleksible transportmuligheder i Rødovre Kommune udvidet med etableringen af Bycykelsystemet. 9 ud af 10 Bycykelstationer på centrale pladser og trafikale knudepunkter kom i drift august 2018, og borgere, pendlere, besøgende og erhvervslivet har således fået endnu bedre og hurtigere adgang til byens indkøbs- og sportsfaciliteter, station og arbejdspladser.

Bycykelsystemet i Rødovre Kommune udgør 7,7% af det samlede system i Hovedstaden, og kommunen er den første, der har tilkøbt sig, efter det kom i drift i 2016.

Analyser fra Rambøll viser, at mulighed for god mobilitet til arbejde/uddannelse vil gøre et område attraktivt for både indbyggere og erhvervsliv og dermed øge potentialet for vækst og økonomi (*Rambøll 2018: "Mobilitet i Region Hovedstaden. Input til trafik- og mobilitetsplan"*).



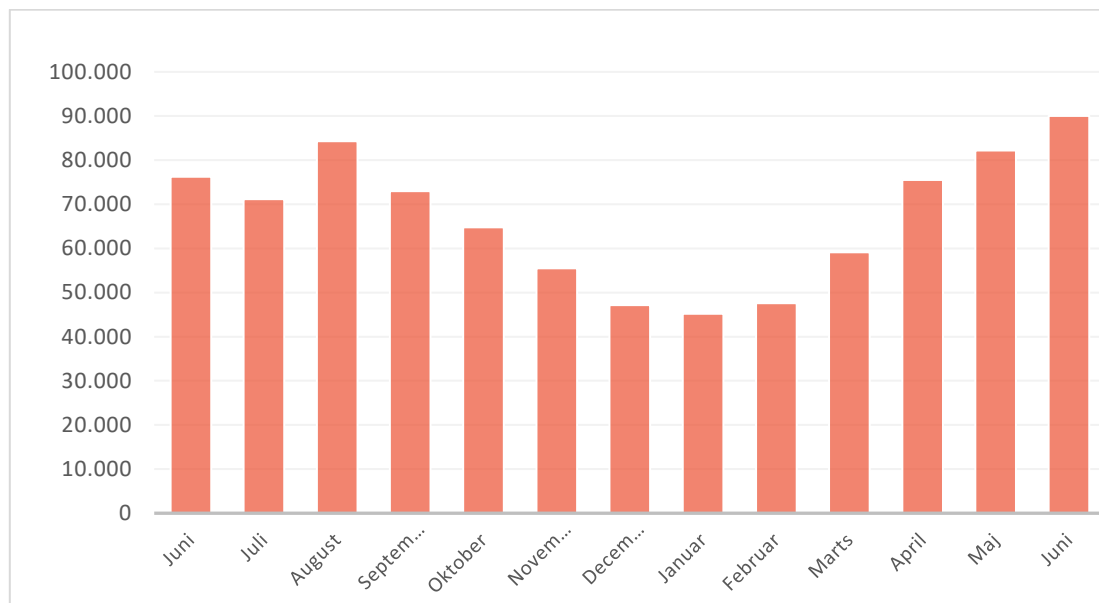
EN DEL AF RØDOVRE-BORGERNES HVERDAG

Rødovre Kommunes borgere har haft Bycykler tilgængelige i godt og vel et år, og tallene viser, at de har taget de hvide elcykler til sig. Sammenligner man det første driftsår i Rødovre med København, er der en markant forskel. **95,8%** flere pendlere i Rødovre benytter Bycyklen som transportmiddel, hvilket er langt højere end forventet. Indtrængningstiden har dermed været kortere i Rødovre end ved etableringen af Bycykelsystemet i de andre kommuner. Det tyder på, at kendskabet til kommunens transporttilbud til borgere er forholdsvis højt, og at der allerede eksisterede en efterspørgsel.

BRUGSMØNSTER

Bycyklerne er tilgængelige 24/7 året rundt, men brugsmønstret ændrer sig fra sommerhalvåret til vinterhalvåret. Det er juni, der topper som den travleste Bycykelmåned i Rødovre indtil videre. Erfaringsmæssigt ved vi fra København og Frederiksberg, at Bycykelabonnenter kører allermost juni og september, hvorimod mange turister og besøgende anvender cyklen i sommerferieperioden.

