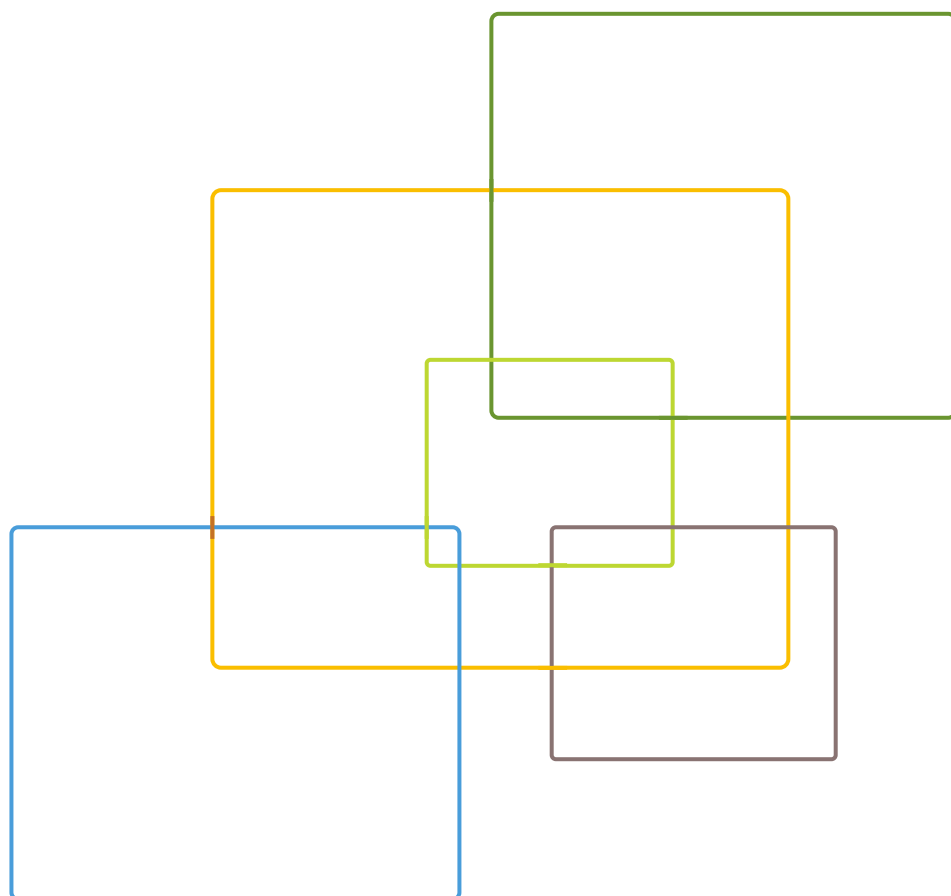


Cykelparkering ved busstoppesteder

En undersøgelse af anbefalinger,
praksis og erfaringer i Danmark



Indhold

1 Cykel + bus = et godt match	4
2 Konklusion og anbefalinger	4
3 Eksisterende anbefalinger	8
4 Hvad siger brugerne?	50
5 Projekter	56
6 Praksis i kommunerne	74
7 Trafikselskaberne	91
8 Litteraturliste	93

1 Cykel + bus = et godt match

For at adressere nogle af de udfordringer stat og kommuner står overfor omkring trængsel, klima- og miljøpåvirkninger fra transport er det vigtigt at etablere attraktive alternativer til bilen. Både cyklen og bussen er eksempler på bæredygtige alternativer til bilen, der samtidig reducerer trængslen på vejene. De kan hver især blive endnu mere attraktive at benytte på kortere ture, men i kombination kan de også være et rigtigt godt alternativ til bilen på de længere ture og tiltrække kunder til bussen fra et større opland.

Ifølge den nationale cykelstrategi "Danmark – op på cyklen!" kan man til fods tilbagelægge 700 m på 10 minutter, mens man på cykel kan tilbagelægge 2 km på den samme tid. Det betyder, at cykeloplandet til kollektiv transport er 9 gange så stort som gangoplandet, hvilket øger passagergrundlaget for busserne betragteligt.¹

Movia arbejder derfor også for at fastholde eksisterende kunder, der kombinerer cykel og bus, men i høj grad også på at tiltrække nye kunder ad denne vej – primært i forhold til R-, S- og E-busser.

For at være et attraktivt alternativ til bilen for brugeren skal kombinationen cykel og bus dog kunne konkurrere med bilens direkte-fra-dør-til-dør fordel. Det er således vigtigt, at brugere får en oplevelse af, at det er nemt, sikkert og smidigt at kombinere cykel og bus.

Et vigtigt element i forbindelse med kombinationen bus og cykel er cykelparkering ved busstoppesteder og busterminaler. Dette notat samler op på, hvad der findes af eksisterende materiale og anbefalinger på området i Danmark, samt præsenterer forskellige erfaringer som danske kommuner har gjort sig på området.

Notatet her er en del af et større projekt, hvor Movia i samarbejde med Furesø, Gladsaxe og Københavns Kommuner vil udarbejde konkrete retningslinjer for, hvor og i hvilken udformning cykelparkering ved busstoppesteder giver størst udbytte.

Med udgangspunkt i dette notat skal der gennemføres en et seminar om emnet, hvor kommunale trafikplanlæggere, busselskaber, interesseorganisationer og trafikforskere sammen sætter fokus på, hvordan man får flere bilister til kombinere cykel og bus og komme med et sæt opdaterede anbefalinger omkring etablering af cykelparkering ved busstoppesteder og –terminaler.

2 Konklusion og anbefalinger

Ifølge Transportvaneundersøgelsen 2010-13 udgør ture, hvor cykel kombineres med kollektiv transport (både bus og tog) 1 % på landsplan.² I Movias område generelt kombinerer 4 % af kunderne cykel og bus, mens tallet er 2 % i København. I Movias seneste undersøgelse af passagererne på en række udvalgte busstoppesteder kombinerede 8 % af kunderne cykel og bus.

¹ "Danmark – op på cyklen! Den nationale cykelstrategi". Transportministeriet 2014 s. 18

² "Danmark – op på cyklen! Den nationale cykelstrategi". Transportministeriet 2014 s. 27

Der har siden 1990'erne været fokus på at forbedre mulighederne for at kombinere cykel og bus, bl.a. gennem etablering af cykelparkering ved busstoppesteder og –terminaler. Der er udarbejdet forskellige anbefalinger og draget sporadiske erfaringer med udgangspunkt i mindre projekter forskellige steder i Danmark, men det er et område, hvor der i den grad mangler viden om brugerbehov og effekter af indsatser.

Hovedkonklusionen i projekterne er med få undtagelser, at etablering, udvidelse eller opgradering af cykelparkeringen betyder, at flere cykler bliver parkeret i stativerne. Der mangler dog viden om, hvem de "nye" cykler tilhører – er det eksisterende buskunder, der er begyndt at cykle, er det nye buskunder, der har fået øjnene op for muligheden for at kombinere cykel og bus, eller tilhører cyklerne borgere, der har ærinde andre steder, men som benytter den pågældende cykelparkering?

Gennemgående for evalueringerne af de konkrete projekter og generel praksis omkring indsamling af viden i kommunerne og trafikselskaberne er derudover, at man typisk undersøger eksisterende kunders behov for eller tilfredshed med cykelparkering ved stoppesteder og terminaler. Der mangler således helt generelt viden om hvorvidt og hvilke løsninger, der gør det attraktivt for potentielle kunder at skifte bilen ud med en kombination af cykel og buskort, samt hvordan og ad hvilke kanaler man markedsfører muligheden.

I den seneste nationale cykelstrategi "Danmark – op på cyklen!" er der fokus på at fremme hverdagscykling og i den forbindelse udarbejdet en "Dør-til-dør-strategi", der skal sikre bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik, herunder busser.

Bedre og mere sikker cykelparkering ved stationer, terminaler og stoppesteder er et af de udpegede indsatsområde i strategien.

Cykelparkering ved busstoppesteder er generelt mest relevant i forstæder, udkanten af byen, i tyndere befolkede områder og i tilknytning til regionale busser, S-busser, X-busser osv., hvor der er længere mellem busstoppestederne, og hvor brugerne kommer fra et større opland.

Ved busterminaler er cykelparkering lige så essentielt som ved stationer, og mange kommuner har også opgraderet cykelparkeringsfaciliteterne ved disse væsentligt i de senere år.

I forhold til den fysiske side af sagen – hvordan etablerer man cykelparkering ved busstoppesteder og –terminaler - kan man udtrække følgende anbefalinger af det eksisterende materiale:

Placering

- Cykelparkeringen skal være nem at få øje på
- Cykelparkeringen skal placeres i umiddelbar nærhed af målet, busstoppestedet eller -terminalen. Jo længere væk, jo bedre forhold skal tilbydes. Fx i form af overdækning eller anden service.
- Cykelparkeringen skal placeres på cyklistens naturlige rute mod målet – ikke efter.
- Vigtigt at have fokus på, hvor cyklisterne kommer fra, og hvor de skal hen, når de kommer tilbage med bussen. Det kan fx være bedre at placere cykelparkeringen i tilknytning til en cykelsti på den modsatte side af afgangstoppestedet.

- Gode adgangsforhold er vigtigt, da man har travlt og skal nå en bus
- Vigtigt at tænke på trafiksikkerhed og oversigtsforholdene generelt ved design af løsningen

Stativløsning

- Der skal etableres tilstrækkeligt med pladser. Nye stativer bliver hurtigt fyldt op, og det anbefales derfor at etablere minimum 25 % flere pladser end det eksisterende behov. Den anbefalede norm for busstoppesteder og –terminaler er 1 plads pr. 10 passagerer i spidstimerne 06.00 til 09.00. Sørg også gerne for, at kapaciteten kan udvides i takt med at behovet øges.
- Cyklen skal kunne sikres mod tyveri – enten gennem aflåste cykelparkeringspladser eller ved, at cyklen kan låses fast til et stativ. Graden af sikkerhed og service skal stå i forhold til afstand til målet, og hvor lang tid cyklen skal stå parkeret. Jo længere afstand og tid, jo bedre løsning
- Det er vigtigt at vælge stativer og løsninger, der udnytter den begrænsede plads optimalt
- Det er vigtigt at vælge stativer, der passer til forskellige typer cykler / dæktykkelser, og som støtter hjulet (forhjulsparkering) eller cyklen (lænestativ) ordentligt.
- Sørg for, at der er ordentlig plads til de parkerede cykler og til at manøvrere med cyklen. Ved vinkelret forhjulsparkering anbefales det, at der er 60 cm mellem stativerne samt et samlet manøvreareal på 2,25 m² pr. cykel. Ved forhjuls 45 graders skråparkering kan man nøjes med en afstand på 40-50 cm mellem stativerne samt et samlet manøvreareal 1 m² pr. cykel.
- Hvis behovet er stort og arealet småt anbefales parkering i to etager. Det er vigtigt at vælge stativer af høj kvalitet, hvor designet gør det nemt og enkelt for brugeren at benytte overetagen.
- Hensyn til den daglige renholdelse og vedligehold bør også indgå i overvejelserne om stativvalg. Stativer med få forankringspunkter (i jord eller væg) er lettere at renholde.
- Der bør laves pladser til specialcykler, f.eks. ladcykler, cykler med anhængere og el-cykler.
- Vælg standardudstyr og gennemafprøvede produkter.
- Vær opmærksom på tilgængelighed i forhold til handicappede og synshæmmede

Øvrige faciliteter

- Overdækning signalerer, at der bliver sat pris på cyklisterne som kunde. Er man pendler og har sin cykel til at stå parkeret hele dagen, vil man alt andet lige sætte stor pris på at cyklen står i læ for vejr og vind. Overdækninger med lukkede sider beskytter mod stærk blæst, men kan virke dominerende i byrummet.
- Man kan med fordel etablere mulighed for forskellige typer af cykelservice som luftpumpe, cykelservicestander eller lignende ved større busstoppesteder og -terminaler

- Der skal være god og tilstrækkelig belysning af hele anlægget – også arealet mellem cykelparkering og busstop for at sikre tryghed. Solceller kan være en god og bæredygtig løsning på landet, hvor der ikke er trukket strøm.
- Vigtigt at vælge belægning med god afvanding
- Vigtigt at vælge beplantning, der skaber tryghed og sikkerhed for brugerne
- Sørg generelt for komfortable venteforhold
- Sørg for god information og service i forhold til bussen – realtidsinformation, count-down osv.
- Hav fokus på, at løsningerne arkitektonisk hænger sammen med helheden

Vedligeholdelse og renholdelse

- Husk at tænke drift og vedligehold ind fra starten
- Sørg for jævnlig renholdelse og vedligeholdelse af faciliteterne – både udstyr og beplantning. Rod og kaos avler mere rod og kaos.
- Sørg for jævnlig fjernelse af ”døde” cykler”, så pladserne er fri til de, der har behov
- Reklamefinansiering kan evt. finansiere drift og vedlige hold

Markedsføring

- Markedsfør muligheden for at kombinere cykel og bus, når der er etableret gode faciliteter

Politik, manual

- Udarbejd retningslinjer/normer/politikker for etablering af cykelparkering ved busstoppesteder og terminaler i forbindelse med udarbejdelse af relevante politikker, strategier og planer (parkerings-, kollektiv-, cykel- og mobilitetspolitikker og –strategier). Fx kan man have forskellige normer for cykelparkering og øvrigt serviceudstyr ved forskellige typer af stoppesteder.
- Vigtigt at kommuner og trafikselskaber arbejder sammen omkring etablering af gode løsninger

3 Eksisterende anbefalinger

"Fra dør til dør – med cykel, tog og bus". Hæfte udgivet af Dansk Cyklistforbund, HT og DSB S-tog 1997 som opsamling på konferencen "CykelTogBusBy" okt. 1997



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 aflaste 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 kunde grupper, hvis der var enten et cykelcenter eller en cykelmed 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 cykelmed 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.





Fra dør til dør... 4 | 5

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 Vålby 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 trafikelskaberne.

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

GODE IDEER

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

- Læs 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 bruger. 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.



s. 4-6

"Cykel Parker og Rejs. Idékatalog for udformning og indretning af Cykel Parker og Rejs anlæg ved trafikterminaler og busstoppesteder i Hovedstadsregionen". HUR, Hovedstadens Udviklingsråd 2003

6 krav til Cykel Parker og Rejs anlæg:

- gode adgangsforhold fra cykelstinet
- kort afstand fra cykelparkering til stoppested
- høj sikkerhed med god belysning og overskuelighed
- tilgængelighed og fremkommelighed i form af gode og rigelige belægninger med god afvanding
- fleksible parkeringsmuligheder med aflåste og åbne skure og cykelholdere til alle dæktyper
- arkitektonisk indpasning i byen, designmæssig helhed samt tilpasning til HUR's stoppestedskoncept ('Bussen holder', HUR 2002)

Derudover vil det være hensigtsmæssigt med nærhed til anden service, f.eks. postkasse, telefonboks, bænke og papirkurve.



Ved Hørsholm Posthus er der opsat cykelstativer.

brugernes krav

Stoppestedet er borgernes første møde med den kollektive trafik, og dette møde skal være positivt, også for cyklisten. Der skal være gode adgangs- og parkeringsforhold tæt ved stoppestedet, og her forventes en rimelig komfort pga. ventetiden.

Hurtigbussenes stoppesteder er moderniseret i de senere år, andre er stadig som de blev indrettet i midten af 70'erne med små lukkede læskærme, begrænsede belægninger og få eller ingen cykelstativer. I dag stiller brugerne langt større krav til åbenhed, udsyn, tilgængelighed, sikkerhed og æstetik, og en opprioritering af cyklismen vil øge disse krav.

placering og helhed

Cykel Parker og Rejs anlæg har såvel praktisk som arkitektonisk betydning. Det skal tilfredsstille cyklists behov for komfort, og det skal fremtræde moderne, funktionelt og attraktivt. Dette kræver omhyggelig planlægning med hensyn til placering og udseende.

Udenlandske erfaringer med Cykel Parker og Rejs anlæg viser, at der kræves stor omhu i udformningen af pladserne, hvis det skal lykkes at flytte bilister ind i tog eller bus – selvsagt vil det kræve endnu større anstrengelser, hvis bilisten skal flyttes til cykel og bus.

Anlægget skal forbindes med det overordnede cykelstinet, og det vil derfor være fornuftigt at overveje placeringen af Cykel Parker og Rejs anlæg allerede under udarbejdelsen af kommuneplanen.

Anlægget bliver en synlig del af bybilledet; det skal derfor tilpasses omgivelserne. Samtidig skal det være en del af vejbilledet og overholde bussens krav til areal, oversigt og sikkerhed.

Det vil blive prioriteret højt, at det samlede udstyr på et Cykel Parker og Rejs anlæg matcher sammen.

belysning

Belysning giver både øget komfort og tryghed samtidig med, at sikkerheden øges pga. større overskuelighed.

Pavilloner og halvtage skal oplyses godt; man anbringer eller henter ikke sin cykel et mørkt sted om aftenen. Belysningen – både lyskildens design og lysets virkning – er desuden en vigtig arkitektonisk del af hele vejmiljøet.

belægning og beplantning

Cykel Parker og Rejs anlæg og stoppested skal forsynes med en farbar og godt afvandet belægning. Et større areal med fast belægning omkring stoppestedet sikrer også at man ikke står klempt og har frihed til at bevæge sig med sin cykel på arealet.

Beplantning i form af hække og træer kan være med til at give både stoppested og Cykel Parker og Rejs anlæg en særlig karakter og identitet.

Beplantningen kan både fremhæve selve stoppestedet og berige hele området. Et enkelt træ kan tilføje en høj kvalitet, og en hæk kan give læ og struktur.

Ofte er der en del eksisterende beplantning i området, som med fordel kan bevares og indgå som et grønt element i det nye anlæg.



Stoppestedet på Ryttergårdsvej i Farum er anlagt som en del af vejens alléplantning, der afsluttes med et træ på ventearealet.



Vejbelægningen ved holdepladsen foran Hørsholm Midtpunkt er af savede brosten, der med kvalitet og udformning signalerer krydsende fodgængere og cyklister.

s. 7 og 10

Økonomi for et typisk Cykel Parker og Rejs anlæg

Et mellemstort Cykel Parker og Rejs anlæg vil indeholde følgende anslåede udgifter, ekskl. moms:

aflyst pavillon med plads til 32 cykler	kr. 100.000
10 stativer af varieret type, placeret uoverdækket	kr. 15.000
80 m ² belægning	kr. 25.000
belysning i form af 1-2 pullertlamper samt armaturer i pavillon, inkl. kabelarbejde	kr. 20.000
afvanding, inkl. ledningsarbejde	kr. 10.000
muld, beplantning	kr. 5.000
projektering, tilsyn og uforudsete udgifter	<u>kr. 25.000</u>
Ialt:	kr. 200.000

økonomi

Ved et stoppested på landet, med normalt kun få passagerer og kun enkelte cykler, vil indsatsen kunne begrænses til 4 nye stativer og nogle få m² fliser, der kan laves for under kr. 10.000. De betjener måske kun enkelte passagerer, som til gengæld bliver glade for den service de ydes, fordi deres transportmuligheder på landet er begrænsede uden bil. Og de ordnede forhold kan trække flere passagerer til.

Et større Cykel Parker og Rejs anlæg med aflyst pavillon, halvtage med forskellige typer af cykelstativer, belysning, beplantning, læskærm, bænke og anden afdækning løber hurtigt op i kr. 150.000 – 250.000.

finansiering

HUR tilbyder i første omgang at medfinansiere anlægsomkostningerne ved nogle udvalgte Cykel Parker og Rejs anlæg mod at vejmyndighederne de pågældende steder påtager sig rengøring og vedligehold i den før omtalte høje standard.

På trafikerede veje og i større byområder kan der opnås medfinansiering via reklamefinansierede læskærme. Hvis cykelpavilloner benyttes til reklamer, kan der muligvis opnås en medfinansiering også på dette område.

sammenfatning

Vilkårene for de cyklister i Hovedstadsregionen, der skifter til bussen på vej til og fra arbejde er ringe, og de skal forbedres i fremtiden. Først og fremmest fordi den støt stigende cykelpendling i området er med til at begrænse biltrafikken, men også fordi der ligger et potentiale i at forbedre forholdene omkring busseme; det kan få flere bilister til helt eller delvis at benytte kombinationen af cykel og bus frem for bil.

Vore nabolande som Tyskland, Sverige og Holland har for længst moderniseret stoppesteder og anlagt store cykelparkeringsanlæg ved de større stoppesteder, og forholdene her virker langt mere tidssvarende og anvendelige end i Danmark.

På mange områder er busstoppestederne i Danmark ude af trit med udviklingen, og den generelt ringe standard giver bustrafikken en lavstatus, der ikke appellerer til passagerer, der bruger eller overvejer at bruge offentlige transportmidler.

Omkring stationer og S-tog er forholdene dog ved at blive forbedret med nye cykelpavilloner, nye stativer og god plads.

Forbedringen omkring busstoppestederne kræver en indsats fra vejmyndighedernes side, først og fremmest fra kommunerne. Indsatsen skal være samlet, så cyklisterne oplever en generel forbedring på hele strækningen.

Løsningen er at oprette Cykel Parker og Rejs anlæg ved de større terminaler og stoppesteder med aflåste pavilloner, varierede stativer, god belysning og god plads.

Ved de mindre stoppesteder skal der også være forbedringer; de skal gøres tidssvarende med overdækkede stativer, større belagte arealer og bedre læskærme.

Vejmyndighederne må samtidig forsøge at forbedre vedligeholdelsesstandarden ved stoppestederne. Det går ikke at cykelparkeringen vokser til i ukrudt og at stativer og læskærme forfalder; det tiltrækker ikke nye kunder.

Vi håber at denne rapport kan bringe større forståelse for cyklisternes vilkår og samtidig give vejmyndighederne inspiration til at anlægge Cykel Parker og Rejs anlæg og cykelparkering ved udvalgte stoppesteder i Hovedstadsregionen i samarbejde med HUR.



"Cykelparkering ved Metrostationer. Bilag 1 til orientering om cykelparkering omkring metrostationerne" 2004

Hvad er god cykelparkering?

For at en cykelparkering kan fungere hensigtsmæssigt er der flere forudsætninger, der skal være opfyldt.

- den skal være let at få øje på
- der skal være tilstrækkelig antal pladser
- den skal ligge i umiddelbar nærhed af målet
- den skal være placeret på cyklistens naturlige rute mod målet
- den skal være brugervenlig med let adgang til stativet.