SAMLET BYCYKELTURE I ALLE KOMMUNER (JUNI 2018-JUNI 2019)



FORSKELLIGE LØSNINGER TIL FORSKELLIGE BEHOV

Bycyklen er attraktiv for flere forskellige målgrupper. Både dem, der bruger elcyklen med mellemrum og dem, der bruger den som en mere fast del af deres daglige transport – enten alene eller i sammenhæng med anden kollektiv transport. Derfor tilbyder Bycyklen forskellige løsninger til brugerne, der passer til den enkeltes behov.

I Rødovre er brugerne overvejende abonnenter, som betegnes som faste brugere, der betaler et månedligt abonnement. Bycyklens minutpakker er til de periodevise/faste brugere og er også en løsning,

Rødovre-borgerne har tilvalgt. De brugere, der vælger Pay As You Go, er ofte besøgende, eller dem, der spontant tager en Bycykel videre fra A til B.

ABONNENTER
60,5 %
(faste brugere)

MINUTPAKKER
11,3 %
(periodevise brugere)

PAY AS YOU GO
28,2 %
(fleksible brugere)

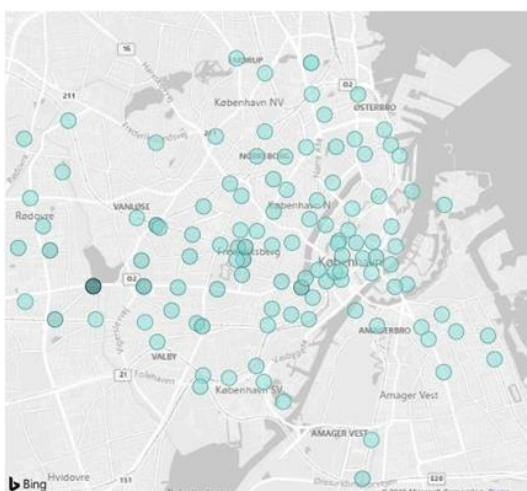
Den spredte fordeling viser, at Bycyklen kan imødekomme flere målgrupper og brugernes individuelle transportbehov.

Sammenlignet med resten af systemet stemmer fordelingen i Rødovre næsten overens med de andre kommuner. Der er en mindre forskel på andelen af faste brugere, da antallet er højere i Rødovre i forhold til de andre kommuner. Det tyder på, at Bycyklen i større grad benyttes som pendlercykel af Rødovre-borgerne.

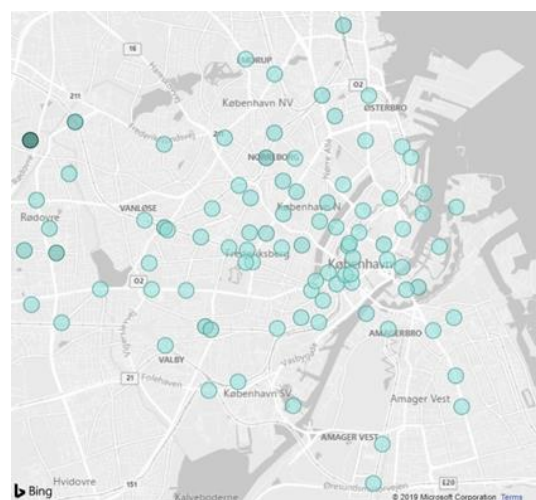
RØDOVRE-ABONNENTER INDTAGER FØRSTEPLADSEN

Efter Bycyklen er blevet lanceret i Rødovre, har der været en positiv udvikling i den generelle turlængde. Turene til/fra Rødovre har vist sig at være længere end i København og på Frederiksberg. Abonnenterne i Rødovre kører hele **7,3 km** i gennemsnit, mens den gennemsnitlige turlængde for alle brugere i systemet er **6,8 km**. Til sammenligning var det tilsvarende tal **4,3 km** for København og Frederiksberg i 2018 for alle brugere.

Den længste turlængde i gennemsnit for hele systemet er fra Damhustorvet, hvor abonnenter kører hele **10,4 km** og turene fra Islev Torv er 8,4 km. Rødovre-borgere indtager dermed førstepladsen mht. turlængde. Brugstallene dokumenterer, at man ved at stille elcykler til rådighed kan få borgerne til at pendle længere og dermed lade bilen stå. (*Rambøll 2018: "Mobilitet i Region Hovedstaden. Input til trafik- og mobilitetsplan"*).