Afstanden fra cykelparkeringen til målet må ikke overstige 50 m. Der er dog visse undtagelser; fx vil cyklister gerne gå lidt længere til og fra en mere sikker parkering, hvis de skal være væk i lang tid fra en værdifuld cykel, som de har mulighed for at parkere aflåst.

Endelig er det vigtigt, at stativerne er i en god kvalitet, som støtter hjulet, og ikke vrider det. Flere cyklister vælger at placere deres cykel ved siden af stativet frem for i stativet, hvis det er af dårlig kvalitet. Desværre er mange stativer ved Metrostationerne i en dårlig kvalitet. Københavns Kommune anbefaler generelt stativer af typer svarende til NO eller Rambla.

Når ovenstående forhold for en god cykelparkering er i orden, kan det være relevant at sætte ind over for, dvs. fjerne/rydde op i cykler, der er parkeret uhensigtsmæssigt.

Cyklernes placering på pladserne

Der er flere steder problemer med, at cyklerne ikke bliver sat i stativerne, hvis disse er placeret mere end 25 meter fra metronedgangene og i øvrigt er placeret ulogisk i forhold til cyklernes typiske adgangsveje. I stedet bliver cyklerne sat lige ved indgangen til metroen. Placeringen af parkerede cykler giver en indikation af, cyklernes adgangsveje og kan i øvrigt give et fingerpeg om, hvor der burde opsættes yderligere stativer.

Undersøgelsen viser, at cyklister hellere vælger at placere deres cykel uden for stativ, end i et stativ, der ikke støtter forhjulet (fx type 24-25 og 51GE). På de stationer, hvor kommunens anbefalinger om stativtyper er fulgt (type NO eller lignende) er der generelt flere, der benytter stativerne.

s. 1 og 2

"Cykelparkeringshåndbogen" Dansk Cyklistforbund 2007

De grundlæggende principper

I det følgende gennemgås principperne for den gode cykelparkering. De bestemmende faktorer er samlet til en række grundlæggende principper for placering og indretning af cykelparkering. Alle principper skal indfries, hvis man vil sikre en god cykelparkering.

• Vælg den rigtige placering

Jo kortere tid der parkeres, jo tættere på målet skal parkeringen foregå.

Parkeringen skal kunne foregå i en samlet, fremadrettet bevægelse, hvor man står af cyklen, parkerer og går videre til fods frem mod målet.

Cykelparkeringen skal være synlig. Der skal ikke være tvivl om stedets funktion og placering. Også parkeringens adgangsveje og funktionalitet skal være synlige og umiddelbart forståelige.

• Skitser en løsning, der virker

Der skal være gode adgangsforhold til cykelparkeringen, og dimensioneringen af adgangs-, indgangs- og pladsforholdene, skal gøre det nemt at komme til og fra med cyklen.

• Sørg for, at der er pladser nok

Der skal etableres et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser - også så parkeringen er tilstrækkelig i perioder med spidsbelastning.

• Vælg de rigtige stativer

Cykelparkeringens grundelement er cykelstativet. Stativet skal være nemt at bruge og skal kunne støtte cyklen på en tilfredsstillende måde. Valg af stativtype afhænger primært af formålet med parkeringen.

• Gør parkeringen tryk og sikker

Cyklen skal sikres mod tyveri og hærværk, og cyklis-

ten skal føle sig tryk ved at anvende parkeringen på alle tidspunkter af døgnet.

• Indtænk drift og vedligeholdelse

Cykelparkering bør i hele dens levetid udstråle orden. God orden forstærker den gode parkeringsadfærd.

• Forkæl cyklisterne

Cykelparkeringen bør indrettes, så den udstråler overskud og kvalitet - dette vil have en positiv afsmittende effekt på cyklisternes adfærd.

Efter en lang periode, hvor cykelparkeringen har været overset og forset, kan det være rimeligt at gøre en ekstra indsats på dette område for at få ryddet op og for at få endnu flere til at bruge cyklen.

I det følgende gennemgås principperne, og hvordan de kan indarbejdes i planlægning og realisering af cykelparkering.

Tæt på, let tilgængelig, tryk og til at få øje på - de grundlæggende principper for den gode cykelparkering er alle opfyldt.



Cykelparkering i Odense
foto: Palle Olesen

Vælg den rigtige placering

Som udgangspunkt er cyklen en transportform, der fungerer fra dør til dør.

Cyklister bryder sig ikke om omveje eller om at bevæge sig i modsat retning af deres mål. Hverken når de er på cyklen, eller når cyklen er parkeret.

Placering i forhold til mål

Parkeringen skal kunne foregå i én sammenhængende, fremadrettet bevægelse.

Ved korte ophold skal afstanden mellem parkering og destination være få meter, mens afstanden godt kan være lidt længere, hvis der er tale om langtidsparkering.

Den ideelle cykelparkering foregår således: Man kører mod målet; tæt ved dette ser man cykelparkeringen tydeligt markeret, let tilgængelig og med ledige pladser. Cyklen sættes ind i stativet og låses, og bevægelsen fortsætter til fods direkte mod målet.

Cykelparkering ved stationer kan illustrere princippet, idet cyklisternes bevægelsesmønstre i de fleste tilfælde er ret entydige fra de offentlige trafikarealer til perronen. En velplaceret cykelparkering vil sikre, at

parkeringen bliver en integreret del af denne bevægelse.

I mange tilfælde vil adgangsveje og bevægelsesmønstre dog være så komplekse, at en egentlig kortlægning bliver uaktuel. Cyklisterne kommer fra alle sider og bevæger sig videre til fods i alle retninger. Og omvendt selvfølgelig, når cyklerne skal hentes.

Det gælder for nogle af de mest befærdede stationer og for mange lokaliteter i de tætte bydele.

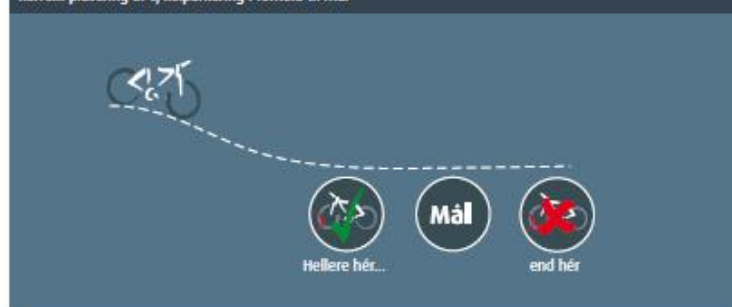
I disse tilfælde må man udvikle en samlet cykelparkeringsplan for hele området. En plan, der både tilgodeser parkeringsbehovet, den øvrige trafik og rummets funktion og æstetik.

Cyklister bryder sig ikke om at køre for langt for at parkere, og derefter at skulle gå tilbage hvor de kom fra.

I Folketinget ved man, hvad det drejer sig om - tæt ved og på vej mod målet.

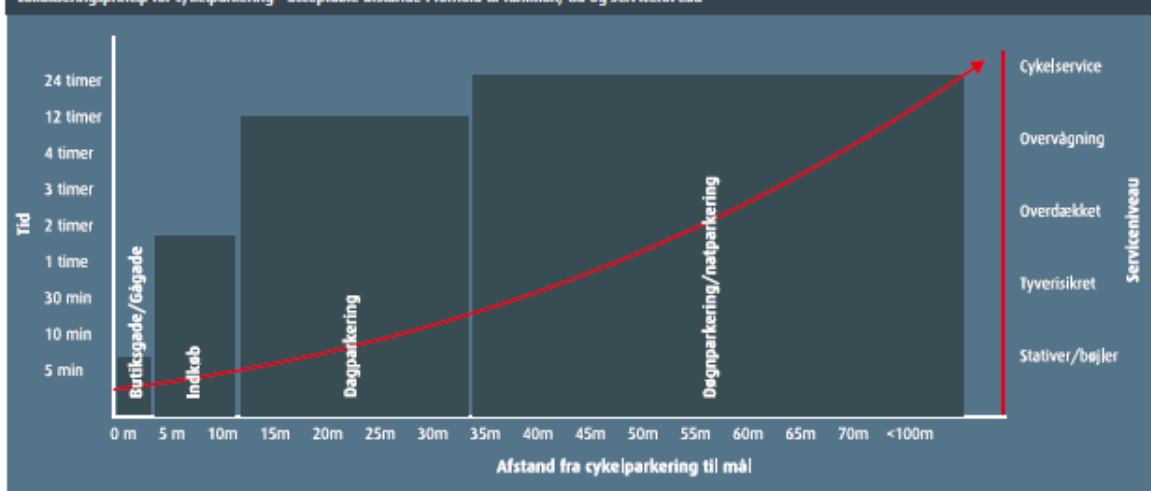


Korrekt placering af cykelparkering i forhold til mål



s. 27

Lokaliseringsprincip for cykelparkering - acceptable afstande i forhold til funktion, tid og serviceniveau



s. 28

Placering ved dagparkering

Dagparkering er parkering ved f.eks. arbejdspladser, stationer og skoler og har en varighed mellem to og tolv timer.

Idealet er at indrette parkeringen så tæt ved målet som muligt. Gangafstande på 30-50 m kan accepteres. Især hvis der er tale om en fortsættende bevægelse fra cykelparkeringen til målet - som beskrevet på side 27. Eller hvis parkeringsfaciliteterne eksempelvis kombineres med tilbud om tyverisikring og overdækning.

Placering ved døgn- og natparkering

Døgnparkering og natparkering kan kombineres med forskellige servicefunktioner som aflåselige rum, overvågning og evt. cykelservice.

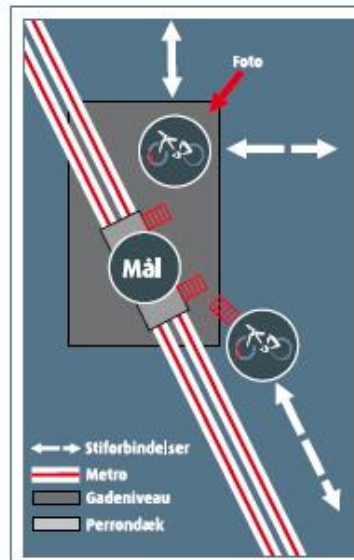
Hvis parkeringsforholdene er gode kan gåafstande op til 100 m accepteres. Det er samtidig en betingelse, at parkeringen er synlig, ligger naturligt på ruten, er placeret på gadeplan og er overskuelig - også i nat-timerne.

Generelle anbefalinger

- Placer generelt cykelparkeringen så tæt ved målet som muligt.
- Parkeringen skal udformes og indrettes sådan, at man umiddelbart kan fortsætte sin retning mod målet, når cyklen er parkeret.
- Hvis der er flere adgangsveje bør parkeringen opdeles, så den betjener de primære adgangsveje.



Attraktiv cykelparkering tæt ved målet - parkeringen er placeret på vej til målet fra stierne i området og med direkte adgang til perronerne.



Derfor virker cykelparkeringen ved Flintholm Station.

- Dækbredden varierer mellem 23 mm og 60 mm.

- En cykel med anhænger er op til 1,0 meter bred, og kan være op til 3,5 meter lang.

Afstand mellem stativer

Det anbefales, at cykelstativer etableres med en indbyrdes afstand på 60 cm.

Almindelige og ensartede cykler kan nødtvungent stå med 50 cm mellemrum. Tendensen ved 50 cm mellemrum er, at kun hvert andet stativ benyttes.

Hvis afstanden forøges op til 70 cm, er der en tendens til, at der placeres ekstra cykler mellem holderne, hvis der ikke er stativer nok.

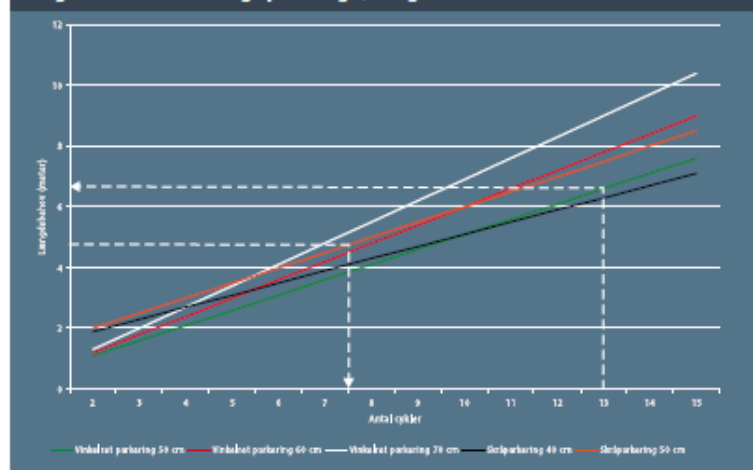
60 cm må derfor anses for at være den standard, der på den ene side tager hensyn til cyklernes forskellig-

hed, og på den anden side tager højde for, at pladsmangel og afstanden til de fleste stativer er et generelt problem.

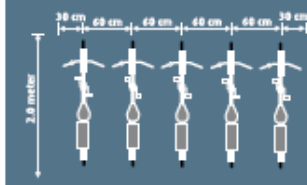
Når der indrettes cykelparkering, skal man altid overveje at reservere plads til cykler, der fylder mere end standardcyklen: ladcykler og cykler med anhængere.

Ved parkering af specialcykler er det ikke nødvendigt at opstille stativer. Her kan man nøjes med at afmærke et område, der er reserveret til formålet. Afmærk området med skilte eller med særlig belægning og tilbyd i stedet for stativer supplerende låseanordninger. Se side 47.

Længdebehov for forskellige parkeringsløsninger



Cykelparkeringens basismål



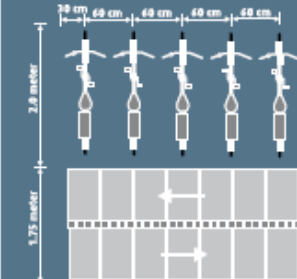
Længdebehov

Det samlede længdebehov til cykelparkering varierer alt efter hvilken type parkering, man vælger (vinkelret eller skråparkering), og med hvilken afstand man vælger at etablere stativerne.

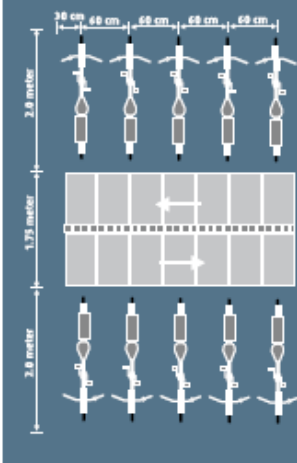
I figuren til venstre kan man aflæse længdebehovet ved forskellige typer af cykelparkingsløsninger for et givent antal cykler.

Man kan desuden ud fra en given længde gå ind og aflæse, hvor mange cykler de forskellige udformninger giver plads til.

Arealbehov ved vinkelret parkering



Dobbeltudnyttelse af manøvreareal



Cyklens manøvreareal

Når cyklen skal ind i og ud af stativet, kræver det noget manøvreplads.

Cykelparkerings samlede længde - dvs. cykel + stativ - beregnes som regel til at være 2,0 m. Et manøvreareal på yderligere 1,75 m anses for at være tilstrækkeligt, selv når der er tale om stor trafik forbi cykelparkeringen og i selve cykelparkeringsområdet.

Arealbehov

Hvor meget fylder en cykelparkering til f.eks. 10, 200 eller 3000 cykler?

Det findes der ikke et entydigt svar på, idet der indgår mange variable størrelser i pladsberegningen og i forbindelse med opstillingen af parkerede cykler.

Tages der udgangspunkt i de opstillede basismål for cykel, stativ og manøvreareal kan nedenstående formel beskrive den samlede cykelparkerings pladsbehov - altså den plads der skal reserveres for at sikre de fornødne fysiske rammer for en acceptabel cykelparkering.

$$\bullet \text{ antallet af cykler} \times 0,6 \text{ m} \times 3,75 \text{ m} = \text{arealbehov}$$

Som udgangspunkt beregnes 2,25 m² pr. parkeret cykel. Se endvidere figuren omkring arealbehov for forskellige løsninger på side 36 og beregningseksemplet på side 69.

Komprimering af cykelparkering

Oftte står man over for en opgave med pladsmangel, hvor komprimering af cykelparkeringen er en nødvendighed.

Der er mange muligheder for at komprimere parkeringen, og i det følgende nævnes et par gode metoder til at reducere arealbehovet for cykelparkeringen, uden at det går nævneværdigt ud over cykelparkerings anvendelighed.

Fælles manøvreareal

Hvis to rækker cykler deler samme manøvreareal, reduceres arealbehovet, og man kan dermed komme ned på 1,70 m² pr. cykel.

Skråparkering

Hvis cyklerne stilles på skrå i en 45 graders vinkel, kan der spares yderligere plads. Skråparkering har en række fordele:

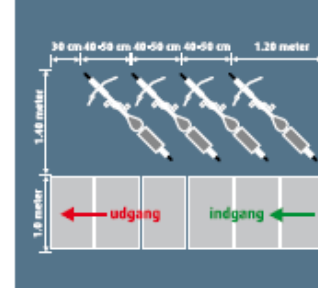
- Cyklernes styr går nemmere fri af hinanden, selv ved kort afstand mellem cyklerne.
- Det er lettere at manøvrere cyklerne ind og ud ved skråparkering end ved vinkelret parkering.
- En skråt parkeret cykel fylder mindre i dybden og kræver mindre manøvreplads.

Ulempen ved skråparkering er ofte, at adgangen til stativerne kun kan foregå fra én retning.

Ved skråparkering er en afstand på 40-50 cm mellem cyklerne acceptabel, og parkeringsdybden kan reduceres til 1,40 m.

Med et manøvreareal på 1,0 meter kan arealbehovet

Skråparkering som komprimering



Tommelfingerregler - arealbehov

- Udgangspunktet er, at en parkeret cykel med manøvreareal fylder 2,25 m².
- Ved dobbelttrækket parkering med fælles manøvreareal reduceres arealet med 25 % til et samlet arealbehov på 1,70 m² pr. parkeret cykel.
- Arealbesparelse på yderligere 50 % ved vinkelret parkering kan opnås ved parkering i to etager.
- Ved skråparkering kan arealbehovet reduceres til et samlet arealbehov på 1,0 m² pr. parkeret cykel.
- Ved skråparkering med dobbelt udnyttelse af manøvrearealet kan arealbehovet reduceres til et samlet arealbehov på 0,75 m² pr. parkeret cykel.
- Endelig kan en skråparkering, hvor manøvrearealet kan anvendes som almindeligt gangareal reducere arealbehovet helt ned på ¼ af udgangspunktet, nemlig 0,5 m² pr. parkeret cykel.
- Hvis man står over for en parkeringsopgave, hvor komprimering er nødvendig, anbefales skråparkering frem for parkering i to etager.

dermed reduceres til 1,0 m² pr. parkeret cykel

Dobbeltparkering med fælles manøvreareal medfører, at man med skråparkering kan komme ned på ca. 0,75 m² pr. parkeret cykel.

Hvis skråparkeringen placeres på et fortovej op ad en husmur, bliver manøvrearealet en del af fortovej, og det skal således ikke nødvendigvis medregnes i parkeringsarealet. Med et mellemrum på 45 cm mellem cyklerne kommer man her ned på 0,5 m² pr. cykel.

Komprimering af større parkeringsanlæg

Komprimering kan også være en god idé i de tilfælde, hvor mange cykler skal parkeres på samme sted. Jo mere plads, der anvendes pr. parkeret cykel, jo større bliver afstanden til de fjerneste stativer.

Mange parkerede cykler på samme sted gør det vanskeligt at få belagt yderpladserne, når afstandene mellem disse og destinationerne bliver for store.

Der kan i de fleste tilfælde gøres en særlig indsats for, at de yderste pladser bliver attraktive.

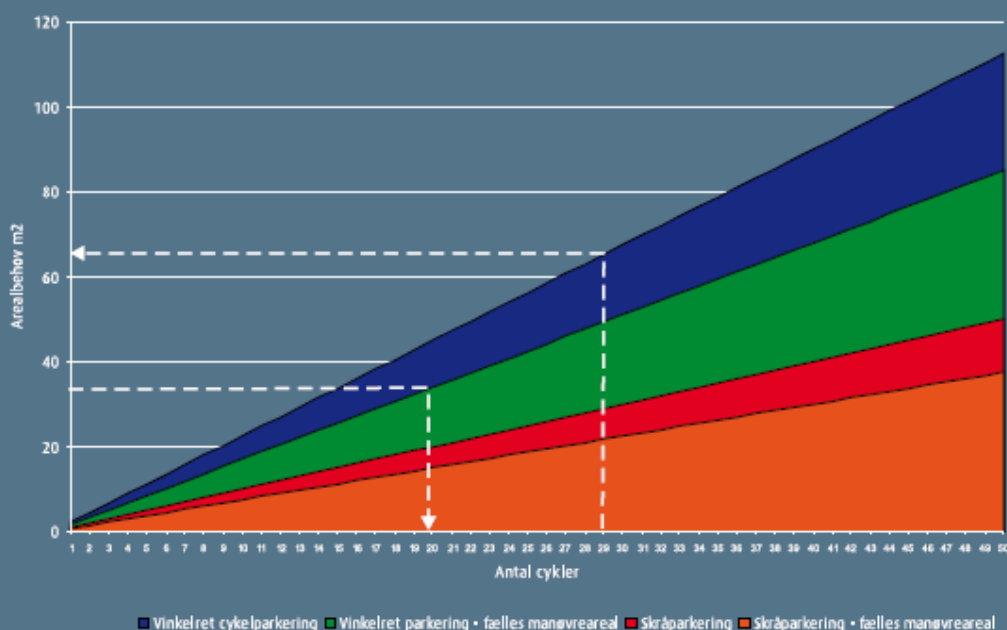
F.eks. kan de placeres naturligt på ruten til målet med tydelig skiltning fra vejen eller cykelstien, eller der kan placeres særlige servicetilbud til cyklister i yderkanten af parkeringsområderne som f.eks. luftpumpe, tyverisikring og overdækning.

I hvert eneste tilfælde må man forsøge at finde en balance mellem arealmæssig udbredelse og komprimering og dermed mellem komfort og risiko for dårlig parkeringsadfærd.

I Odense gøres de yderste cykelparkeringspladser til gaden attraktive med gode stativer, luftpumpe og bagageopbevaring.



Principielt arealbehov for forskellige parkeringsløsninger



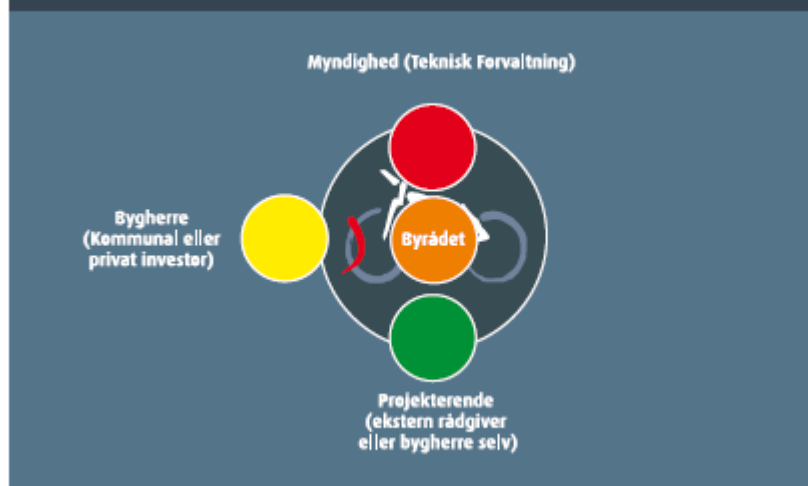
Anbefalede normer for cykelparkering i forhold til funktion

Funktion	Cykelparkeringsnorm
Boliger og etageejendomme*	2-2,5 parkeringspladser pr. 100 m ² boligareal for etageboliger. 1,0 parkeringsplads pr. kollegianer for kollegier.
Børneinstitutioner	0,4 parkeringsplads pr. ansat samt et areal reserveret til anhængere og specialcykler.
Skoler	1,0 parkeringsplads pr. elev fra og med 4. klassetrin og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Uddannelsesinstitutioner	0,4-0,8 parkeringsplads pr. elev og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Detailhandel/ Butikker*	2,0 parkeringspladser pr. 100 m ² i hovedstaden og 1,0 parkeringsplads pr. 100 m ² i provinsen.
Øvrige byerhverv (læge, tandlæge m.fl.)	0,3-0,4 pr. 100 m ² etageareal + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Stationer	10-30 % af passagertallet (antal afrejsende pr. dag)
Busstoppesteder og -terminaler	1,0 parkeringsplads pr. 10 passagerer i spidstimerne 06.00-09.00.
Biografer og teatre*	0,25 parkeringsplads pr. normeret plads + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Hotel og restaurant	1,0 parkeringsplads pr. 15 gæster + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Idrætsanlæg og sportshaller	0,6 parkeringsplads pr. idrætsudøvende (på dagsbasis) + 0,4 pr. tilskuer.
Kontor og industri*	0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Rekreative områder	1-4 parkeringsplads pr. 10 gæster.

* Der er anvendt normer som foreslået i baggrundsmaterialet "Analyse af behov for cykelparkering i København", udarbejdet af Kjærgaard Virksomhedskonsulenter & Thomas Krag Mobility Advice - august 2006. Materialet er udarbejdet som et input til Københavns Kommunes cykelparkeringsstrategi.

s. 41 og 59

Aktører og deres relative indflydelse på planprocessen omkring etablering af cykelparkering



”Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idekatalog” Trafikstyrelsen 2009

Samspillet mellem cyklen og den kollektive trafik kan forbedres på flere punkter. Det mener cyklisterne også, og de har mange forslag til hvordan det kan gøres. Idekataloget dækker hele rejsen fra dør til dør – fra byplanlægning til pendlercykler.

Kombinationen af cyklen og den kollektive trafik spiller en afgørende rolle i transportsystemet. For mange er cyklen en naturlig eller nødvendig forlængelse af den kollektive rejse, bl.a. fordi de ikke bor eller arbejder tæt på en station. Hver femte togpassager cykler mellem hjemmet og stationen, mens det kun er hver tyvende, der cykler mellem stationen og destinationen i den anden ende af rejsen.

Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik kan være med til at få endnu flere til at cykle til toget eller bussen, og samtidig medvirke til at øge passager-tallet.

Gennem de seneste årtier er der indsamlet mange erfaringer omkring samspillet mellem cyklen og den kollektive trafik. For også at få gode idéer fra de daglige brugere, er der gennemført en række fokusgruppeinterviews med togpassagerer, der cykler til eller fra stationen.

På baggrund af den eksisterende viden og fokusgruppernes bidrag, præsenteres en række centrale temaer med tilhørende fokus på gode løsninger. Idekataloget dækker i ord og billeder hele rejsen fra dør til dør – fra byplanlægning til pendlercykler:

- Cyklen skal prioriteres højt i byernes planlægning. Cykelturen til stationen skal være direkte og føles tryk og sikker. Det handler om cykelvenlig infrastruktur.
- Cykelparkeringen skal placeres tæt på – eller på vej til – stationen. Omveje skal undgås. Man skal helst kunne cykle helt hen til cykelparkeringen uden forhindringer undervejs.
- Der er rift om cykelstativerne tæt på stationen. Udfordringen er at skabe tilstrækkeligt med velbeliggende, overskuelige og nemt tilgængelige cykelparkeringspladser i god kvalitet – og gerne overdække-

de. Det gælder om at finde den rette balance mellem kapacitet og komfort.

- Bedre information og service øger kvaliteten af rejsen. Cyklisterne efterlyser generelt bedre trafikinformation, mens servicefunktioner som bagageopbevaring og cykelværksted mv. ikke har særlig høj prioritet.
- Cykelparkeringen opleves generelt ikke som særlig sikker mod tyverier. Der efterlyses mere information om aflåst parkering, men betalingsvilligheden er ikke stor. De fleste føler sig trygge ved parkeringen – dog ikke om aftenen. En tryk cykelparkering skal være åben og lys.
- Bedre oprydning på stationerne er et udbredt ønske blandt cyklisterne. Der ønskes flere kampagner rettet mod cykler, der ikke er i brug. Både for at skabe plads til flere cykler, og for at bringe orden i cykelparkeringen.
- Der er et udbredt ønske om bedre og billigere cykelmedtagning. Cykelvenlig indretning af togene og nem adgang til perronerne er forudsætninger for problemfri cykelmedtagning. Der er dog kun plads til en lille del af togpassagerernes cykler i togene.
- Ikke mange cykler mellem stationen og destinationen i rejsens ”anden ende”, men potentialet er der. Bedre ordninger for bycykler og pendlercykler kan være vejen frem. Det er vigtigt at kvaliteten er i orden.
- Selvom kun forholdsvis få cykler til bussen, er der mange steder gode grunde til at forbedre cykelparkeringen ved busstoppestederne. Især i landområder og ved de regionale busser, hvor er der langt mellem stoppestederne.

På cykel til bussen

Selvom kun forholdsvis få cykler til bussen, er der mange steder gode grunde til at forbedre cykelparkeringen ved busstoppestederne. Især i landområder og ved de regionale busser, hvor er der langt mellem stoppestederne.

Langt størstedelen af befolkningen og arbejdspladserne er lokaliseret inden for få minutters gang til nærmeste busstoppested. Derfor er det generelt kun en lille andel af buspassagererne, der cykler til bussen.

Der er dog store geografiske forskelle på potentialet for kombinationen af cykel og bus, og dermed også forskelle på behovet for cykelparkering ved busstoppestederne.

I landområder, hvor en stor del af befolkningen bor langt fra nærmeste busstoppested, er der et betydeligt potentiale for kombinationen af cyklen og bussen.

Der er også et stort potentiale for cyklen som tilbringer til de regionale buslinier, fx S-busserne i hovedstadsom-

rådet, og X-busserne i Jylland. Her er der længere mellem standsningerne, og passagererne rejser længere. De regionale busser fungerer i mange tilfælde som en slags erstatning for tog, og busterminalerne fungerer som de kollektive trafikknudepunkter i lokalområderne.

Mange af idékatalogets ønsker, idéer og eksempler i forhold til forbedring af cykelparkeringen ved stationerne, kan anvendes som inspiration til bedre samspil mellem cyklen og bussen. Dog ofte i mindre målestok.

I øvrigt henvises til HURs idékatalog med konkrete forslag til udformning af cykelparkeringspladser ved busstoppestederne. Idékataloget blev udgivet i 2003, i forbindelse med strategien 'Cykel Parkér og Rejs'.

s. 7 og s. 49



Cykel Parker og Rejs anlæg skal tilpasses omgivelserne og være en integreret del af cykelstnettet i den pågældende region eller kommune



Busterminalen foran Ballerup station har 16 buspladser med savtandsopstilling

Cykelparkering

Selvom kun forholdsvis få cykler til bussen, er der mange steder gode grunde til at forbedre cykelparkeringen ved busterminalerne. Især ved de regionale busser, hvor der er langt mellem stoppestederne - her fungerer busstoppestederne som de kollektive trafikknudepunkter i lokalområdet. Ved store busterminaler i byområderne er det også relevant at gøre noget mere ud af cykelparkeringen.

Cykel Parker og Rejs

Rigtig mange mennesker benytter daglig cyklen til bus eller tog, og der er derfor et stort behov for at forbedre faciliteterne for cykler ved terminaler og stoppesteder. Movia vil gerne medvirke til at flere kombinerer cykel og kollektiv trafik. Det forudsætter, at kommuner og vejmyndigheder etablerer flere cykelstativer ved stoppestederne samt at kvaliteten i form af flere overdækkede cykelparkeringer udbygges. Ved flere S-bus-stoppesteder er der allerede etableret cykel parker og rejs faciliteter. Dette indebærer, at stoppestedet anlægges funktionelt og attraktivt med læskærm, bænke, affaldsbeholder samt overdækket cykelparkering i et lyst og venligt miljø, der tilfredsstiller cyklisternes behov for komfort.

"Idekatalog for cykeltrafik '12", Cycling Embassy of Denmark 2012

- God cykelparkering betyder bedre fremkommelighed for fodgængere og handicappede og bidrager til byens æstetiske udtryk.

Et par gode argumenter i forhold til bygherrer, virksomheder og organisationer:

- God, synlig cykelparkering er med til at profilere virksomheden som en ansvarlig organisation.
- Gode cykelparkeringsforhold kan få flere medarbejdere til at cykle, hvilket reducerer behovet for og presset på bilparkeringspladserne og betyder sunde, energiske og mere tilfredse medarbejdere.

PLACERING

Når man etablerer cykelparkering, er det vigtigt at tænke sig grundigt om, inden man placerer stativerne. Hvis de placeres forkert, bliver de ikke brugt.

En række grundregler i forhold til placering af cykelparkering er:

- Cykelparkeringen skal være placeret på vej til målet, så det er naturligt for cyklisten.
- Den acceptable afstand fra cykelparkeringen til målet afhænger af, hvor længe cyklen skal holde parkeret.
- Cykelparkeringen skal være synlig for cyklisten.
- Adgang til cykelparkeringen bør etableres i direkte forlængelse af cyklstens adgangsvej.



Ved busterminalen i Aalborg resulterer mangel på nærparkering i, at cyklerne parkerer i ganglinjen til fodgængerovergangene.



Ved busterminalen i Randers er der etableret båse med cykelparkering lige ved målet. Resultatet er orden og frie ganglinjer.

DEFINITION AF STATION/TERMINAL



På en station/terminal vil der typisk ankomme mange busser, fordelt over hele dagen. En terminal vil også typisk være et trafikalt knudepunkt for både regionale busser, bybusser, turistbusser og tog, og her skal kunderne typisk skifte mellem forskellige transportmidler. Det er vigtigt, at skiltningen er tydelig på disse steder, så kunderne kan finde de rette busser. En stor hjælp til kunderne vil være at angive, hvordan de kommer fra A til B, fx fra tog til bus, ved at sætte tydelig skiltning og oversigtskort op.

BUSTERMINAL	Anbefales	Krav
Busskilt		•
Køreplantavle		•
Skraldespand	•	
Fast underlag	•	
Læskærm	•	
Cykelstativ	•	
Bilparkering	•	
Belysning	•	
Rengøring og vedligeholdelse	•	

DEFINITION AF SUPERSTOP

Et superstop vil typisk være et stoppested centralt placeret, hvor der anløber flere forskellige busser i løbet af dagen. Superstoppet vil typisk være placeret et sted, hvor der i de nærmeste omgivelser er travlt, fx placering i en bymidte, tæt på store arbejdspladser, tæt på stærkt trafikerede veje. Et superstop vil også typisk være et sted, hvor kunden skal stige om til andre busser, hvorfor det er vigtigt, at der er ordentlige venteforhold.



SUPERSTOP	Anbefales	Krav
Busskilt		•
Køreplantavle		•
Skraldespand	•	
Fast underlag	•	
Læskærm	•	
Cykelstativ	•	
Buslomme	•	
Belysning	•	
Rengøring og vedligeholdelse	•	

DEFINITION AF SUPERSTOP

Et superstop vil typisk være et stoppested centralt placeret, hvor der anløber flere forskellige busser i løbet af dagen. Superstoppet vil typisk være placeret et sted, hvor der i de nærmeste omgivelser er travlt, fx placering i en bymidte, tæt på store arbejdspladser, tæt på stærkt trafikerede veje. Et superstop vil også typisk være et sted, hvor kunden skal stige om til andre busser, hvorfor det er vigtigt, at der er ordentlige venteforhold.



SUPERSTOP	Anbefales	Krav
Busskilt		•
Køreplantavle		•
Skraldespand	•	
Fast underlag	•	
Læskærm	•	
Cykelstativ	•	
Buslomme	•	
Belysning	•	
Rengøring og vedligeholdelse	•	

DEFINITION AF MINISTOP



Et ministop vil typisk være et stoppested, hvor kunden kan gå eller cykle til slutdestinationen. Der vil typisk være et begrænset tilbud af services for kunden, da kunden ikke opholder sig ved stoppestedet længe. Det forventes ikke, at kunden skal stige om til anden kollektiv trafik, men derimod skal videre på egen hånd fra stoppestedet med det samme. Stop og ministop kan evt. kombineres, så påstiger stoppet udformes som et stop og afstiger stoppet udformes som et ministop. Denne kombination vil være relevant, fordi kunden typisk skal direkte videre til slutdestinationen med cykel eller til fods.

Et ministop skal også signalere, at her kører/standser en bus, og kunden skal kunne se en køreplantavle eller anden information (Flextur/teletaxi) på en informationsstander.

MINISTOP	Anbefales	Krav
Busskilt		•
Køreplantavle		•
Skraldespand	•	
Fast underlag	•	

Cykelstativ

Cyklen er ofte et populært transportmiddel for til- og frabringer trafikken, for flere forskellige kundegrupper. Derfor anbefales det, at der efter behov, opstilles cykelstativer ved stoppestederne. De skal sikre, at kunderne har et ordentligt sted at parkere cyklen, ligesom cykelstativet skal sikre, at cyklerne placeres et sted, hvor de ikke står i vejen for hverken ind- og udkørsel for bussen - og for at cyklerne ikke står i vejen for kundernes adgang til stoppestedet. Samtidig skal der være kort afstand til bussen, god belysning og jævnlig renholdelse og oprydning, fx fjernelse af efterladte cykler.

Det er vigtigt, at cykelstativerne placeres på cyklistens naturlige vej til bussen. Dette vil være med til, at cyklerne bliver parkeret i stativerne, og ikke placeres på bus perronen til gene for andre kunder. Cykelstativerne skal placeres, så det ikke er attraktivt for cyklisterne at benytte bussernes køreareal.

I forbindelse med cykelstativer på knudepunkter, vil det være relevant at se på, om der er mulighed for at tilbyde overdækket cykelparkering. Det vil også være relevant at se på, om man kan tilbyde cyklisterne adgang til f.eks. cykelpumper.

”Idékatalog. Cykelmedtagning i busserne i Nordjylland”, COWI 2013

7 Stoppesteder

Stoppestederne skal være med til at understøtte anvendelsen af cykel sammen med kollektiv trafik og derfor er det et vigtigt indsatsområde, hvis målet om at øge kombinationsrejser skal opnås. Det vil ikke være nødvendigt for alle kunder, der anvender cykel sammen med bus at medbringe cyklen på rejsen, og for dem er faciliteterne ved stoppestederne vigtige. På baggrund af Rejsebaneundersøgelsen er der ca. 6 % af passagerne, der benytter cyklen i forbindelse med kollektiv trafik i Nordjylland. Det foreslås derfor at der på baggrund af passagertællinger bliver opsat følgende mål for antallet af cykelparkeringspladser.

Stoppestedskategori	Påstigninger	Antal cykelparkeringspladser
Ministop	0 - 20 pr. dag	Ingen
	Øvrige	Afhængig af pladsforholdene
Stop	20 - 50 pr. dag	5 stk.
	50 - 100 pr. dag	10 stk.
	100 - 600 pr. dag	10 - 50
Superstop	600 - 1000 pr. dag	50
Terminal	1000 + pr. dag	50 - 100

På X Busstoppesteder med høj udnyttelse kan såvel cykelparkering samt mulighed for pumpning og vask af cykel prioriteres. Mulighed for vask og pumpning af cykel vil være særligt oplagt ved X Bussens stoppesteder – et signal om ekstra kvalitet og komfort samt mindre svineri i bussen. Stemmer godt overens med X Bussens fokus på høj komfort for passagererne.

Øget cykelparkering ved X Bussens stoppesteder vil give muligheden for at medtage sin cykel, og samtidig forbedres muligheden for kombination af cykel og bus generelt.

Regionalbusstoppesteder er spredte og har forskellige anvendelsesgrader, hvilket gør at forholdene for cyklister varierer fra stoppested til stoppested. På de centrale og mest benyttede stoppesteder kan der ligesom ved X Busstoppesteder prioriteres vask og pumpning af cykler.

Metrobussen holder ved alle stoppesteder i byerne. Stoppestederne ligger forholdsvis tæt og af- og påstigning sker derfor drypvist fordelt på de fleste stoppesteder gennem

byen dog alligevel med en overvægt på enkelte stoppesteder. Særlige cykelfaciliteter bør derfor opprioriteres ved de stoppesteder, hvor der kan forventes en koncentration af kunder, der vil benytte sig af cykelmedtagning. Det vurderes, at der er sammenfald mellem de stoppesteder, hvor der generelt er mange af- og påstigninger og de stoppesteder, hvor der vil være ønske om at kunne medtage sin cykel.

Ifølge NTs stoppestedskoncept stilles der kun krav til overdækket cykelparkering ved terminaler. Som udgangspunkt er det derfor kun cykelstativer der opsættes. Hvis der viser sig et ekstra behov så bør overdækkede cykelstativer prioriteres, da dette anses som en god service.

”Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling” Bycirkkens sekretariat 2014

2

BEST PRACTICE GRUNDPRINCIPPER FOR DEN GODE CYKELPARKERING

Følges nogle grundprincipper for planlægning og anlæg af cykelparkering er det muligt at etablere nogle gode og robuste løsninger.

Placering

Cykelparkering i relation til busstoppested har såvel en praktisk som arkitektonisk betydning. Cykelparkeringen skal forbindes med cykelstinet, så tilgængeligheden er så optimal som muligt. Endvidere skal parkeringen placeres på cykelsternes naturlige vej til målet (stoppestedet). Undersøgelser har vist, at parkeringens vægthed afgør, hvor lang den acceptable afstand mellem parkering og busstoppestedet er. Ved længere tids parkering, som cykelpendlingen er, kan op til 100 m afstand til busstoppestedet accepteres. 30-50 m anses generelt for at være optimalt. Øget afstand til målet kræver, at der tilbydes lidt bedre forhold, f.eks. i form af overdækning eller afløst parkering.

Tilstrækkelig kapacitet

Generelt skal der hellere etableres for mange pladser, end for få. Gode cykelparkeringsforhold øger efterspørgslen. Behovet kan evt. identificeres ved en tælling af buspassagere i morgenmyldretiden. Der er sædvanligvis et begrænset areal til rådighed for cykelparkering, og det kan være fristende at komprimere arealforbruget mest muligt. Jo tættere stativene står, jo mindre komfort tilbydes cyklisterne – og derved øges risikoen for en ”panikstok” parkering. Det anbefales, at cykelstativer etableres med en indbyrdes afstand på 80 cm. Kortere afstand øger risiko for, at kun hvert andet stativ benyttes; længere afstand øger risikoen for, at der placeres cykler mellem holderne. Ved indretning af cykelparkeringen bør det overvejes at reservere plads til arealkrævende specialcykler, f.eks. lødcykler og cykler med anhangere. Disse cykler behøver ikke stativer, men blot afmærket område.

Brugenvenlighed

Det er altafgørende, at cykelparkeringen er etableret med de rette stativer. Udbuddet af cykelstativer er stort, og ikke alle er lige velegnede. Stativet bør udformes, så det støtter godt uden at beskadige cyklen. Vælgtes forhjulsholdere bør det sikres, at holderen er kileformet, så det kan anvendes til alle dækstørrelser. Cyklen bør kunne parkeres med én hånd, og stellet skal gerne kunne fastslås til stativet. Henryk til den daglige renholdelse og vedligehold bør også indgå i overvejelserne om stativvalg. Stativer med to foreningspunkter (i jord eller væg), er alt andet lige lettere at renholde.

Som supplement til de fleste cykelstativer kan der etableres overdækning, som beskytter mod vind og vej. Erfaringer viser, at overdækket cykelparkering kan tiltrække brugere og gøre påfaldende mere acceptabel. Overdækninger med lukkede slider beskytter endvidere mod stærk blæst, men kan virke dominerende i byrummet.

Tyghedsbiksetider

Generelt vil cykelparkering kun blive anvendt, hvis den opleves som tryk og sikker. Dette betyder, at cyklen ikke udsættes for hærværk/tyveri, og at cyklisterne kan lades trygt. Forstærkning kan sikres ved at tilbyde en afløst og evt. overvåget cykelparkering. Pga. arealbehov og økonomiske hensyn er denne løsning kun relevant i relation til store terminaler. Ved mindre cykelparkeringer kan i stedet tilbydes fastsætningsmuligheder, hvor stellet låses fast til holderen. Et eksempel er ”cykelnaglen” fra Odense, som er monteret i underlaget og kan kombineres med cykellåsen.