(Ture startet fra Damhustorvet)



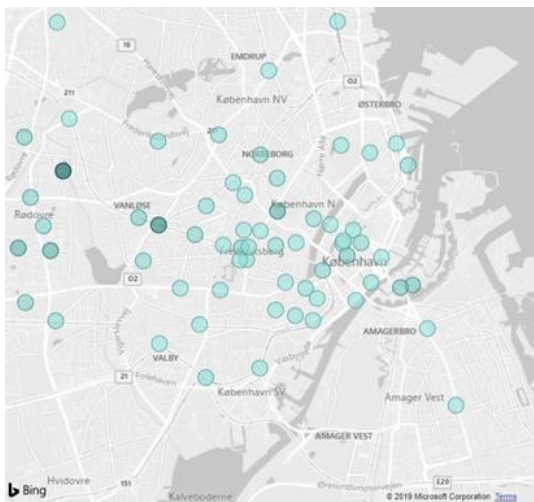
(Ture startet fra Islev Torv)

Det understøtter en undersøgelse fra DTU Transport, der viser at adgang til elcykel øger omfanget af cykeltransport både med hensyn til hyppighed og kørte distancer (DTU Transport: "Sikkerhed på elcykel: Trafikantfaktorer og trafiksituationer").

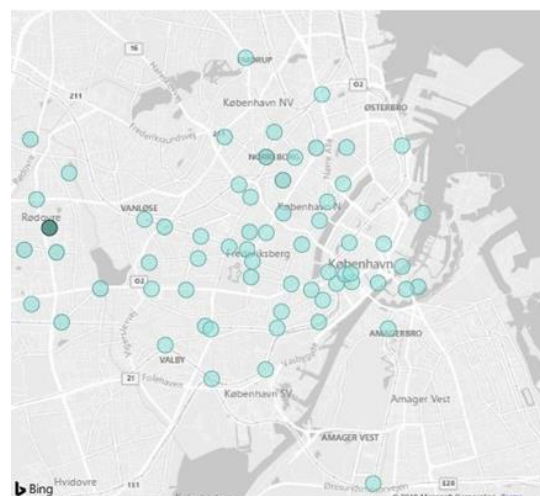
TVÆRKOMMUNAL PENDLING STEGET

Efter Rødovre Kommune er indgået i det samlede Bycykelsystem, er niveauet af tværkommunal pendling steget. Udover ture til/fra København og Frederiksberg, hvor mange arbejdspladser ligger, er det værd at nævne at brugere også kører til en Bycykelstation i Gladsaxe, der er etableret ved en privat virksomhed. Virksomhedens placering i et erhvervsområde gør det besværligt for kunder og medarbejdere at komme dertil pga. dårlige parkeringsmuligheder og mangel på kollektiv transport tæt på. De har derfor fået opsat en Bycykelstation foran hoveddøren og har således forbedret transportmulighederne for både ansatte og besøgende.

Det vidner om et behov og relevansen af, at få flere omegnskommuner til at tilkoble sig systemet og få kommunerne bundet bedre sammen. Rødovre Kommune har vist en villighed til det som foregangskommune og har dermed været med til at øge niveauet for tværkommunal pendling på elcykel.



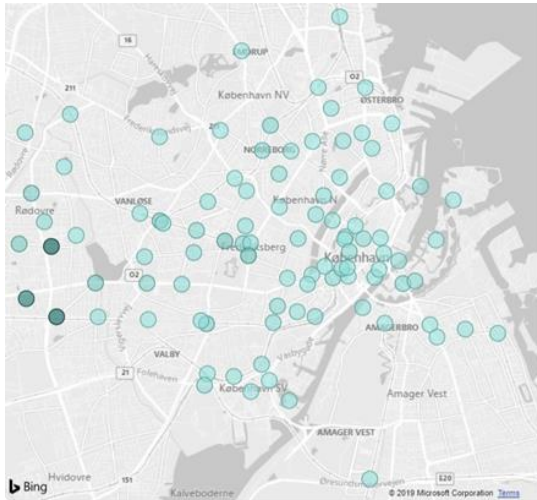
(Ture startet Rødovre Station)



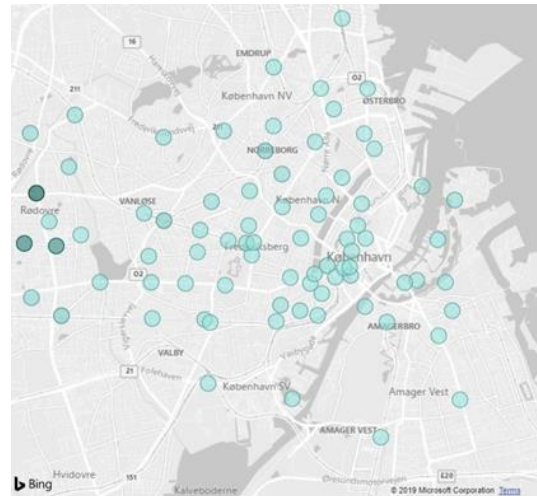
(Ture startet fra Tæbyvej/Teknisk skole)