Synlighed

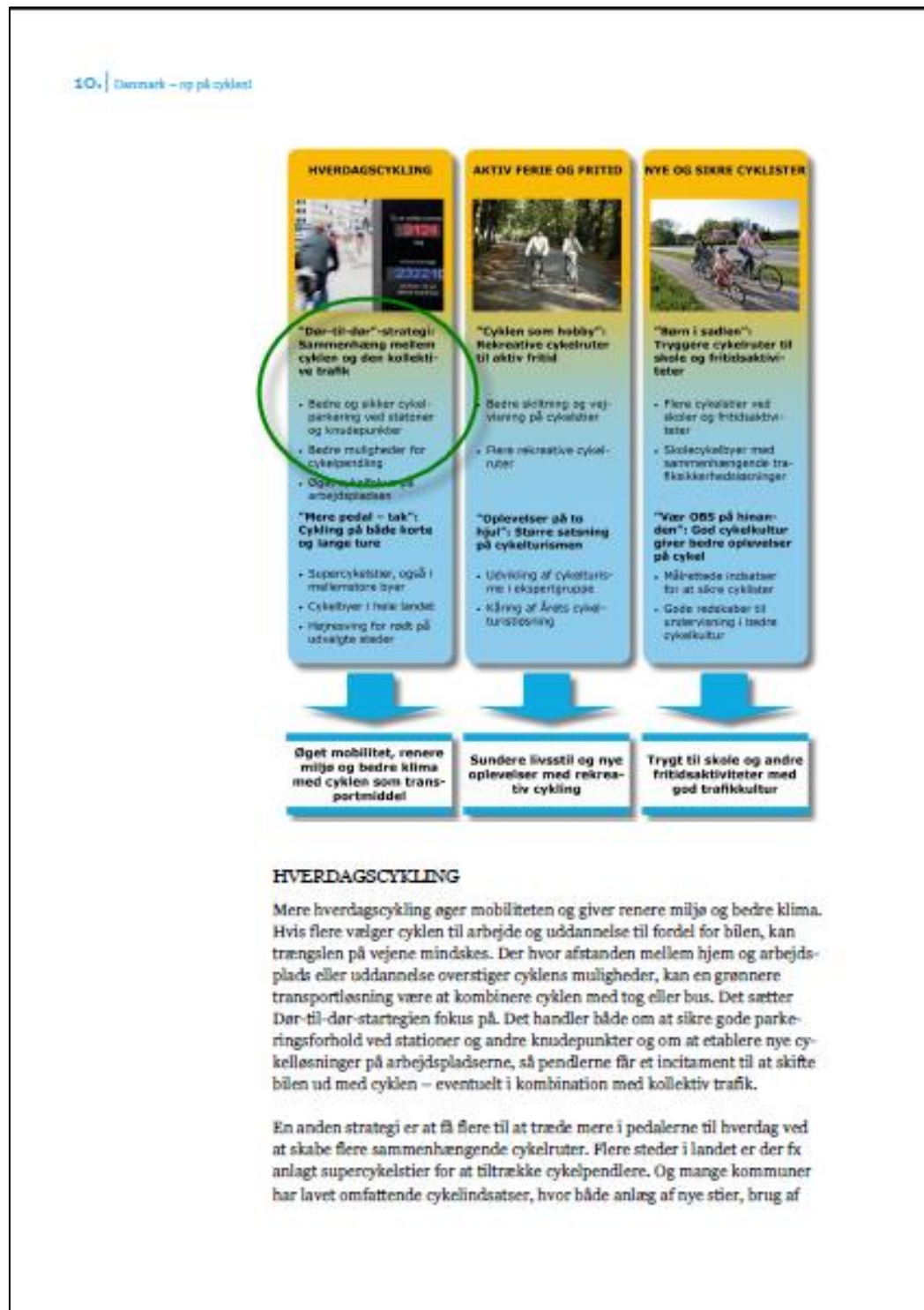
Idet cykelparkering er en synlig del af bybilledet vil en diskret udformning og indretning af cykelparkering være naturlig – ikke desto mindre er det helt afgørende, at cykelparkeringen er synlig, hvis den skal bruges optimalt. Dette kan gøres ved at gøre den flot og indbydende og supplere med vejvisning, som i god afstand skifter på cykelstierne. Vejvisningen kan suppleres med servicebureauer, som angiver cykelparkeringens særlige tilbud – f.eks. overdækning, cykelpumpe m.v.

Faciliteter

Udover ovennævnte ”hårde elementer” kan cykelparkeringen forbedres med nogle faciliteter, som er ”nice to have” og som forbedrer passagerernes oplevelse af service.

Tavler med trafikkort og cykelkort (lokalt som regionalt) bør være standard. Reeltidsinformation er en oplagt service, som allerede i dag findes på alle B-busstop. Cykelpumpe bliver mere og mere udbredt, og kan integreres med læskurven. Bankkølpumpe kan opsættes, hvis der er adgang til rådighed.

"Danmark – op på cyklen! Den nationale cykelstrategi". Transportministeriet 2014



2. HVERDAGSCYKLING

Øget mobilitet, renere miljø og bedre klima med
cyklen som transportmiddel



Foto: Vejdirektoratet

Cyklen skal være det naturlige valg for mange flere danskere som transportmiddel i hverdagen. Derfor skal der skabes bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik – og det skal gøres mere attraktivt at cykle mere til arbejde og uddannelse samt i fritiden.

I hverdagen handler det om at komme hurtigst og bedst frem fra A til B. Mange danskere bruger bilen som deres foretrukne transportmiddel, men der er ingen grund til, at cyklen ikke kan være en større del af den daglige transport på både de korte og de lange ture.

Der er et klart potentiale for at øge brugen af cyklen som transportmiddel i de danske byer og bynære områder. Flere byer har vist vejen frem, men mange flere kan komme med.

Cyklistforbundet har siden 2005 kåret Årets Cykelby/Cykelkommune, og kåringerne har vist, at der arbejdes med at udvikle cyklismen i hele landet. Kåringerne er tilfaldet: Varde, Randers, Herning, Helsingør, Ballerup, København, Aarhus og Bornholm.

Cyklistforbundets kåringer viser, at ved at prioritere cyklisterne forhold, kan man få flere til at vælge cyklen. Det handler om at have langsigtede strategier for, hvordan anlæg af nye cykelstier, sikre kryds og cykelparkering samt indsatser rettet mod forskellige borgergrupper kan være med til at fremme cyklismen i kommunen.

Cyklen som det naturlige transportvalg

Cyklen skal udvikles til at blive det naturlige transportvalg i mange flere danskeres hverdag. Det gælder både på de korte ture og på de lidt længere distancer, der også kan involvere kombinationsrejser med kollektiv trafik.

Mere cykling giver mindre trængsel på vejene, et sundere liv, og er desuden godt for både miljø og klima. Det gælder også for kombinationen af cykel og kollektiv trafik, som kan mindske trængslen og resultere i mere bæredygtige transportmønstre på længere ture.

Konkrete initiativer til mere hverdagscykling:

- Transportministeriet etablerer mange flere sikre og attraktive parkeringsmuligheder for cyklister på stationer og andre knudepunkter
- Transportministeriet nedsætter en følgegruppe, der skal undersøge mulighederne for at nedbringe antallet af cykelulykker ved stationer, herunder udskrive en idékonkurrence
- Transportministeriet nedsætter en taskforce, der skal sætte fokus på parkeringsforholdene for cyklister ved anlæg af nye stationer
- Transportministeriet støtter supercykelstier for forbedret fremkommelighed i flere byer
- Transportministeriet støtter cykelbyer, der satser på at fremme cyklismen gennem helhedsorienterede løsninger
- Transportministeriet arbejder med højresving for rødt for cyklister i udvalgte kryds for at gøre det nemmere at være cyklist

Øvrige anbefalinger:

- Forbedrede muligheder for samspil mellem cykel og kollektiv trafik
- Øget cykelfokus på arbejdspladserne med nye cykel løsninger, pendlercykler og mobilitetsordninger

2.1. "Dør-til-dør-strategi": Sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik



Foto: Rie Visby, Transportministeriet

Der skal skabes meget bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik ved hjælp af en ny Dør-til-dør strategi.

Cyklen i sammenhæng med den kollektive trafik

Mange danskere tager i dag bilen, fordi det er en let tilgængelig transportform, når bilen først er købt. Bilen giver individuel frihed til at rejse, hvorhen man vil. Når cyklen kombineres med bus eller tog får man imidlertid også en dør-til-dør-løsning, der tilgodeser individuelle behov og samtidig giver en sundere og grønnere transport.

Dør-til-dør-strategien peger derfor på nye initiativer, der kan skabe en bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik.

Boks 2.2 | Fra Turstart til Turmål med Dør-til-dør-strategien



I dag cykler 27 pct. af togpassagererne fra deres bopæl til stationen, mens 8 pct. cykler fra stationen frem til turmålet. Det vil sige, at mere end tre gange så mange bruger cyklen som tilbringer til den kollektive trafik end som frabringer.

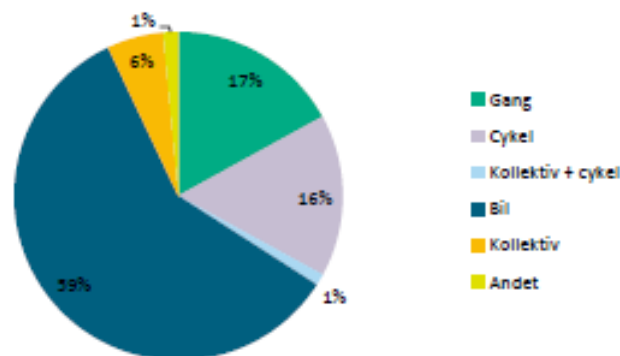
Det er dog ikke i sig selv problematisk. Det er helt naturligt at flere cykler til end fra stationen om morgenen, idet arbejdspladser ofte er tættere placeret

på stationer end boligområder, også uden for Hovedstadsområdet. Cirka 67 pct. af al nuværende frabringertrafik fra station til rejsemålet sker da også via gang. Udover de 8 pct., som cykler fra stationen til rejsemålet, vælger 18 pct. at tage videre med bus, mens de resterende 6 pct. tager bil fra stationen til rejsemålet.

Imidlertid kunne langt flere danskere vælge en grønnere transportløsning, end det i dag er tilfældet, jf. figuren nedenfor. Kombinationen af cykel og kollektiv trafik – i form af bus/tog – fylder meget lidt i transportbilledet i dag. Cirka 1 pct. af alle ture sker i dag med bus/tog kombineret med cykel undervejs på turen. Det tal kan blive meget større.

Til sammenligning bruges cyklen på 16 pct. af alle ture, mens 6 pct. af alle ture sker med kollektiv trafik. Bilen er danskernes favorittransportmiddel – den bruges på næsten 60 pct. af alle ture.

Boks 2.3 | Ture for alle turformål fordelt på hovedtransportmiddel samt kombinationen kollektiv trafik og cykel (pct.)



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2010-2013

Der er derfor et stort potentiale i at få flere til at se mulighederne for en reel dør-til-dør-løsning ved at kombinere cyklen med toget, så denne transportform i højere grad kan erstatte en del af bilturene. En kombination af cyklen og tog eller bus vil udgøre et realistisk og relevant alternativ for mange bilpendlere, som kan bevare den individuelle transportløsning og samtidig køre grønnere.

Dør-til-dør-strategien skal derfor sætte fokus på at gøre det let og fleksibelt at kombinere cyklen med den kollektive trafik, så langt flere vil synes, det er en attraktiv transportløsning. Cyklen kan dække et relativt stort område fra stationen, så man kan nå langt omkring på kort tid. Cyklen er samtidig fleksibel i forhold til fx bussen, hvor passagererne må vente på, at den kører fra stationen og muligvis ikke stopper foran arbejdspladsen.

Jo flere muligheder der er for at koble cyklen sammen med tog eller bus, jo flere danskere vil benytte sig af denne mulighed. Der kan imidlertid være

store forskelle på incitamentet til at kombinere cyklen og den kollektive trafik alt efter, hvor man fx arbejder og bor henne. Det er samtidig et problem, hvis der ikke er et stoppested tæt ved arbejdspladsen, eller hvis cykelafstanden bliver for stor.

I storbyerne vil der typisk være mange muligheder for at kombinere forskellige former for kollektiv transport og cykel. I mindre byer vil der måske kun være få buslinjer, hvilket også gør det relevant at overveje at tage cyklen hele vejen til stationen eller andre trafikknudepunkter.

Med cykel får man en markant større bevægelsesfrihed i forhold til kollektive trafikknudepunkter. Til fods kan man på ti minutter typisk tilbagelægge omkring 700 meter. På cykel kan man nemt nå tre gange så langt – det vil sige cirka 2 km. Det svarer til, at "cykeloplandet" for kollektiv trafik alt andet lige er omkring ni gange så stort som "gangoplandet". Det øger passagergrundlaget – og overflytningspotentialer – betragteligt.

Nogle af de elementer, der kan have betydning for en god dør-til-dør-løsning, er blandt andet, om der er en god og sikker cykelparkering ved stationen, og om der er gode muligheder for at komme videre på ruten med enten bus eller tog. I frabringenderen kan eksempelvis pendlercykler være relevant, særligt hvis arbejdspladsen eller uddannelsesinstitutionen ligger et stykke fra stationen.

Man ved fra undersøgelser, at der i virksomheder, som er placeret i gåafstand fra velbetjente stationer, typisk vil være dobbelt så mange, som anvender den kollektive trafik, sammenlignet med virksomheder uden stationsnær placering. I sammenhæng med muligheden for få flere til at vælge kombinationen af cykel og tog/bus, bliver det derfor relevant at tale om et *cykelnærhedsprincip*.

2.1.1. Bedre og sikker cykelparkering ved stationer og knudepunkter

Der kan næsten ikke komme for mange cykelparkeringspladser ved stationerne, og der skal konstant være fokus på at identificere de steder, hvor der er størst behov.

For at sikre velfungerende faciliteter, der kan tiltrække flere cyklister, skal cykelparkeringen leve op til følgende målsætninger:

Boks 2.4 | Målsætninger for god cykelparkering ved stationer og knudepunkter

- Cykelstativerne skal placeres på en naturlig lige linje mellem ankomsten til stationsarealet og perronen – cyklisten skal ikke sendes på en omvej for at parkere.
- Der skal løbende sikres fri kapacitet – cyklisten skal opleve, at der altid er plads nok.

- Cykelstativerne skal indrettes, så det er nemt at låse cykelstellet fast til stativet – cyklisten skal opleve, at det er sikkert at efterlade cyklen.

Disse målsætninger for god cykelparkering skal realiseres i de fremtidige planer for flere og bedre cykelparkeringspladser, herunder som led i ud-møntningen af Puljen til bedre adgang til den kollektive transport (DSB-puljen).

Bedre parkeringsfaciliteter skal desuden inkludere pladser til ladcykler og cykler med anhængere. De bliver stadig mere udbredte til fx at bringe børnene i børnehave, men udbuddet af cykelparkeringspladser er ikke fulgt med. Derfor står ladcykler tit lænket til den nærmeste lygtepæl.

Flere el-cykler stiller også krav til indretningen af cykelparkeringsfaciliteter, og ladestandere til el-cykler kan også tænkes med i cykelparkering.

En anden måde at imødekomme cyklisterne er ved at tilbyde relevante services ved parkeringsfaciliteterne. Flere steder i Hovedstadsområdet, fx i forbindelse med supercykelstier og ved stationer, er der etableret overdækket cykelparkering med gode stativer, cykelpumper samt trafikant-information.

DSB har allerede moderniseret cykelparkeringen på mange stationer og har anlagt mange nye cykelparkeringspladser. DSB tilbyder desuden aflåst cykelparkering på over 80 stationer fordelt ud over hele Danmark.

Men der er fortsat behov for at udvikle sikre parkeringsløsninger til cykler, så brugerne kan føle sig trygge ved at stille cyklen ved stationen. Cykeltyveri er en af flere barrierer i forhold til at kombinere cykel og kollektiv trafik. Derfor skal muligheden for at sikre sin cykel mod tyveri også tænkes ind, når der etableres cykelparkering.

Indsats mod cykeltyverier

Som led i Dør-til-dør-strategien nedsætter Transportministeriet en følge-gruppe, der skal indsamle mere viden om cykeltyverier ved stationer, og hvilke midler der kan tages i brug for at mindske risikoen for cykeltyveri ved stationer.

Derudover skal følgegruppen kigge på både danske og udenlandske erfaringer med sikker cykelparkering og bekæmpelse af cykeltyveri.

Der vil sideløbende køre en idékonkurrence fra juni-august 2014, hvor borgere kan indsende deres bedste idéer til at nedbringe antallet af cykeltyverier. Følgegruppen skal være med til at kvalificere idéerne ud fra medlem-mernes viden om tyverisikring og parkeringsforhold ved stationerne.

Den ideelle løsning vil være sikker, fylde så lidt som muligt, nem at bruge i hverdagen samt billig at vedligeholde.

Boks 2.7 | Cykelparkering og kapacitet i de største byer

Ved visse stationer er belægningsgraden for cykelparkering langt over 100 pct. Det gælder fx for Nørreport St., København H, Odense og Aarhus. Det vil sige, at der er et langt større behov for at kunne parkere sin cykel, end stationerne kan imødekomme med de parkeringsfaciliteter, de har i dag.

DSB har med udgangspunkt i Trafikstyrelsens passagerprognoser beregnet de fremadrettede behov for cykel- og bilparkeringspladser ved stationer. DSB forventer, at der i 2017 på fx Ny Nørreport vil være en belægningsgrad på cirka 150 pct., cirka 180 pct. for København H (inkl. kommende metrostation) samt en belægningsgrad på cirka 150 pct. ved Odense Banegård. DSB arbejder i øjeblikket med forskellige løsningsmuligheder for at adressere kapacitetsudfordringerne.

Nørreport vil have omkring 2.100 cykelparkeringspladser, når det fælles Ny Nørreport, med Banedanmark, DSB og Københavns kommune som fælles bygherre, er afsluttet ultimo 2014. Før den store ombygning gik i gang var der cirka 900 cykelparkeringspladser.

Kilde: DSB

Hvis man skal sikre nemme skift mellem cykel og tog eller bus, er det centralt at være opmærksom på de ofte komplicerede ejerforhold, som gælder omkring stationer.

Selve stationen vil typisk være ejet af trafikoperatøren, mens de omkringliggende arealer, som fx området foran stationen, typisk tilhører kommunen. Det er derfor væsentligt, at de forskellige aktører i samarbejde finder konstruktive løsninger på håndteringen af cykelparkering, herunder hvordan der etableres tilstrækkelige, tilgængelige og sikre parkeringsfaciliteter, som er placeret hensigtsmæssigt i forhold til både cykelvej og perroner.

Men det er ikke alene et spørgsmål om at opstille flere cykelstativer. Det er centralt at betragte byrummet omkring stationen som ét sammenhængende område, hvor der er let adgang til faciliteterne, og hvor det føles trygt og rart at færdes. Det medvirker til, at pladsen bliver bedre udnyttet, og at cykelinfrastrukturen hænger sammen med den kollektive trafik – samt at det fungerer rent æstetisk.

Boks 2.8 | Plads til flere cykler ved Horsens Station med DSB-puljen

I forlængelse af Horsens Kommunes beslutning om fornyelse af busterminalen ved Horsens Station, indgik Horsens Kommune og DSB en aftale om at gennemføre et fællesprojekt baseret på en fælles plan for disponering af stationsområdet.

Kommunen forestod fornyelsen af busterminalen, mens DSB stod for etableringen af 500 overdækkede cykelparkeringspladser i to etager i umiddelbar nærhed af nedgangen til perrontunnelen.

over er DSB i dialog med både Aarhus Kommune og Odense Kommune om plan og finansiering af større udvidelser af cykelparkeringspladser.

Især i Hovedstaden er der store udfordringer i forhold til at sikre tilstrækkelig kapacitet i cykelparkeringen. Der gøres allerede meget, men fx med Metrocityringens åbning og en letbane i Ring 3 vil det skinnearbejde kollektive trafiksystem blive ændret væsentligt. Det vil også få betydning for, hvilke stationer cyklisterne vil benytte. Derfor bliver der nedsat en taskforce, der får til opgave at anbefale, hvordan man bedst forbereder stationerne på de forventede ændringer i forhold til cykelparkering.

Taskforce Cykelparking får Trafikstyrelsen som formand og vil herudover bestå af DSB, Banedanmark og Metroselskabet. Taskforce Cykelparkering vil afrapportere til transportministeren i 2015.

Cykelmedtagning i S-tog

Cyklen kan i dag medbringes gratis i S-toget i Hovedstadsområdet.

Erfaringer fra S-tog har vist, at gratis medtagning af cykler medfører en markant stigning i antallet af medtagne cykler. Det kan imidlertid være en meget dyr løsning, fordi en passager med cykel fylder omkring to gange så meget som en passager uden cykel. Det giver også problemer, hvis cyklerne presser andre passagerer ud, sådan som det kan være tilfældet i myldretiden.

Uden for myldretiden, vil der ofte være overskydende kapacitet i togene og dermed vil der være plads til både cykler og passagerer. Det kan mennesker med fleksible arbejdstider og mange studerende have gavn af. Derudover kan kombinationen af cykel og tog give nye muligheder i forbindelse med fritidsinteresser, udflugter eller ferieture.

Boks 2.9 | Omkostninger ved cykelmedtagning i S-tog i myldretiden kontra udgifterne til at have en cykel nr. 2 ved endestationen

Omkostningerne ved at medtage en cykel i S-toget i myldretiden, er beregnet til 38 kr. pr. cykelrejse, såfremt der ikke er ledig kapacitet i toget. Hvis det antages, at cyklen medbringes både morgen og eftermiddag i myldretiden, vil prisen pr. dag være 76 kr.

Der er således en stor udgift forbundet med at tilbyde gratis cykelmedtagning i myldretiden. Samtidig betyder flere cykler i togene, at der bliver færre siddepladser til passagererne.

Ud fra et samfundsmæssigt synspunkt er det derfor mere økonomisk, hvis man har en cykel på begge stationer, i stedet for at cyklen skal tages med i toget i myldretiden.