KOBLING MED KOLLEKTIV TRANSPORT

Hvis cyklen skal være et alternativ til bilen på længere ture, er et godt samspil mellem cykel og tog/bus/metro afgørende. Kollektiv trafik bliver desuden væsentligt mere konkurrencedygtig, når cykel er tilbringer (Rambøll 2018: "Mobilitet i Region Hovedstaden. Input til trafik- og mobilitetsplan"). Bycyklen har til hensigt at fungere som det 4. ben i den offentlige transport, og derfor er det afgørende at etablere Bycykelstationer på trafikale knudepunkter såsom Rødovre Station. Brugstal for det sidste år viser, at Bycyclens brugere flittigt benytter sig af denne station. Aktivitetsniveauet på Rødovre Station er faktisk allerede nu på samme niveau som på Hellerup Station, der er et knudepunkt for pendlere, der ankommer med enten bus, S-tog eller Kystbanen og anvender Bycyklen i deres kombinationsrejse.



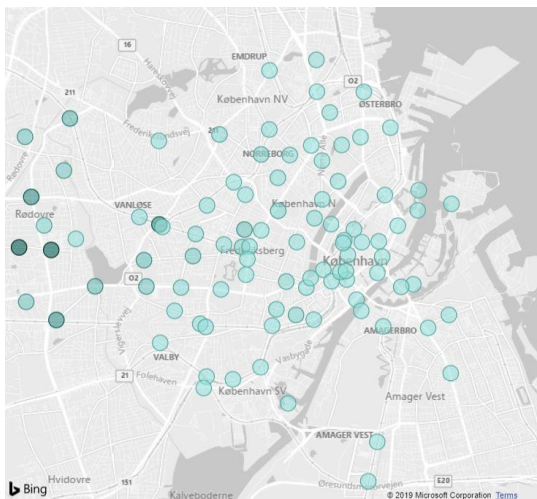
(Ture startet fra Rødovre Station)



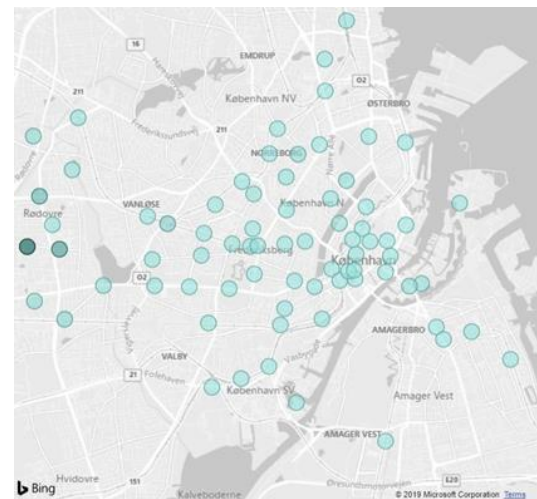
(Ture startet fra Jyllingevej)

GEOGRAFISK SPREDNING

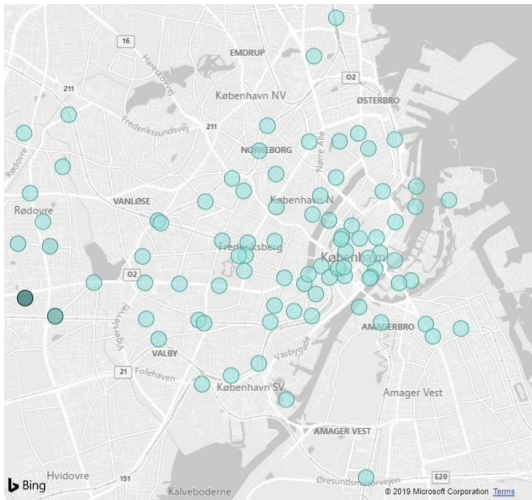
Bycykelsystemet består på nuværende tidspunkt af 130 Bycykelstationer, som er spredt ud over de 4 kommuner. Data viser, at Rødovres borgere anvender et stort udsnit af stationerne. De nedenstående grafikker illustrerer turaktiviteten fra Rødovre og giver et godt overblik over den store geografiske efterspørgsel, Bycyklen afdækker.