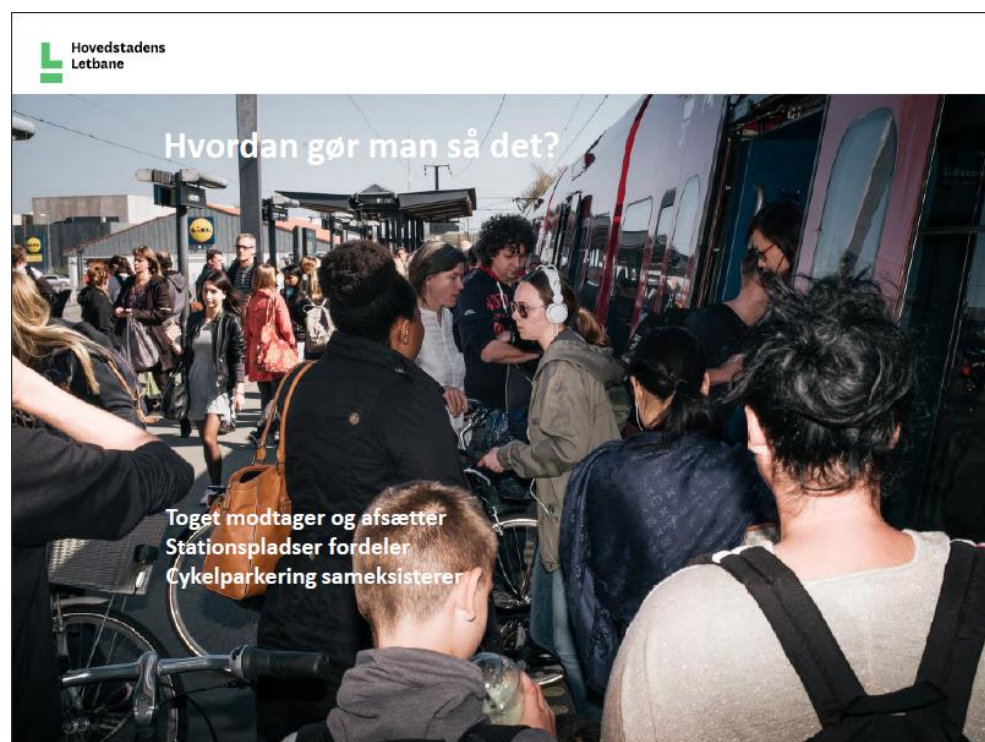
Det antages, at cykel nr. 2 koster 4.000 kr. at anskaffe. Hvis den antages afskrevet over fire år, er det 1.000 kr. pr. år.

Med godt 200 arbejdsdage på et år giver det en udgift pr. dag for cykel nr. 2 på cirka 5 kr., ekskl. vedligehold.

Hertil kommer almindelig vedligeholdelse af cyklen. Cyklistforbundet vurderer, at det årligt koster cirka 500 kr. at vedligeholde en cykel.

"Best practice cykelparkering" Best practice cykelparkering. Præsentationer fra cykelparkeringsseminar LOOP City 10. dec. 2015

Hovedstaden:



Den gode rejse – stationspladsen, fra vejrum til byrum

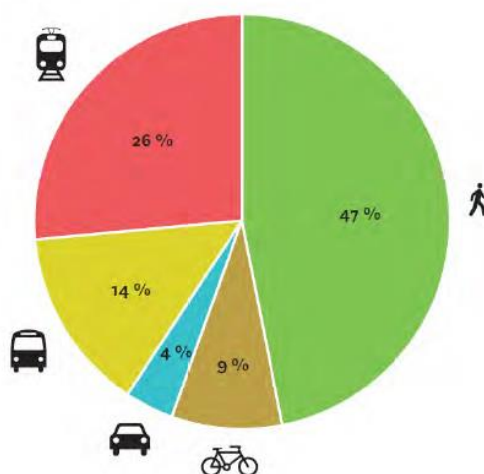
- Adgangsveje
- Skift mellem transportformer
- Trafiksikkerhed
- Mulighed for parkering – kys og kø
- Tryghed - belysning
- Skiltning
- Mulighed for ophold
- Tilgængelighed
- Cykelparkering

baggrund.png



16

Passagererne på letbanen



18

Aarhus:

Eksisterende stationer

- Potentialer & Udfordringer
- Eksisterende forhold
- Potentiale

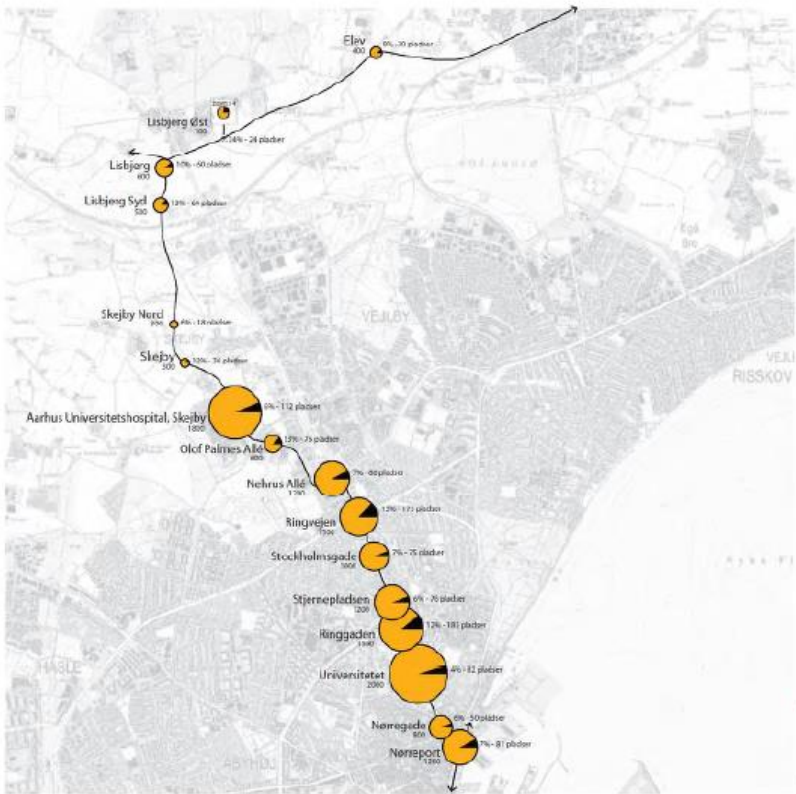
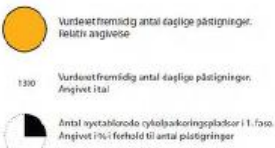
Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj	
Byfortætning	I varierende grad udarbejdes planer for lokalisering af boliger og lokale erhverv og institutioner i nærområdet.	Udarbejdelse af planer for byfortætning målrettet ift. nærområdets samlede potentiale og struktur.	Udarbejdelse af planer for byfortætning med fokus på større transportmål som centerfunktioner, detailhandel, regionale erhvervs- og institutionsformål samt kultur- og service tilbud.	
Adgangsveje	Der udpeges fremkommelige og sikre adgangsveje til stansningssteder for relevante brugergrupper (bus, bil, cykel, gang). Der tages højde for gangbesværede og svage grøede. Der sikres god skiltning til stationen.			
Omstigning bus / letbane	Busstop forholdsvis tæt på perron.	Busstop med læskærm tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	Busterminal tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	
Omstigning bil / letbane	Afsætningsmuligheder skal etableres efter behov og placeres tæt på perron med korte og sikre forbindelser til perronen.			
Kommune	Bilparkering	Ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Lokal skiltning til anlægget. Overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 25 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 50 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Realtidinformation på pladsen. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.
	Cykelparkering	Minimum 10 pladser.	Minimum 25 overdækkede pladser. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.	Minimum 50 overdækkede pladser med mulighed for aflåst cykelparkering. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.
Trafiksikkerhed	Afskærf af konfliktpunkter mellem forskellige brugergrupper på stationsområdet vurderes.			
Tryghed	Alle gang- og opholdsarealer skal være belyste og overskuelige, og der skal sikres korte, sikre og overskuelige skifteveje mellem transportmidler.			
Perroner	Perroner skal følge de minimumsmål samt efterleve krav til tilgængelighed og sikkerhed, som er angivet i Designkonceptet for Aarhus Letbane og i BoStrab.			
Ventefaciliteter	Læskærm med belysning. Bænk. [Endehviler / værm]. Affaldskurv. Drikkevandskøber.	Læskærm med belysning. Bænk. [Endehviler / værm]. Affaldskurv. Drikkevandskøber.	Læskærm med belysning. Bænk. [Endehviler / værm]. Affaldskurv. Drikkevandskøber.	

Nye stoppesteder

OVERSIGTSKORT
KOMBINATIONSTREJSE

- Behov?

FORVENTET ANTAL PÅSTIGNINGER
VS. ANTAL
CYKELPARKERINGSPLADSER



Nye stoppesteder

TYPE & SERVICENIVEAU OVERSIGT

TYPE

For at kvalificere og vælge de optimale cykelparkeringfaciliteter ved de forskellige letbanestop er der udvalgt nogle kriterier, som kan rammes med til at kategorisere og differentiere stoppestedene i typer, henholdsvis 1, 2 og 3. Derved kan samtlige stoppesteder på letbanestrækningen sammen med en individuel registrering af lokaliteten typebestemmes stoppestedet. Ved at typebestemme stoppestedene opnås en vis sammenhæng og kontinuitet i de cykelfaciliteter og pendlercykelkøleaner der er valgt ved stoppestedene.

Type 1: 'Det trafikale knudepunkt'

Type 2: 'Midtbyterminal'

Type 3: 'Forstadsterminal'

For yderligere uddybning af Type 1-3 se 'Mappe 1'

SERVICENIVEAU

Med udgangspunkt i stoppestedets type og karakter samt det forventede antal rejsende er der foretaget en vurdering af, hvilket serviceniveau der bør tilbydes de kombinationsrejserende ved det enkelte stoppested.

Derne er kortlagt for at sikre, at flest mulige kombinationsrejserende får gavn af de gode parkeringsfaciliteter og servicebuds samt at målgruppen og facilitetene stemmer overens.

Et højt serviceniveau med overdækket cykelparkering, luftpumpe, vandfontæne og mulighed for, at låne en bycykel er attraktivt for cyklisterne og kan i højere grad få dem til at cykle oftere, længere og hele året igennem. Derudover bliver målsætningen bredere og der sikres, at de

CYKELPARKERINGENS SERVICENIVEAU

1 HØJESTE SERVICENIVEAU:

Luftpumpe, vandfontæne, overdækket cykelparkering, stativer på terræn, bycykler og nogle steder afstet cykelparkering



2 MELLEM SERVICENIVEAU:

Overdækket cykelparkering, bycykler, stativer på terræn på fast underlag



3 LAVESTE SERVICENIVEAU:

Nye stoppesteder

STOPPESTEDETS TYPE

- Trafikalt knudepunkt
- Midtbyterminal
- Forstadsterminal

CYKELPARKERINGENS SERVICENIVEAU

- 1 Højest serviceniveau
- 2 Mellem serviceniveau
- 3 Lavest serviceniveau



Nye stoppesteder



Cykelparkering langs letbanen

Eksisterende stoppesteder – nye faciliteter:

- Overdækket cykelparkering: 700
- Stativer på terræn: -150

Nye stoppesteder:

- Overdækket cykelparkering: 550
- Stativer på terræn: 550
- Pendlercykler: 130

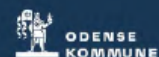
Samlet kapacitet:

- Overdækket cykelparkering: 1750
- Stativer på terræn: 1950
- Pendlercykler: 130



Odense:

VURDERING AF ANTAL



Skøn i forbindelse
med VVM

Myndighedens
opstilling af normtal

Konkrete vurderinger

- Cykelopland
- Antal husstande
- Andel cykelture
- Mulige destinationer

En konklusion

	Vurderet behov fra VVM	Vurderet behov fra Odense Kommune	Konklusion antal cykel-parkering 200
St. Tarup	100 - 150	174 - 290	
St. Højstrup	100 - 150	130 - 216	100
St. Odense Idrætspark	0 - 50	89 - 148	75
St. Bolbro	50 - 100	98 - 164	100
St. Vesterbro	0 - 50	46 - 76	20
St. Vester stationsvej	0 - 50	101 - 169	20
St. Kongensgade	50 - 100	122 - 203	75
St. Banegården		82 - 136	150
St. Musikhuset	100 - 150		250
St. Rådhuset	50 - 100	854 - 1424	75
St. Benediktsgade	50 - 100	242 - 403	75
St. Palmeløkkevej	0 - 50	201 - 335	20
St. Svendegade	0 - 50	116 - 193	50
St. Ejby	0 - 50	50 - 84	50
St. L.A. Ringvej	50 - 100	17 - 28	50
St. L.A. Ringvej	0 - 50	75 - 125	50
St. Rosengårdcentret	0 - 50	11 - 18	20
St. IKEA	0 - 50	34 - 57	30
St. Bilka	50 - 100	105 - 175	100
St. Forskerparken	0 - 50	0	20
St. SDU Nord	0 - 50	0	20
St. SDU Syd		0	50
St. Nyt OUH Nord	50 - 100	58 - 97	50
St. Nyt OUH South	0 - 50	0	20
St. Park and Ride	50 - 100	63 - 105	75
St. Helehaven Vest	0 - 50	23 - 38	20
St. Hjalte	50 - 100	55 - 92	100
Sum	800 - 2100	2745 - 4575	1815

52

DCF:

Hvad skal der til?

Det skal være let at skifte mellem cykel og tog

Cykelparkeringen skal placeres rigtigt ift. ankomstvej på cykel og perron

Der skal være pladser nok og mulighed for udvidelse af kapacitet

Overdækket cykelparkering



Hvad skal der til?

Stativerne skal være af god kvalitet og passe til mange typer cykler

Cykelparkering skal være tryk og sikker

Ved og omkring cykelparkeringen skal der løbende ryddes for gamle cykler

Der skal være bedre trafikinformation ved cykelparkeringen i forbindelse med den kollektive trafik.



side 9

"Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser. Rekommendation, utvärdering och förslag till utformning". Hampus Ekblad, Trafik och Väg, Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universite 2014

Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser - Hampus Ekblad

många cyklar idag? Det aktuella läget är intressant, men eftersom man har sett att förbättrad cykelparkering ofta leder till ökad cykling är det den framtida mängden som är intressant.

3.3.3 Vid hållplatser och stationer

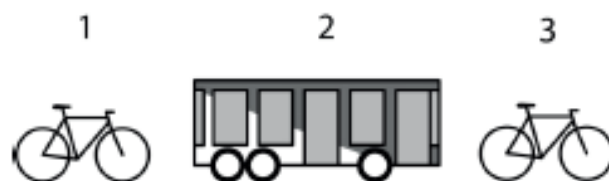
Cykelparkering vid hållplatser och stationer skiljer sig från andra typer av cykelparkering. Framförallt saknas den korta korttidsparkeringen, man kan anta att de flesta parkerar cykeln i omkring 9 timmar, så lång som en arbetsdag är. Enligt Trafikverket (2010) skulle det då behövas ramlåsbara ställ med väderskydd för de flesta som parkerar sin cykel vid hållplats.

En brist som finns i alla handböcker är att det saknas teorier och förslag på rörelsemönster förbi och genom parkeringar. Malmö stad har ett flödesschema där man visar på hur man kan tänka sig att ett cykelgarage fungerar men det är mycket schematiskt och saknar koppling till omgivande funktioner. Cykelparkeringar, speciellt vid hållplatser och stationer, kopplar till många anordningar så som gångbanor, cykelbanor, kollektivtrafik, affärer med mera. Den stora mängden rörelse genom och förbi parkeringen gör det kan vara svårt att skapa en bra parkering att om man bortser från detta. I Uppsala fick man, vid renoveringen av Uppsala resecentrum, rita om planerna på cykelparkering på grund av att den första planen inte tog hänsyn till omkringliggande cykelstråk. Alla ändringar som görs i ett projekt kostar pengar och det är därför bra att få det rätt från början.

Något som också är en brist i handböcker är ritade förslag på fungerande cykelparkering med motivering varför och på vilket sätt de fungerar. Malmö stad har några bra förslag i sin handbok om cykelgarage men motiveringar till val saknas vilket kan göra det svårt för någon som är mindre insatt att ta till sig de viktigaste punkterna i förslagen. I slutändan är estetiken endast en liten del av en fungerande och tilltalande parkering och den fysiska planeringen desto viktigare.

Matarresa – Anslutningsresa

Cykelresa som matarresa till kollektivtrafikresan tycks vara viktigt. Vad man inte talar så mycket om i varken handböcker eller forskning är möjligheter till att cykla från kollektivtrafiken till resans mål. För att göra denna resa krävs en av tre alternativ: att man äger en andra cykel som förvaras på andra sidan om kollektivtrafikresan, att man kan ta med sig cykeln på tåg/buss eller att man har hyra/låna en cykel på andra sidan kollektivtrafikresan. Alla dessa alternativ kräver mer av planeringen än av användaren; En andra cykel kräver säker parkering, medhav av cykel kräver att det finns möjlighet till det och att hyra eller låna en cykel kräver att det finns cyklar att låna eller hyra.



Figur 10 Cykeln kan vara ett bra färdmedel både från och till kollektivtrafiken.

Litteratur

Tyvärr saknas det mycket vetenskap kring dels hur parkering kan påverka resandet med kollektivtrafik. Forskningen som finns är av ganska låg kvalité med små grupper som tillfrågats. Utöver detta är forskningen ganska ensidig och har ofta gjorts i form av "stated preference", vilket bara ser till vad resenärerna påstår att de vill ha. Detta gör i sin tur att handböcker och rapporter egentligen saknar vetenskaplig grund för många av de resonemang som förs. I stället baseras de på erfarenheter från personer samt inom kommuner och andra organisationer. Dock finns det vissa faktorer som tas upp som viktiga i både forskning och handböcker. Framförallt är det: säkerhet, närhet och kapacitet som är viktiga. Men även väderskydd och placering i relation till målpunkten är återkommande.

4 Hvad siger brugerne?

Movia gennemførte i august 2015 en undersøgelse af passagernes ønsker til cykelparkering ved stoppesteder. Undersøgelsen blev foretaget ved busstoppesteder i Furesø, Gladsaxe og København.

Antal	407
Køn	58 % kvinder 42 % mænd
Geografi	91 i Furesø (supercykelsti, erhverv, bolig, landligt) 125 i Gladsaxe (bolig, udkant af by, erhverv) 191 i København (tæt by, uddannelse)
Busstoptyper	49 % R-, S- eller E-bus 32 % A-bus 13% Gul bus 6 % ikke angivet
Alder	<18 19 % 19-25 19 % 26-40 25 % 41-65 22 % + 66 14 %
Anvendt cykel til stoppested	8 % - resten går (gennemsnitligt 5 min)
Kombination med andre transportmidler	34 % kombinerer bus med anden bus 26 % kombinerer bus med tog eller Metro 9 % kombinerer med cykel fra station i den anden ende 1 % kombinerer bus med bil
Formål med turen	38% arbejde

23 % skole/Uddannelse

17 % fritidsinteresse

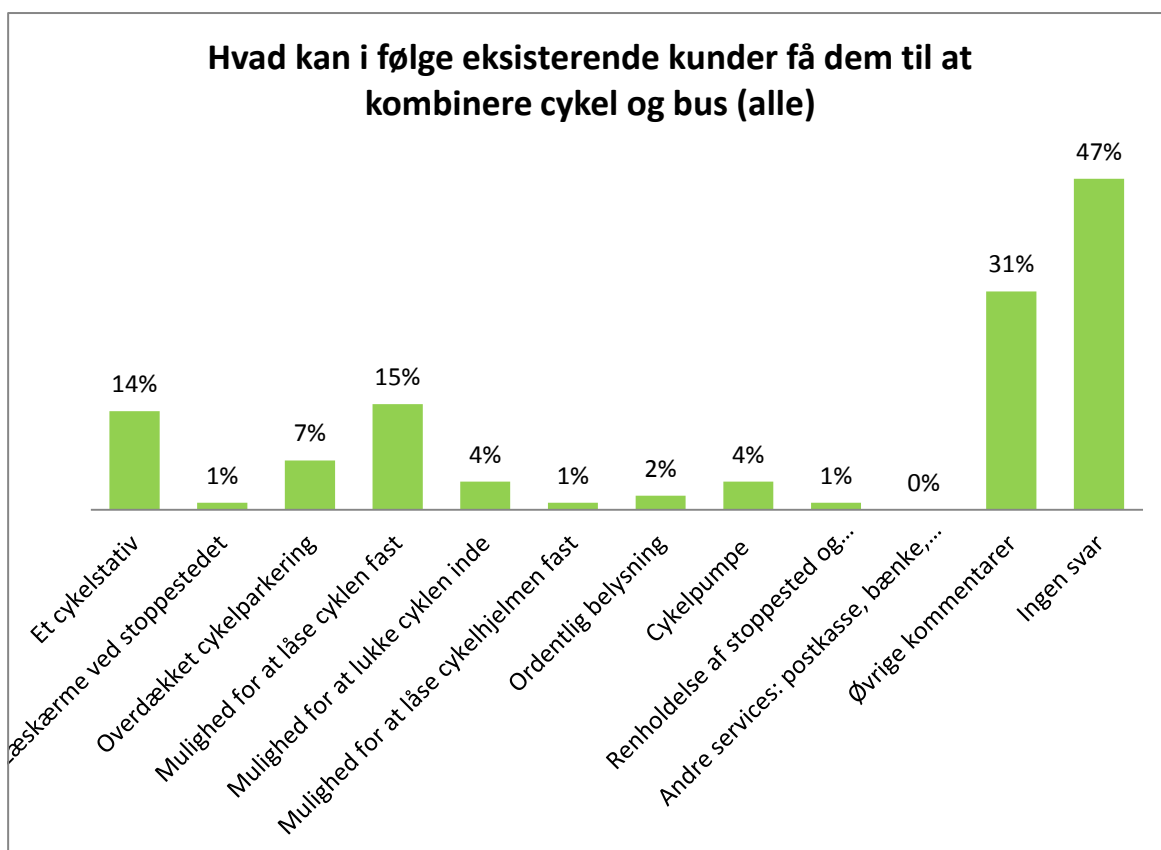
8 % indkøb

13 % andet (hospital/lægebesøg)

Undersøgelsen er gennemført blandt eksisterende buskunder ved stoppesteder på forskellige geografier.

8 % af disse kom til stoppestederne på cykel. I forhold til Movias seneste kundepræferenceundersøgelse er dette dog væsentligt flere end gennemsnittet. I København er det på nuværende tidspunkt 2 %, der samlet set kombinerer cyklen med bussen, mens tallet for resten af Movias område er 4 %.

Resultaterne af undersøgelsen er følgende:



Næsten halvdelen af respondenterne har ikke noget svar på spørgsmålet, hvilket man må formode er fordi, de ikke finder spørgsmålet relevant for dem.

31% har øvrige kommentarer. De handler primært om:

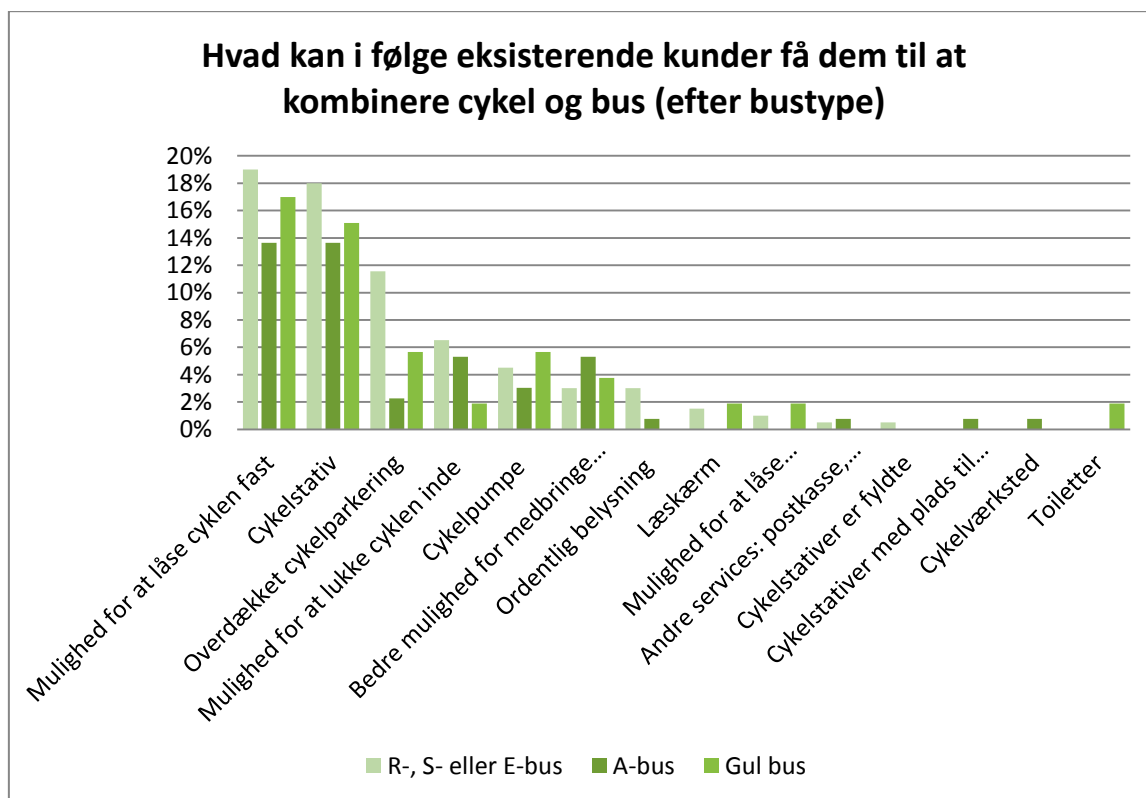
- at respondenterne ønsker bedre mulighed for cykelmedtagning i bussen
- at respondenterne enten cykler eller kører med bus hele vejen (muligheden for at kombinere falder ikke mange ind)
- at respondenterne bor for tæt på til, at det giver mening
- at respondenterne frygter for tyveri

15 % mener, at mulighed for at låse cyklen fast, kunne få dem til at cykle til bussen, mens 14% angiver, at et cykelstativ ville kunne få dem til at cykle til bussen. 7 % angiver overdækket cykelparkering.

Samlet set giver svarene over 100 %, da der var mulighed for at give flere svar.

Der er således ikke overvældende interesse blandt de eksisterende kunder for faciliteter, der understøtter cykel/bus kombination.

Splitter man besvarelser ud på busstyper, ser billedet således ud:



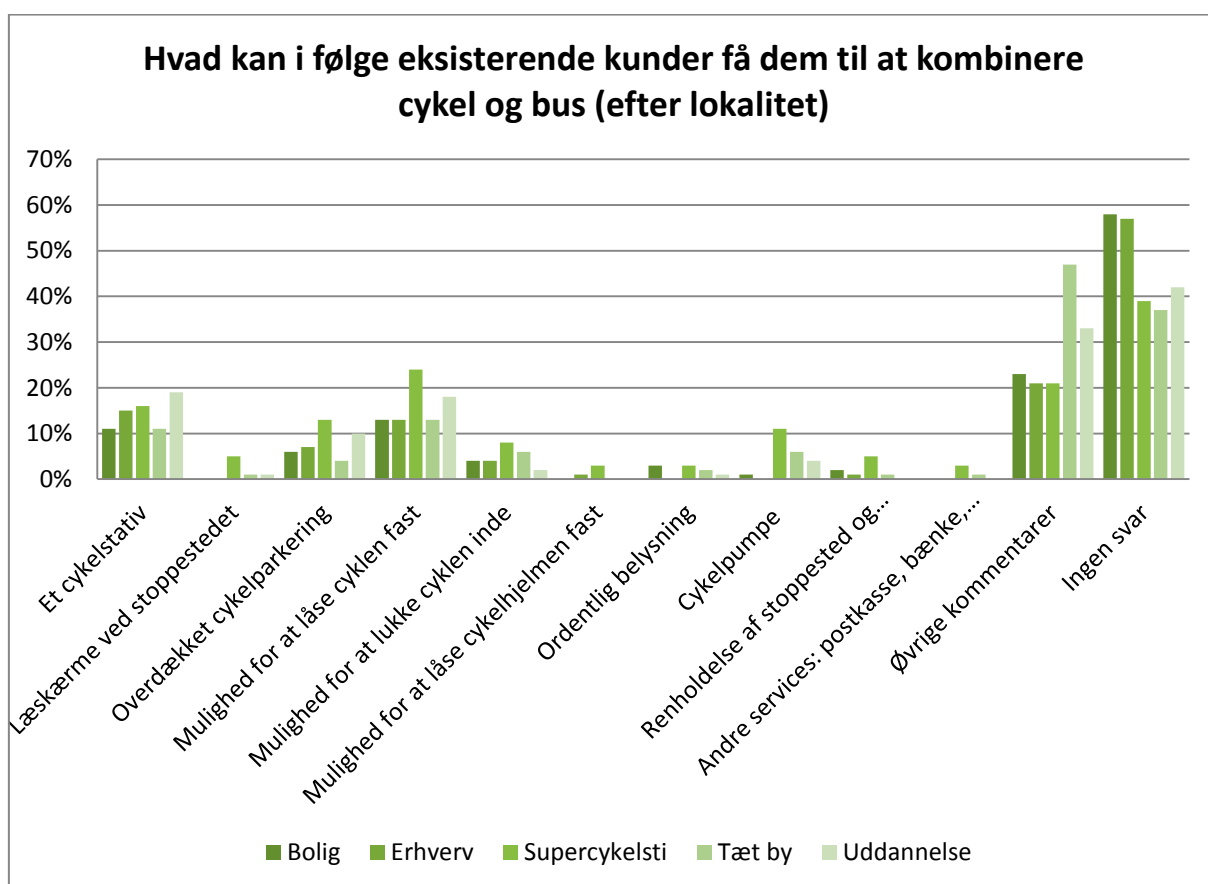
Som grafen viser, er interessen for faciliteter, der understøtter cykel og bus kombination, er størst blandt R-, S- og E-buskunderne, og disse peger primært på "Mulighed for at låse cyklen fast", og "Et cykelstativ at stille den i" og "Overdækket cykelparkering".

Brugerne af gul bus peger også på "Mulighed for fastlåsning" og "Cykelstativ", mens overdækning ikke har den store betydning.

Interessen for at parkere cyklen ved stoppestedet er lavest blandt brugere af A-busserne.

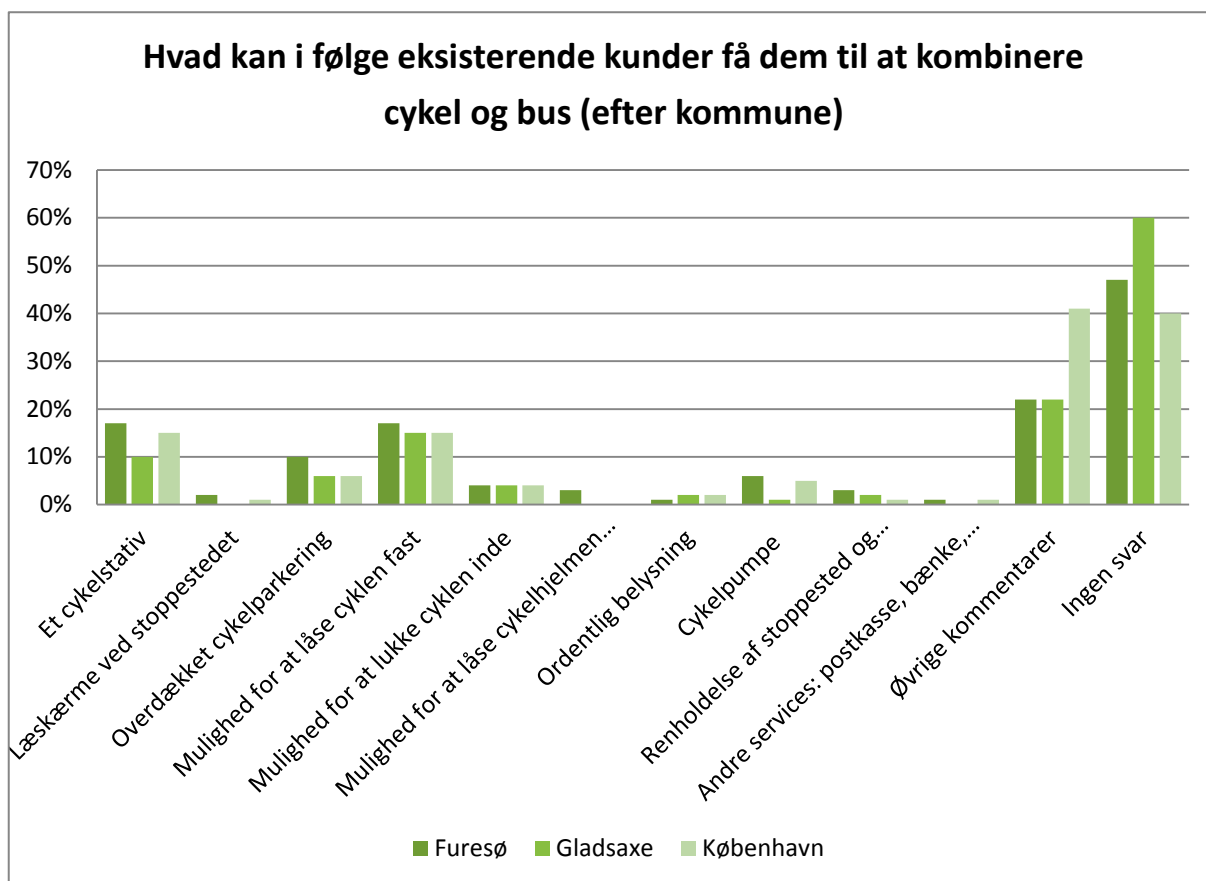
Besvarelsene afspejler således, hvad man kunne forvente, idet R-, S- og E-busserne kører længere ture og har færre stoppesteder og har dermed et større opland, hvorfra cyklen er interessant som tilbringer.

Kigger man på svarene ud fra lokalitet ser billedet således ud:



Interessen for cykelparkering og muligheden for at låse cyklen fast er størst ved busstoppesteder ved uddannelse og ved supercykelstier.

Kigger med på respondenterne pr. kommune ser det ud som følger:

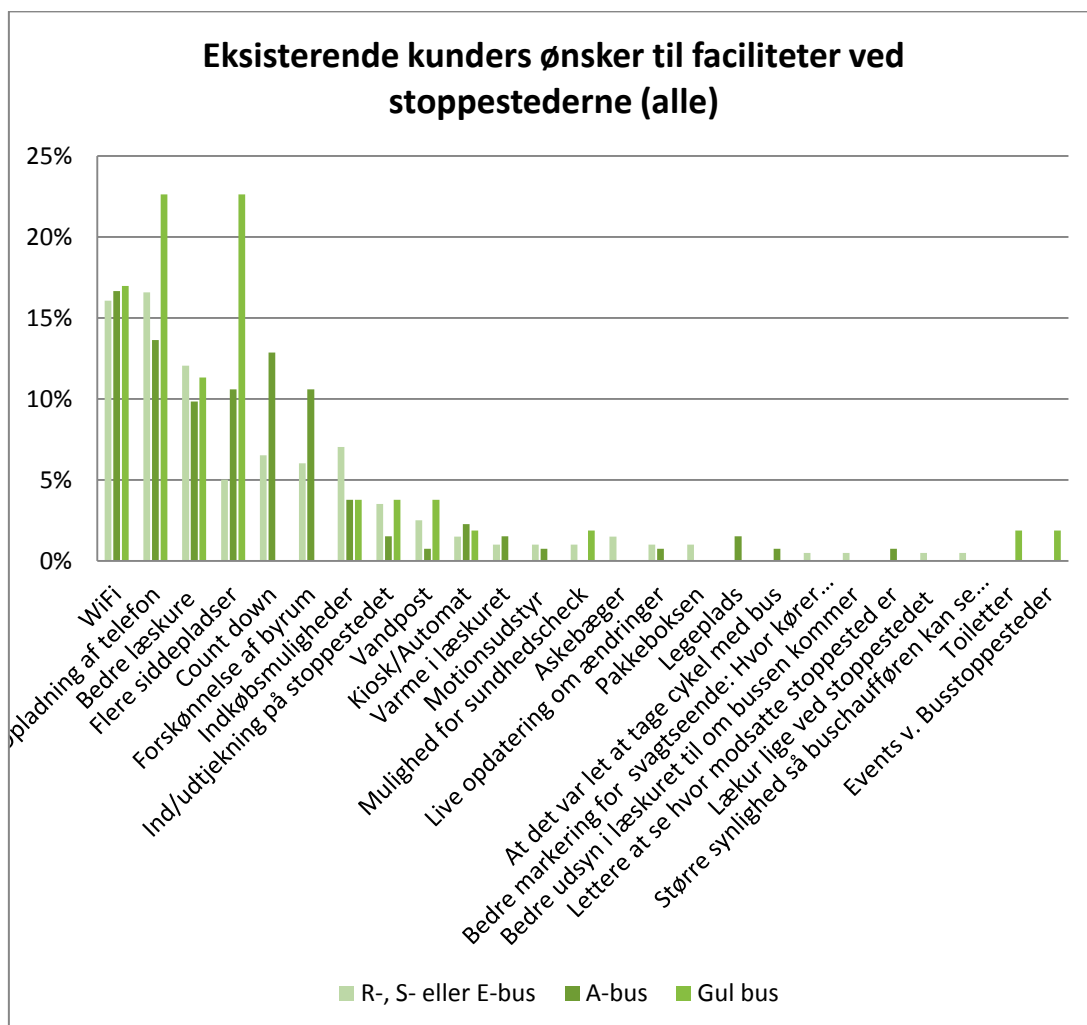


Der er ikke de store forskelle på respondenterne i de tre kommuner. Cykelstativ og mulighed for at låse cyklen fast er de primære drivere. Dog er interessen mindre i Gladsaxe end i de øvrige.

Undersøgelsen er gennemført blandt eksisterende kunder, hvoraf flertallet ikke betragter muligheden for at kombinere cykel og bus som en mulighed. Nok primært fordi over 90% af respondenterne går til bussen og har mindre end 5 minutters gang til stoppestedet.

Det kunne være interessant at undersøge, hvorvidt cykelparkering har betydning for bilister lyst til at udskifte bilen med en cykel og bus kombinationsrejse.

Wi-Fi og mulighed for at oplade sin telefon er de absolutte topscorere blandt ønskerne til stoppestedudstyret i øvrigt – de overgår endog ønsker om bedre læskure og flere siddepladser. A-bus passagerne har et særskilt udtalt ønske om count-down moduler ved stoppestederne og en generel forskønnelse af byrummet omkring stoppestedet:



Samlet set giver svarene over 100%, da der var mulighed for at give flere svar.

5 Projekter

Ballerup Kommune



Cykelparkering ved Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej Foto: Ballerup Kommune

Generelt har Ballerup Kommune fokus på at opgradere cykelparkering ved større busstoppesteder og stationerne. Cykelparkering ved busstoppesteder er de seneste år blevet finansieret over kollektiv trafik driftsmidler, typisk når de har haft gang i andre ting. Pt. er det også anlæg af supercykelstierne, som giver anledning til at kigge på stoppestedsforholdene (fremskudt busperron mm.)

Ballerup Kommune har ikke en egentlig politik eller strategi på området, men har fokus på det. I kommuneplanen står der dog, at man ønsker ”gang, cykling og kollektiv trafik skal være attraktive alternativer til bilen”.

Ballerup Kommune har fået midler fra Region Hovedstadens cykelparkeringspulje til at lave en erfaringsopsamling vedr. cykelparkering og til at opgradere cykelparkeringen ved Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej.³

³ Kilde: Tina Wexøe Ertbjerg, trafikplanlægger i Ballerup Kommune. Idekatalog: ”Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling” Bycirkelens sekretariat 2014

Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej

Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej er et centralt busknodepunkt i Ballerup med 9 buslinjer og 800 daglige buspassagerer.⁴

Før renoveringen var der opstillet 24 pladser, men faciliteterne var nedslidte og der var mange parkerede cykler uden for stativ. Ballerup Kommune fik tilskud fra Region Hovedstadens cykelparkeringspulje til at opgradere faciliteterne for at gøre det mere attraktivt at kombinere cykel og bus.

Der blev etableret 48 nye pladser, hvoraf de 40 var overdækkede. Stativerne er lænestativer, som giver brugeren mulighed for at låse cyklens stel fast til stativet med egen lås. Inventaret er fra Byform og projektet kostede samlet godt 300.000 kr.

Erfaringer og resultater

Evalueringen af projektet viser, at der i vinterhalvåret er sket en stigning fra 21 til 30 fast parkerede cykler efter etablering af de nye faciliteter.

Derudover viser tællingerne også, at der ikke længere er cykler parkeret uden for stativ ved Agedrupvej.⁵

⁴ Ballerupbladet 24. feb. 2015

⁵ "Slutråpport. Opgradering og udvidelse af cykelparkering ved busknodepunkt Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej". Ballerup Kommune 2015

Ring 4 – O4-Nordbuen/Klausdalsbrovej



Fotos: Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling” Bycirkkens sekretariat 2014

I 2012 anlagde Ballerup Kommune en overdækket cykelparkering på stoppestederne for buslinjerne 400S og 165 på begge sider af O4 i krydset O4/-Nordbuen/Klausdalsbrovej.

Før opgraderingen bestod cykelparkeringen af ca. 20 nedslidte og utidssvarende pladser.

Efter opgraderingen er cykelparkeringen på de to lokaliteter udvidet til hhv. 20 pladser på vestsiden og 10 pladser på østsiden. Da hovedparten af cyklisterne kommer fra Egebjergområdet (fra vest (Nordbuen)) flyttede kommunen 10 af de gamle cykelstativer rundt om hjørnet til Nordbuen. En dobbeltrettet cykelsti løber mod Egebjerg, hvilket gør det oplagt at cyklister i højere grad anvender den vestlige cykelparkering, uanset om de skal med bussen nordpå eller sydpå.

De gamle stativer er udskiftet med trekantede lænestativer fra Byform. Taget på overdækningen er holdt i samme blå farve som de gængse buslæskærme for at skabe en gennemgående tråd i udtrykket. Overdækningerne er udstyret med hver 5 lænestativer med 50 cm. afstand. Anlægsomkostningerne til cykelparkeringen har været ca. 210.000 kr.

Opgraderingen blev markedsført i en omdelt folder til de deltagende virksomheder i Ballerup Kommunes mobilitetsnetværk.

Erfaringer

Det er kommunens erfaringer, at placering af ny / udvidelse af eksisterende cykelparkering skal tænkes sammen med stiforholden for at blive brugt optimalt. Brugen af cykelparkeringen på østsiden af Ring 4 (ved Klausdalsbrovej) er begrænset, hvilket sandsynligvis er begrundet i en lidt uhensigtsmæssig placering ift. krydsningsmuligheder af O4. Optimalt burde den østlige cykelparkering ligge før krydset, men dette har pga. fredningsmæssige forhold ikke været muligt.

Den korte afstand på 50 cm mellem bøjlerne betyder, at brugerne først begynder at presse cykel nr. 2 ind mellem bøjlerne, når alle bøjlerne er optaget af én cykel. 4 bøjler pr. overdækning medfører en afstand på 60 cm mellem bøjlerne, hvilket vil gøre det nemmere at parkere. Dette reducerer dog antallet af pladser pr. overdækning fra 12 til 10.

Til gengæld bruges bøjlerne i stort omfang til at låse cyklerne fast, hvilket er en fordel i forhold til forhjulsstativer.⁶

Skovvej/Egebjergvej



Fotos: Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling" Bycirkkens sekretariat 2014

I 2012 etablerede Ballerup Kommune en overdækket cykelparkering ved stoppestedet for 500S på Skovvejen, umiddelbart nord for krydset Skovvejen/Egebjergvej.

Før opgraderingen bestod cykelparkeringen af ca. 20 nedslidte og utidssvarende pladser.

De gamle stativer blev udskiftet med trekantede lænestativer fra Byform og disse blev overdækkede. Taget på overdækningen er holdt i samme blå farve som de gængse buslæskærme for at skabe en gennemgående tråd i udtrykket.

Cykelparkeringen blev "vendt om", så cykelstativerne er orienteret i retning mod cykelstien og den retning, cyklisterne kommer fra. Cyklerne er således parkeret med front mod vejen, modsat de fleste andre. Anlægsomkostningerne til cykelparkeringen har været ca. 130.000 kr.

Erfaringer

Det er kommunens erfaringer fra dette stoppested, at en tilstrækkelig bredde mellem lænestativerne er meget vigtig for en optimal brug af parkeringen. Mere pladskrævende cykler (eksempelvis cykler med barnestole) gør det vanskeligt at udnytte parkeringen helt.⁷

⁶ Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling" Bycirkkens sekretariat 2014 s. 7-8

⁷ Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling" Bycirkkens sekretariat 2014 s. 8-9

Herlev Kommune

Herlev Bygade



Fotos: Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling” Bycirkkens sekretariat 2014

Herlev Kommune anlagde i 2012 en overdækket cykelparkering i krydset Herlev Bygade/Ringvejen.

Før opgraderingen bestod cykelparkering af nogle slidte og utidssvarende vægstativer.