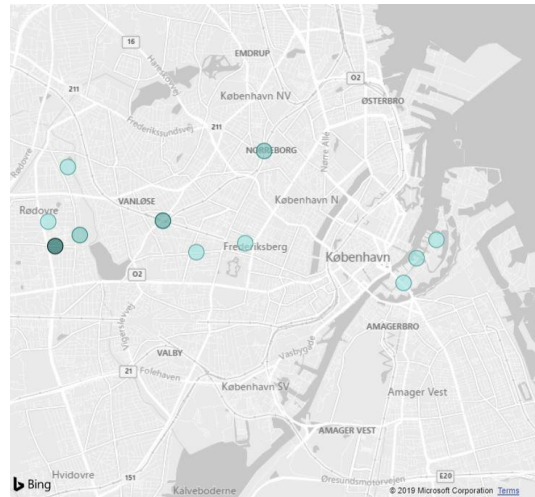
(Ture startet fra Rødovre Centrum)



(Ture fra Rødovre Hallen)



(Ture startet fra Vestbadet)



(Ture startet fra Heerup Museum. Åbnet først juli 2019)

HÆRVÆRK

I sommeren 2019 blev Bycyklerne ramt af omfattende hærværk og tyveri. Det har haft en negativ effekt på brugstallene. Byrumsinventar og offentlige transport er ofte udsat for hærværk, men Bycyklerne har ikke tidligere oplevet hærværk i så stort omfang.

Bycyklen har været i dialog med politiet omkring en række tiltag for at forbygge hærværk og finde de skyldige. Bycyklen har desuden startet en oplysningskampagne målrettet udvalgte skoler og kvarterer, hvor hærværket er foregået, om de kriminalretslige konsekvenserne for den enkelte, der udøver hærværk, og de omkostninger og gener hærværket har for fællesskabet.

Som et led i oplysningskampagnen har Bycyklen udarbejdet en flyer, som er afleveret på skolerne.





TÆNK DIG OM
...inden du tager en stjålet Bycykel

Vidste du, at:

- Det er ulovligt at cykle på de hvide Bycykler, hvis du ikke har en konto og er logget ind.
- Hvis du tager en efterladt Bycykel, er det det samme som at stjæle den. Du risikerer at stå til ansvar for de skader, cyklen har fået.
- Hvis du smadrer skærmen eller andet på Bycyklen, skal du betale for skaderne. Det kan betyde en regning op mod 25.000 kr. til dig eller dine forældre.
- Al hærværk og tyveri bliver meldt til Politiet, og det kan komme på straffeattesten.

TIP OS!
STJÅLNE & EFTERLADTE BYCYKLER
SMS: 31 72 87 73
E-MAIL: INFO@BYCYKLEN.DK
– OG FÅ OVERFØRT POINT TIL DIN BYCYKEL-KONTO

 Bicyklen

(Informationsflyer)

Herudover har Bicyklen kontaktet kommunale vejafdelinger og parkeringskorps samt boligselskaberne DAB & KAB for at hjælpe med at finde efterladte Bycykler.

NÆSTE SKRIDT

Der er ingen tvivl om, at Bicykelsystemet allerede er blevet flittigt brugt af kommunens borgere. Dog kan der gøres endnu mere i forhold til at synliggøre og informere om fordelene ved grøn transport og Bicyklen i Rødovre Kommune. By- & Pendlercykel Fonden planlægger at køre en digital oplysningskampagne overfor borgerne, når Bicyklens næste generation skal introduceres i løbet af 2020.

OPSUMMERING

Det første år med Bicykler i Rødovre Kommune har flere positive takter:

- Indtrængningstiden har været kortere end i andre kommuner
- Rødovre-borgerne har den længste turlængde
- Bicyklen i Rødovre bliver overvejende brugt som pendlercykel
- Et højt aktivitetsniveau på Rødovre St. viser at Bicyklen bruges til kombinationsrejser
- Brugerne i Rødovre benytter sig af et bredt udsnit af stationer i hele systemet

Tallene fra Rødovre tyder på, at villigheden til at cykle langt blandt kommunens borgere, er stor, når transportformer som Bicyklen bliver stillet til rådighed. Hvis man kunne eksportere denne cykeladfærd til andre omegnskommuner, vil det formentligt have en positiv effekt på trængslen i Hovedstaden og samfundsøkonomien. Når man medregner forhold som tid, ulykker, sundhed, forurening og klimaforandringer, sparer det i gennemsnit samfundet 10,09 kr., hver gang man cykler en kilometer i stedet for at køre i bil. Der er derfor god grund til at investere i Bicykler på tværs af Hovedstaden.