Efter opgraderingen omfatter cykelparkeringen 32 overdækkede pladser ved Herlev Bymidte i tæt tilknytning til fodgængerfelterne over Herlev Bygade og Herlev Ringvej. Cykelparkeringen ligger ikke i direkte relation til et busstoppested; der er ca. 100 m til stoppestedet for 300S på Herlev Ringvej, og ca. 150 m til stoppestedet for 350S på Herlev Hovedgade. Cykelparkeringen er udstyret med cykelpumpe, infostander med realtidsoplysninger for bus og tog samt en bænk.

Anlæg af cykelparkeringen har beløbet sig til ca. 230.000 kr.

Erfaringer

Projektet er ikke egentligt evalueret, men den fulde belægning på stoppestedet indikerer, at brugerne er tilfredse.

Det er kommunens erfaringer fra dette stoppested, at cykelparkering ikke nødvendigvis skal anlægges i direkte relation til et busstoppested for at være attraktivt for buspassagerer. Placeringen her i tæt tilknytning til et centralt krydsningspunkt i Herlev benyttes af mange buspendlere, fordi cykelparkeringen ligger bedre ift. "hjemkomst-busstoppestedet" end "afgangs-busstoppestedet". Det kan således være mere hensigtsmæssigt at placere cykelparkering tæt på et krydsningspunkt, fremfor ved stoppestedet.

Den udvidede cykelparkering har ikke givet anledning til øgede drifts- og renholdelsesomkostninger. Faktisk tværtimod, da cyklerne – modsat tidligere – nu er koncentreret på ét sted.⁸

⁸ "Bycirklen. Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling” Bycirkkens sekretariat s. 9-10

Helsingør Kommune

Superstoppesteder



Fotos: Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Trafik og Veje, december 2012. Simon Wrisberg, Helsingør Kommune og Simon Peter Spanggaard, Moe og Brødsgaard

I Helsingør Kommune blev der i 2012 etableret fire "superstoppesteder". Formålet med superstoppestederne var at forbedre passagerernes oplevelse af service og faciliteter for derigennem at øge antallet af passagerer til bussen. Især var der fokus på at tiltrække nye passagerer, der kombinerer cykel og bus.

Det samlede budget var 2 mio. kr. Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje har givet halvdelen af udgifterne i tilskud.

Inden egentlig etablering af superstoppestederne blev der udarbejdet et idékatalog med fokus på forskellige former for udstyr.⁹

De fire udvalgte stoppesteder er en del af kommunens A-busnet og ligger på:

- Erhvervsskolen nord på Esrumvej i Helsingør
- Erhvervsskolen syd på Esrumvej i Helsingør
- Hestens Bakke Øst på Borgmester P. Christensens Vej i Helsingør (ved Vapnagård)
- Tikøb Skole på Harreshøjvej i Tikøb

Alle stoppestederne har et genkendeligt ensartet arkitektonisk udtryk. De er udstyret med følgende faciliteter:

- Informationsstandere med realtidsinformation
- Wifi
- Regionale trafik kort med skiftemuligheder til bus og tog samt cykelkort over de anbefalede pendlerruter i kommunen

⁹ Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Idékatalog. Moe og Brødsgaard. 2011

- Rummelige læskærme med LED-lys ind- og udvendige plinte (Inventarum)
- Cykeloverdækninger med LED-lys (Inventarum)
- Drikkevandsfontæner (Water Sculpture)
- Aktivitetsredskaber (Urban Design Berlin, Uno Koncept)
- Taktile belægninger og belyste køreplaner
- Cykelpumper, kompressor (Flexys)
- Clear Channel står for drift og vedligehold mod opstilling af reklamevitruiner¹⁰



Fotos: Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Trafik og Veje, december 2012. Simon Wrisberg, Helsingør Kommune og Simon Peter Spanggaard, Moe og Brødsgaard

Evaluering og anbefalinger

Helsingør Kommuner skønnede inden, at der ville ske en passagertilvækst på 2 % efter projektets gennemførelse. Eftertællinger 3 måneder efter ibrugtagning viser dog et fald i passagertallet på 3 af de 4 busstoppesteder. Etableringen af superstoppestederne faldt dog sammen med gennemførelse af store ændringer i busstrukturen i A-busnettet, hvorfor tællingerne nok mere er et udtryk for disse ændringer end etablering af de nye stoppesteder. Helsingør Kommune forventer at effekterne af etablering af superstoppestederne først kan ses på længere sigt.

I forbindelse med en evaluering af A-busnettet som helhed er buskunderne blevet spurgt om deres tilfredshed med stoppestedsforholdene. Generelt er 77% af buskunderne tilfredse med stoppestedsforholdene i A-busnettet, men kigger man specifikt på kunderne ved superstoppestederne er tilfredsheden med disse på 87%.

¹⁰ Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Trafik og Veje, december 2012. Simon Wrisberg, Helsingør Kommune og Simon Peter Spanggaard, Moe og Brødsgaard

Helsingør Kommune anbefaler derudover:

- Vælg standardudstyr – lettere at håndtere udbud. Driftsikre produkter.
- Bestil udstyr i god tid, da der er lang leveringstid på produkterne
- Vær særlig opmærksom ved indkøb af drikkevandsfontainer
- Sørg for at stoppestederne etableres i tilknytning til kommunens cykelstinet, så de etablerede faciliteter også kan tjene andre end buskunderne.
- Husk at tænke på vandalsikring og vedligehold efter etablering
- Reklamer kan evt. finansiere drift og vedligehold
- Hav fokus på trafiksikkerhed og oversigtsforhold ved design af løsningen¹¹

¹¹ Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Afrapportering af det afsluttede projekt. Trafikstyrelsen, september 2012

Furesø

S-busholdepladsen ved krydset mellem Frederiksborgvej/Stavnsholtvej



Tidligere var cykelparkeringen adskilt fra busstoppet med en bredhæk.



9 bilparkeringspladser blev inddraget for at få plads til tilstrækkelig overdækninger.

Furesø Kommune arbejder målrettet med at gøre det mere attraktivt for kommunens pendlere at kombinere cykel og kollektiv transport i stedet for at tage bilen.

Kommunen gennemførte i 2014 et projekt støttet af Vejdirektoratets og Region Hovedstadens cykelpuljer, som bl.a. indeholdt etablering af cykelparkering ved S-busholdepladsen ved krydset mellem Frederiksborgvej/Stavnsholtvej som også er supercykelstien Farumrutens endepunkt.

Inden projektet bestod den eksisterende cykelparkering af en række ældre forhjulsstativer uden overdækning, som var placeret bag en hæk, der spærrede den direkte adgang til busstoppestedet.

Efter opgraderingen består cykelparkeringen af:

- 96 specialudviklede overdækkede lænestativer med indbygget låsemulighed samt 3 ladcykelpladser
- Service i form af siddepladser, cykelservice og vandpost under overdækningen
- Plads med bede, beplantning og siddemuligheder
- Højresvingsbane for cyklister, der kommer af Stavnsholtvej
- Cyklisttæller, som viser antal cyklister pr. dag og år, temperaturen, klokken og næste afgangstider for S-toget (næste afgangstid for busserne vises på Movias stander ved busstoppet).

Der er brugt ca. 1. mio. kr. på cykeloverdækning, cykelstativer, plantekummer, planter, cykelservice, vandpost, rådgivere mm. Dertil kommer belægningsarbejde og fjernelse af eksisterende cykelparkering og beplantning.

Markedsføring

Furesø Kommune har gjort en del for at inddrage brugerne i en testfase, markedsføre den nye løsning gennem flyers, lokalpressen, hjemmeside og Facebook og givet mulighed for feedback via Facebook. Derudover er der lavet en video, som viser, hvordan man bruger stativet. Videoen ligger på YouTube og på kommunens facebookside, hvor den blev set af 22.000 den første uge.

<https://www.youtube.com/watch?v=9I-pUTMxbNY>

Resultater

Projektet er evalueret gennem registreringer af antal cykler og af hvorvidt stativets låsesystem anvendes af brugerne samt gennem brugerinterviews.

Tællinger af parkerede cykler

På figur 1 ses resultat af tællingerne af parkeret cykler på Frederiksborgvej i tidsrummet B. 9.00 – 10.00. Hovedparten af de personer der parkerer deres cykel her, formodes at tage videre med bussen. Efter etableringen af det nye parkeringsanlæg er andelen af parkerede cykler steget med 29-30 % i gennemsnit.

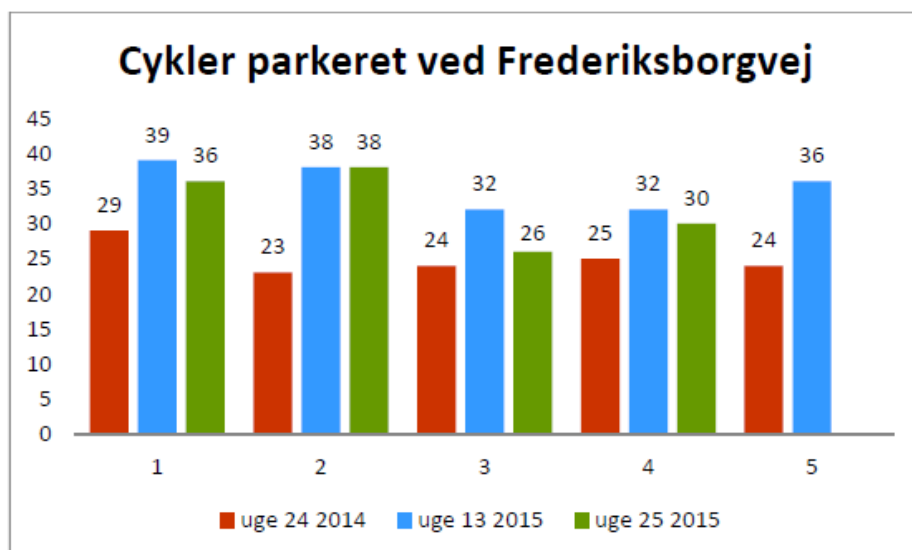


Fig. 1. Tællinger af parkerede cykler i tidsrummet B. kl. 9.00 – 10.00 ved Frederiksborgvej.

Brug af furesøstativet

Vi har målt på, hvor mange der benytter låsefunktionen i furesøstativet. Dette er gjort, for at få et indtryk af efterspørgslen på sådan en type låsefunktion. På figur 4 kan der ses en stigning i antallet af brugere, der benytter låsefunktionen. Denne tendens forventes at stige i takt med, at flere bliver opmærksomme på muligheden.

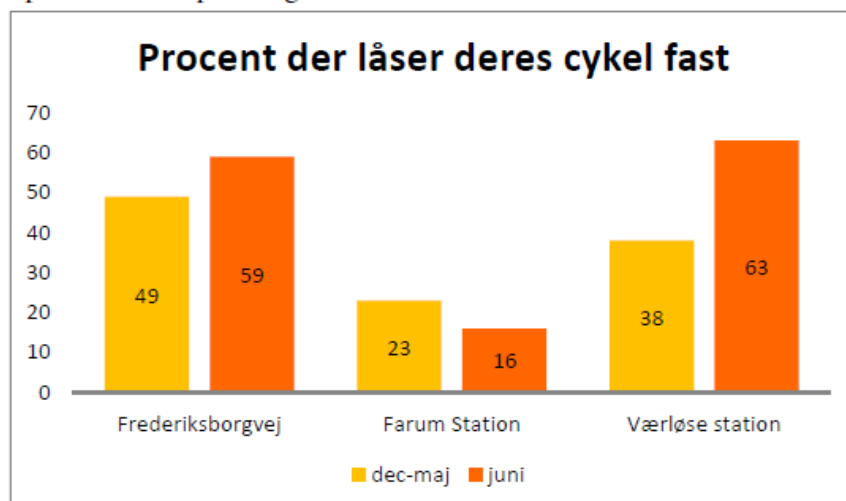


Fig. 4. Procentvis andel af dem, der benytter furesøstativet og også benytter låsefunktionen eller hullet i stativet til egen kædelås.

Resultat af interviews

Der blev i alt gennemført 84 interviews, der fordeler sig med 22 på Frederiksborgvej, 50 på Farum Station og 12 på Værløse station. De blev gennemført på følgende datoer: 3. okt. 2014 på Farum Station, 22. april 2015 på Frederiksborgvej og d. 29. april 2015 på Værløse Station.

Emne	Frederiksborgvej	Værløse St.	Farum St.
Antal interviewede	22 stk.	12 stk.	50 stk.
1. Hvor ofte cyklen anvendes	%	%	%
Dagligt eller næsten dagligt	59	75	64
Et par gange om ugen	23	0	14
Nogle gange om måneden	0	0	4
Sjældnere	14	17	16
Dette var første gang	5	8	2
2. Synes det er nemt eller meget nemt at finde en parkeringsplads	100	100	58
3. Synes det er blevet hurtigere at parkere cyklen og nå bus/tog	64	17	-
Hvor meget hurtigere i gennemsnit	2,25 min	1 min	-
4. Mener det er nemt eller meget nemt at bruge furespstativet	45	0	-
5. Har ændret brugsmønster i forhold til måden der parkeres på	48	42	-
6. Føler sig tryk eller meget tryk ved at parkere cyklen	52	34	62
7. Mener at furespstativet sikrer cyklen bedre	90	82	84
8. Den nye cykelparkering gør en forskel på hvor ofte cyklen vælges	24	0	-

Fig. 5. Sammenfatning af interviewundersøgelser. Tallene er i procent med mindre andet er angivet.

- Andelen af parkerede cykler er steget med 30%
- Knap 60% af brugerne anvender den indbyggede låsemulighed i stativet
- Der er stor tilfredshed med det nyudviklede stativ, og 64% synes, at det er blevet hurtigere og nemmere at parkere. Brugerne mener, at de sparer over 2 minutter
- 52% føler sig trygge ved at parkere
- 24% angiver, at løsningen gør, at de bruger cyklen oftere end før¹²

Hvor stor en andel af de 30% flere parkerede cykler, der er nye brugere af bussen, siger evalueringen ikke noget om.

¹² Evalueringsrapport. CykelP i Furesø Kommune. Furesø Kommune 2015.

Roskilde

Superstoppesteder



Holbækvej før og efter. Foto: Movia

Etablering af superstoppesteder i Roskilde var en del af projektet "Roskilde – Danmarks bedste trafikby", som var et partnerskab mellem Movia, Arriva og Roskilde Kommune. Projektet løb fra 2011 til 2014 og blev støttet af Trafikstyrelsens Passagerpulje.

Det overordnede formål med projektet var at tiltrække flere passagerer ved at profilere og opgradere den kollektive trafik i forbindelse med etablering af et nyt A-busnet i Roskilde. Et af indsatsområderne var "Den sammenhængende rejse", hvor etablering af 5 superstoppesteder med gode muligheder for at kombinere cykel og bus var et af delprojekterne.

De 5 stoppesteder er ifølge projektbeskrivelsen:

- Kongemarksvej
- Holbækvej ved Katedralskolen
- Himmelev Sognevej ved Himmelevcentret
- Møllehusvej ved Fakta i retning væk fra Roskilde
- Holbækvej ved Gyldenkærnevej

Der er ifølge afrapporteringen opstillet følgende udstyr ved de 5 stoppesteder:

- Overdækket cykelparkering
- Wire-lås
- Luftpumpe

Superstoppesteder har kostet ca. 150.000 kr. pr. stk. inkl. moms for cykeloverdækning, cykelstativ og cykelpumpe.

Stoppestederne er udvalgt pga. deres placering på steder i byen, hvor det blev vurderet at flest ville kombinere cykel og bus.¹³

Evaluering

I evalueringen af projektet har cykelstoppestederne ikke meget fokus. Der står følgende¹⁴:

Superstop er det initiativ inden for den sammenhængende rejse, der evalueres dårligst i forhold til kendskab og brug. 18 procent af borgerne har hørt om initiativet, og yderligere 5 procent har brugt det (Figur 14). Det skal dog til dels forklares af, at der alene er etableret 5 Superstop i periferien af A-buslinjerne, hvor det var hypotesen, at flere cykler til busstoppet og skifter til bus. Derfor er det naturligt, at en mindre andel har kendskab og benyttet Superstop.

I fokusgrupperne blev det resultat understøttet, idet meget få kunne genkende initiativet med Superstop. Endvidere gav fokusgrupperne indtryk af, at Superstop i højere grad er 'nice to have' end 'need to have'. Initiativet synes at henvende sig til så smal en målgruppe, at det ikke forventes at have nogen betydelig effekt på det samlede mål om at skabe bedre sammenhæng.

Indholdet på Superstoppene blev vurderet positivt, men få brugte de valgte stop og havde svært ved at se, at de skulle bruge cyklen mere som transportmiddel til bussen af den grund. Selvom passagererne anerkender problemer med, at forholdene til cyklerne ikke er optimale ved stoppestederne, så er der flere barrierer for at bruge bussen. Barrierer, der fylder mere for dem, end der kan overkommes med etableringen af et Superstop i nær afstand til deres bopæl. Superstoppene kommer dermed ikke til at lykkes med at gøre forskellen for deres transportadfærd.

Også i interviewene med projektdeltagerne blev Superstoppene beskrevet som et "luksus-initiativ", der i mindre grad end eksempelvis de digitale skærme opleves at have en effekt på passagertal og -tilfredshed. Af interviewene med projektets parter fremgik det imidlertid også, at placeringen af Superstoppene ændrede sig undervejs i forbindelse med høringer. Det er derfor i nogen grad udtryk for en "kompromisløsning" og ikke nødvendigvis de mest hensigtsmæssige placeringer. Ved etablering af nye Superstop er det vigtigt at være opmærksom på, at de placeres i en afstand fra centrum, så de lige præcis motiverer tilbøjelige bilister til i stedet at cykle et kort stykke og tage bussen. 3-5 kilometer bliver i interviewene fremhævet som den optimale afstand.

Jens Falk fra Roskilde Kommune supplerer med, at superstoppestederne kun bliver brugt i begrænset omfang. Og at forklaringen skal findes i de bindinger, der var lavet til placering:

- Binding til A-busnet
- Min. 2 km afstand til byen

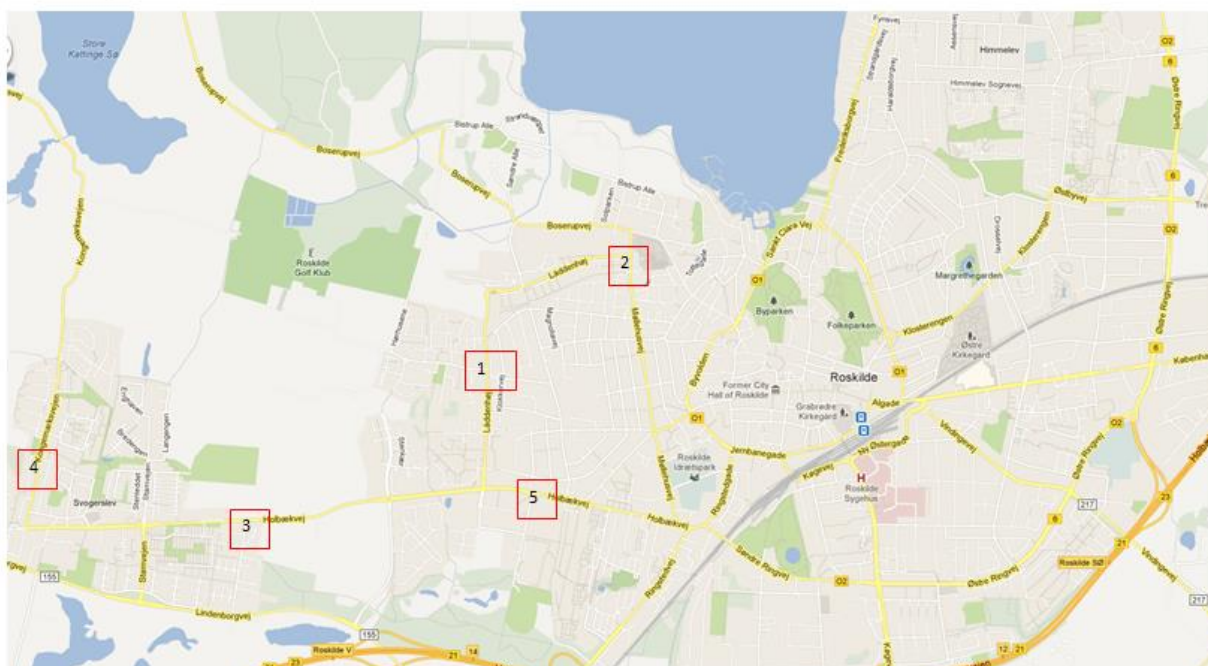
¹³ "Roskilde – Danmarks bedste trafikby". Afrapportering til Trafikstyrelsen, juni 2014

¹⁴ "Evaluering af projektet "Roskilde - Danmarks bedste trafikby"" Movia og Epinion marts 2014

- Matrikulering omkring stoppested.. hvor var det muligt, uden at købe jord, eller anden fysisk begrænsning.

Han mener, at kommunen i stedet skulle have scannet hele kommunen og prioriteret, hvor behovet var størst. Derudover skulle superstoppestederne ikke have været knyttet til A-busnettet i Roskilde by, men til S-busstop ude i kommunen.

1. Låddenhøj ved Margrethesvej mod Møllehøj
2. Møllehusvej ved Fakta mod Sankt Hans
3. Holbækvej ved Gyldenkernevej
4. Kongemarksvej
5. Holbækvej ved Katedralskolen



Oversigt over placering af superstoppesteder. Movia.

Øvrige projekter under Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje

Projekter, der involverer cykelparkering og busser, men hvor resultaterne enten ikke tilgængelige i Trafikstyrelsens vidensbank, ikke er afsluttet endnu, eller hvor cykelparkering ikke fylder meget i evalueringen:

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Puljer/BusPuljer/ShowCardDetail.aspx?id=73>

Næstved Kommune: Næstveds nye busstationer (2010-2012)

Næstved kommune ønsker at etablere en ny type terminaler ved den regionale bustrafik med høj standard i relation til design, komfort, information og cykelparkering. Målet er at skaffe flere buspendlere, som i dag anvender bil ved hjælp af god kombination imellem bus og cykel

Hørsholm Kommune: Opgradering af busstoppesteder i Hørsholm Kommune (2012)

Opgradere de mest benyttede busstoppesteder i Hørsholm Kommune ved en række delelementer alt efter det enkelte stoppesteds opgraderingsbehov. Herunder etablering af lys, repos, øget tilgængelighed og elektronisk information, samt cykelparkering. Formålet er overordnet at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik samt fastholde de nuværende.

Fynbus: Kombinationsrejser - med bus og cykel (2011-12)

Der er stort behov for at fremme kombinationsrejser med bus og cykel. Projektet vil satse på en række nye tilbud: Cykler inde i og foran bussen, pladsreservation, cykelanhænger, sikker cykelparkering ved stoppestederne og markedsføring af kombinationsrejser.

Aalborg Kommune: Cykelparkering ved kollektive knudepunkter i Aalborg Midtby (2015-2016)

Projektet omfatter udarbejdelsen af en cykelparkeringsstrategi inkl. en designmanual, der skal sikre høj kapacitet og kvalitet af cykelparkering fremadrettet. Herudover indgår ca. 400 nye parkeringspladser med forskelligt serviceniveau ved 4 lokaliteter i.f.m. kollektive knudepunkter i Aalborg Midtby.

Vejle Kommune: Cykelparkering i Vejle Midtby (2015-2016)

Udarbejdelse af en cykelparkeringsstrategi for Vejle Midtby samt etablering af cykelparkering i 4 nedslagspunkter på akse mellem Vejle Banegård og Vejle Campus.

Viborg Kommune: Forbedret cykelparkering til Viborg Station og Busterminal (2015-2016)

Formålet med det ansøgte projekt er at opgradere den eksisterende cykelparkering syd for broen. I dag er der ikke etableret faciliteter for cykelparkering, blot anlagt en mindre grusplads. Projektet forudsætter en ny bro, der er bredere end den eksisterende. Broen anlægges af Viborg Kommune som en del af en større omlægning af trafikken i området. Der etableres 40 cykelstativer i terræn med fast belægning på bastionen, et værn mod baneskrænten, belysning samt støttemur. Desuden reduceres beplantningen, så cykelparkeringen bliver mere tryk i mørketiden.

Københavns Kommune: Cykelparkering ved større busstop (2016-2018)

Projektets formål er at forbedre kapaciteten og opgradere cykelparkeringsfaciliteterne ved udvalgte busstoppesteder for at gøre det attraktivt for pendlere at kombinere cykel og bus. Der tages udgangspunkt i +Way ruten i København, og på baggrund af erfaringerne fra dette pilotprojekt udvikler kommunen et koncept, der implementeres andre steder i København.

6 Praksis i kommunerne

Fredensborg Kommune



Foto: Cykelpolitik. Fredensborg Kommune

Tilbage melding fra Karoline Grum-Schwensen, Fredensborg Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Fredensborg Kommune er i gang med at opgradere serviceniveauet på vores busstoppesteder med udgangspunkt i Movias anvisninger for indretning. Dvs. de mest benyttede busstoppesteder først. Det er typisk busstop på pendlerruter, ved kollektive trafikknudepunkter og stationer og vigtige rejsemål.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Der indgår prioritering af særlige lokaliteter ved udpegningen af busstop, hvor cykelparkering skal prioriteres.

Ved stationerne er det DSB, som typisk ejer og anlægger cykelparkering.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Mest almindelig cykelparkering ved busstoppesteder, men der kan prioriteres overdækket cykelparkering på særlige steder. Vi er igangværende ved at afprøve cykelpullert, hvor man stiller cyklen opad og kan låse med egen kædelås.

Belysning er typisk den almindelige vejbelysning, da vi normalt ikke fremfører strøm til busstoppestederne. Vi er opmærksomme på solcelleløsninger, men har ikke afprøvet løsninger.

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

De nye cykelpullerter bliver kun anvendt i ringe grad, men det kan skyldes, at folk ikke helt kender systemet.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Kommunale midler.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Fredensborg Kommune har besluttet en cykelpolitik, hvor et af punkterne er: Bedre cykelparkering og sammenhæng til kollektiv trafik. Vi er i gang med en cykelhandlingsplan, som mere konkret arbejder med indsatserne for at indfri cykelpolitikken, men den er ikke vedtaget endnu, så vi kender ikke prioriteringerne.

I forbindelse med at opgradere serviceniveauet på vores busstoppesteder, har vi med udgangspunkt i Movias anvisninger for indretning udarbejdet retningslinjer for, hvilket inventar der skal være på busstoppestederne. Overdækket cykelparkering er et ønske fra det lokale Cyklistforbund, men har pt. ikke kunnet prioriteres økonomisk.

Har du/I nogen anbefalinger, som I vil give videre?

- Prøve at opnå et en designmæssig sammenhæng i valg af inventar.
- Huske at busstoppestederne skal være indrettet tilgængeligt for handicappede, så cykelparkering er placeret hensigtsmæssigt for dem også.
- Sammenhæng med stisystem for fodgængere og cyklende ved placering af busstoppesteder. Det kan specielt være problematisk ved separerede trafikformer, hvor cykel/gangstier er underført vejen og forbindes med stejle trapper fra stierne til vejen.
- Fokus på belysningsmuligheder med solceller. Mange busstoppesteder er på landet, hvor der ikke er tilgang til strøm.

Odense Kommune



Cykelparkering ved busstoppested Odense. Foto: Odense Kommune

Tilbage melding fra Troels Andersen, Odense Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Primært ved de centrale stoppesteder med regionale buslinjer.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Stationer og større knudepunkter prioriteres.

Adamsgade

Senest er cykelparkeringen ved stationen og busterminalen blevet opgraderet. Arealet, hvor det seneste cykelparkeringshus er anlagt havde før 140 pladser. Antallet af parkerede cykler var dog væsentligt højere og området var præget af kaos.

Den nye løsning har 440 pladser. Cykelstativerne er Easy lift-stativer fra VEKSØ i to etager. Stativerne er med hydraulik som hjælper med løft – både op og ned for at gøre brug særlig let. I forbindelse med konstruktionen er der et overdækket areal, hvor trailere, ladcykler og andre mere pladskrævende cykler kan parkere uden for stativerne.

Effekten af cykelparkeringshuset er som ventet, at antallet af cyklister omkring OBC er steget mere end forøgelsen i antallet af cykelparkeringspladser.¹⁵

¹⁵ "Evaluerings af p-hus på Adamsgade." Odense Kommune 2015 s. 3. og 5



Ny cykelparkering ved busterminalen og stationen i Odense. Foto: Fra "Evaluerings af p-hus på Adamsgade." Odense Kommune 2015

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Der anvendes typisk standardcykelparkering uden overdækning, da der er tale om dagparkering.

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, glattere kunder etc.?

De bliver brugt af busrejsende på vej til bussen – ikke fra bussen. Vi ved ikke, hvordan det påvirker kunderne.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Det betales af kommunens anlægsbudget.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Det fremgår af "Strategi for kollektiv trafik i Odense 2014-2020", at "Der skal skabes bedre sammenhæng ved omstigning imellem den individuelle trafik (biler, cykler og gang) og den kollektive trafik (bus, tog og taxa)". Og i den forbindelse at "Knudepunkterne bør indrettes som miniterminaler

med overdækkede læskure, gode informationsmuligheder og med såvel cykelstativer som by- og pendlercykler.”¹⁶

Har du/I nogen anbefalinger, som I vil give videre?

Der er behov for at afdække behov og effekter af mere cykelparkering.

¹⁶ "Strategi for kollektiv trafik i Odense 2014-2020". Odense Kommune 2014 s. 19

Horsens Kommune



Cykelparkering i to etager (Easy lift, VEKSØ) ved trafikterminalen i Horsens. Foto: Cykelparkeringsplan 2014. Horsens Kommune s. 12

Tilbage melding fra Niels Christian Mikkelsen, Horsens Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Reelt har Horsens Kommune prioriteret alle disse ved at etablere gode cykelfaciliteter på Trafikterminalen i Horsens samt ved miniterminalen/storstoppestedet i/ved Vitus Berings Plads. Der er også mulighed for parkering af cykler ved Brædstrup rutebilstation, men uden at der er reserveret plads til cykelparkering og opstillet cykelstativer.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Horsens Kommune har specielt prioriteret cykelparkeringen i forhold til Horsens Trafikterminal, hvor både tog og busser "mødes". Her er der etableret ca. 588 pladser for cykelparkering med mulighed for udvidelse med yderligere 50 cykelparkeringspladser. Ved Vitus Berings Plads (terminalområdet) er der etableret plads for 45 cykler.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Horsens Kommune har udarbejdet Cykelparkeringsplan 2014.

http://horsens.dk/~media/Publikationer/TeknikOgMiljoe/PlanBygOgVej/VejOgTrafik/Cykelparkeringsplan_2014_endelig_1up_pdf.ashx?la=da

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

Ja løsningerne bliver brugt meget. En før-efter analyse på Trafikterminalen i Horsens viser stor tilfredshed i forhold til de forbedrede vilkår for cykelparkering. Se vedhæftede udsnit af før/efteranalysen fra Trafikterminalen i Horsens.¹⁷

7.2 Resultater af registreringen

I registreringen er der i den åbne cykelparkering maksimalt registreret 463 cykler, hvilket giver en udnyttelsesprocent på 86 %, da der er i alt 540 åbne cykelparkeringspladser. Udnyttelsesprocenten ligger for de talte timer gennemsnitligt på 72 %. Målet om mindst at have 5 % ledige pladser i den åbne cykelparkering er derfor opfyldt.

For den aflåste parkering er der højest registreret 17 cykler hvilket giver en udnyttelsesprocent for de 48 aflåste pladser på 35 %. Gennemsnitligt er udnyttelsesprocenten på 31 % for de talte timer. I forhold til de opstillede succeskriterier er der altså stadig meget ledig kapacitet til rådighed.

I forhold til cykler placeret udenfor stativerne er der registreret forholdsvis mange cykler, der ikke er placeret i cykelstativerne. Således er der i ét kvarter registreret 76 cykler, der ikke var placeret i et cykelstativ. Gennemsnitligt er der registreret 63 cykler uden for cykelstativerne. Målsætningen om maksimalt 50 cykler udenfor cykelparkeringen kan derfor ikke siges at være opfyldt.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Svar: Horsens Kommunes egenfinansiering og ved Cykelpuljemidler.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Horsens Kommune har i 2014 udarbejdet en cykelparkeringsplan fra 2014 som er politisk vedtaget incl. parkeringsnorm. Se den på kommunen hjemmeside:

http://horsens.dk/~media/Publikationer/TeknikOgMiljoe/PlanBygOgVej/VejOgTrafik/Cykelparkeringsplan_2014_endelig_1up_pdf.ashx?la=da

¹⁷ "Horsens Trafikterminal. Brugerundersøgelser før og efter fornyelse" Horsens Kommune, DSB og Midttrafik Januar 2014 s. 40

Har du/I nogen anbefalinger, som I vil give videre?

Se Cykelparkeringsplan fra 2014 på kommunen hjemmeside:

http://horsens.dk/~media/Publikationer/TeknikOgMiljoe/PlanBygOgVej/VejOgTrafik/Cykelparkeringsplan_2014_endelig_1up_pdf.ashx?la=da

Silkeborg Kommune



Eksempler på busstoppesteder med cykelparkering i Funder og Stockholmsvej/Gøteborgvej i Silkeborg. Foto: Silkeborg Kommune

Tilbage melding fra Yvonne Hjort Sørensen, Silkeborg Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Silkeborg Kommune har etableret nogle cykelstativer ved nogle af vores yderstoppesteder i bybussens rutenet for at gøre det nemmere for kunder til den kollektive trafik at cykle hen til et stoppested og køre videre med bussen ind til Silkeborg.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Stativerne er sat op de steder, hvor vi kunne konstatere, at der ofte stod cykler bag ved læskærmen eller ved standen. Vi har ikke nogen egentlige retningslinjer for opsætning af cykelstativer. Det har udelukkende været et skøn, hvor de skulle opsættes.

Vi har også cykelstativer ved nogle udvalgte stoppesteder, hvor mange skolebørn benytter sig af bussen, men det er længe siden de er etableret.

I forbindelse med ombygningen af Trafikterminalen blev der også etableret flere cykelstativer – både nogle, som er aflåste og overdækkede, samt nogle der er placeret i det fri. Der blev også etableret cykelparkering i to etager med Easy-lift-stativer fra VEKSØ.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

De cykelstativer, vi har sat op ved stoppestederne er købt hos HSM Industri A/S. Der er plads til 3-4 cykler ved hvert stativ. Jeg vil tro, at vi etablerede 15-18 cykelstativer i 2013/14.

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

Mere cykelparkering ved trafikterminalen har betydet flere parkerede cykler.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Kommunale midler.

Aarhus Kommune



Cykelparkering ved busstop langs Ringvejen. Foto: Aarhus Kommune. Overdækket Aros cykelparkering ved endestationen i Risskov. Foto: Gottlieb Paludan Architects

Tilbage melding fra Pablo Celis, Aarhus Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Primært ved de regionale busstop langs med Ringvejen

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Ja, vi prioriterer stationer og terminaler, men har også opsat stativer ved alm. busstoppesteder.

Bl.a. har Aarhus Kommune fået midler fra Cykelpuljen til at fremme kombinationsrejser mellem kollektiv trafik og cykler ved at anlægge cykelparkering ved knudepunkter for den kollektive trafik. Der er i alt blevet etableret 188 lænestativer med supplerende wire til aflåsning af cyklen fordelt på 15 lokaliteter. Alle stativer bliver benyttet i dag og på alle lokaliteter svarer antallet af stativer godt til efterspørgslen. Der er ikke registreret lokaliteter med for få stativer.

Derudover er der etableret en højklasset overdækket cykelparkering ved endestationen for bybusser i Risskov. Her er der etableret 78 nye pladser. Behovet før etablering var 45 cykelpladser og anlægget bruges i dag dagligt af ca. 70 cykler.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Primært simple forhjulsholdere med overdækning eller lænestativer

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

Vi kan se, at de bliver brugt, og at der kommer ca. 25 procent flere cykler til, når vi etablerer cykelparkeringen

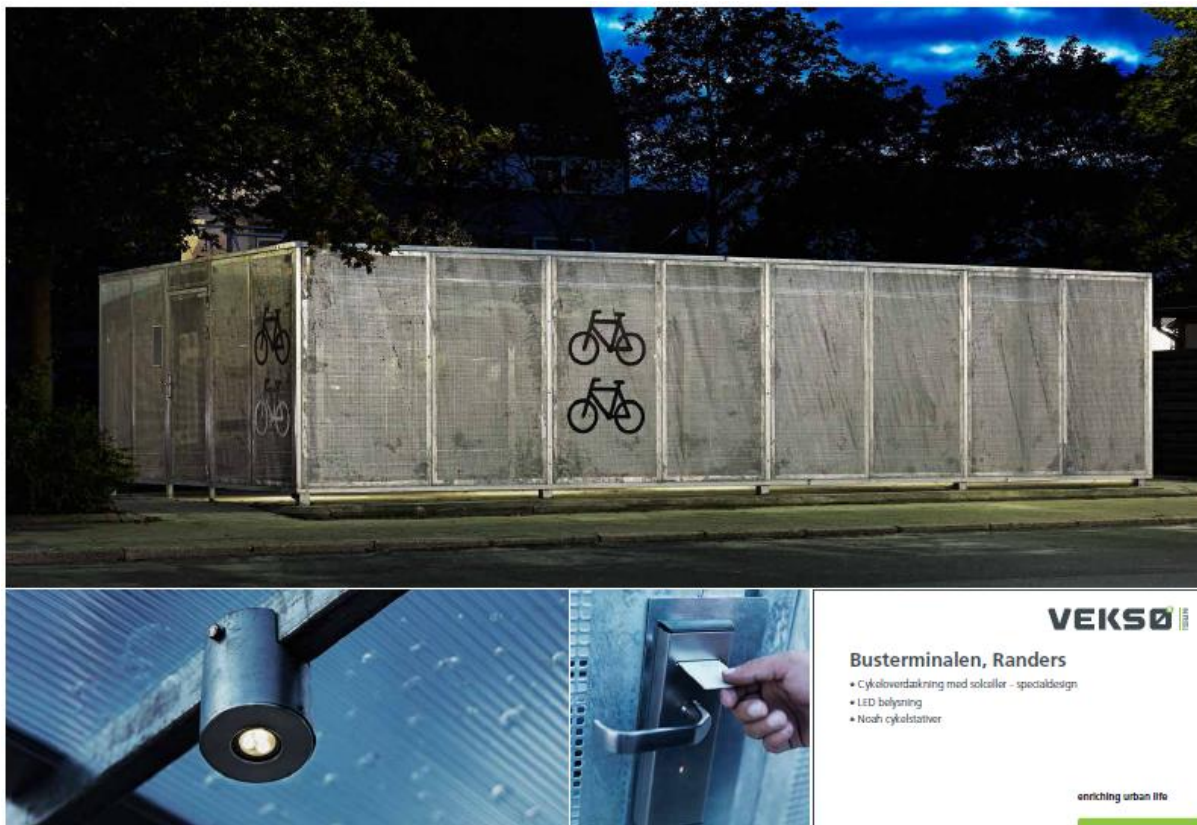
Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Kommunale midler plus støtte fra Trafikstyrelsen og Trafikministeriet

Har I en politik/retningslinjer på området?

Ja, flere kombinationsrejser i kommunen

Randers Kommune



Aflåst cykelparkering ved busstationen i Randers. Fotos: VEKSØ A/S

Tilbage melding fra Birgit Berggrein, Randers Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Randers Kommune har opsat cykelparkering på Århusvej flere steder. Der kører bybusser, høj- og lavfrekvente regionalbusser (herunder x-busser) på strækningen. Der er flere på vej i Assentoft, Langå og Spentrup ved busstoppesteder med regionalbusser og Langå Station.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Vi har prioriteret i forhold til meget benyttede stoppesteder ved bolig- og erhvervsområder, men også Randers Busterminal og Randers Station.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Ved busterminalen og Randers Station er der aflåst cykelparkering i cykelhuse med belysning og overdækkede. Der er mulighed for fastlåsning, men udelukkende med egen ekstra lås. Godt halvdelen af stativerne er uden overdækning. Alle stativer langs Århusvej er uden overdækning.

Stativtypen er Veksøes NOD eller NOE de fleste steder. På DSB's areal er jeg ikke bekendt med stativtypen.

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, glattere kunder etc.?

Stativerne bliver brugt til fulde. Kunder er glade for stativerne, og de medfører mere tilfredse kunder.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Randers Kommune har betalt på kommunens arealer, mens DSB har finansieret stativerne på deres arealer.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Vi har en mobilitetsplan og –politik, hvor vi arbejder med superstop. Til et superstop hører bl.a. cykelparkering.¹⁸

**FREMME KOLLEKTIV TRANSPORT**
Superstop

Indhold

Randers Kommune vil arbejde med superstop med særligt fokus på centerbyerne Assentoft, Langå og Spentrup.

Med superstop understøttes kombinationsrejser, hvor beboere i de tre centerbyer kan tage cyklen til stationen eller byens centrale busstop og derfra videre med tog eller bus til deres destination.

Randers Kommune udpeger en række superstop og etablerer nye cykelparkeringspladser med dertilhørende servicefaciliteter, gode ventefaciliteter mv.

Indsatsen vil være en del af projektet "Hverdagscykling i Assentoft, Langå og Spentrup", som Randers Kommune fik penge til fra cykelpuljen i 2014.

Randers Kommune vil i første omgang arbejde med superstop i centerbyerne. Indsatsen kan eventuelt efterfølgende breddes ud til andre dele af kommunen.



¹⁸ "Mobilitetsplan 2015-2018". Randers Kommune 2015 s. 24

Har du/I nogen anbefalinger, som I vil give videre?

Vi registrerer, hvor folk parkerer cykler uden for stativer. I umiddelbar nærhed prøver vi at placere stativerne. Gerne på vej hen til stoppestedet, hvis der ikke er plads lige ved læskærmen.

Frederikshavn Kommune



Cykelparkering ved X-busstoppested ved Nyholm strand før og efter. Foto: Frederikshavn Kommune

Tilbage melding fra Finn Rasmussen, Frederikshavn Kommune:

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Der er endnu ikke en politik for, hvor vi prioriterer cykelparkering. I øjeblikket er det "hvor der viser sig et behov", men vi arbejder med parkeringspolitik, hvor vi også tager hånd om cykelparkering ved busstoppesteder. I øjeblikket er det overvejende ved de regionale busforbindelser, at vi har etableret cykelparkering.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Som del af omtalte parkeringspolitik er der også lagt op til en parkeringsnorm, der fastlægger hvor der skal etableres cykelparkering.

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Forhjulsparkering

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

Frederikshavnerne er ikke særlig fordringsfulde – heller ikke med cykelparkering. I forbindelse med etablering af en ny trafikterminal i Nordskov, undersøger vi i øjeblikket, hvad cyklisterne mener om de nuværende forhold på "banegården", men i øvrigt ved vi ikke ret meget om "cyklister og cykelparkering".

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Nordiske cykelbyer har medfinansieret nogle af de populære stativer ved X-bussens stoppested på hovedlandevejen til Ålborg i den sydlige ende af byen (Nyholm Strand) Ellers er det kommunale midler.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Parkeringspolitikken er på vej.

Har du/I nogle anbefalinger, som I vil give videre?

Hvor der er fysisk plads, foretrækker jeg at opsætte bøjlestativer som cyklernes stel/hjul kan fastlåses til med egen kædelås.

7 Trafikselskaberne

Midttrafik

Tilbage melding fra Anne Bach, Rådgivning og mobilitet:

Fysiske faciliteter som stoppesteder og stationer en 'kan-opgave' for trafikselskaberne og ikke en 'skal-opgave'. Det er normalt kommunerne, som er ansvarlige for denne opgave, men de kan vælge at overdrage den til trafikselskabet, hvis de ønsker det.

I Midttrafiks område mener jeg ikke, der er nogen kommuner, som har benyttet sig af denne mulighed. Derudover er der meget stor forskel på, hvor stort et fokus denne opgave har hos kommunerne, hvilket betyder, at venteforholdene er af meget varieret kvalitet i regionen. Vi samarbejder dog med kommunerne om det, når de ønsker det, ofte i forbindelse med større projekter vedr. kollektiv trafik, men det er som sagt kommunerne, som selv har ansvaret for de fysiske faciliteter. Vi kan blot anbefale, at der kommer fokus på det.

Nu er mobilitet (heldigvis) blevet et hot emne hos både kommunerne og trafikselskaberne - også i Midttrafik, så jeg kunne godt forestille mig, at der vil komme et øget fokus på samarbejdet om de fysiske faciliteter i tilknytning til kollektiv trafik (bl.a. ift. nogle af de spørgsmål du stiller nedenfor), og hvor de manualer, Midttrafik har udarbejdet inden for dette område, vil blive brugt mere aktivt. Det vil jeg da i hvert fald selv håbe.

Ruter: Ved hvilke typer af busruter (bybus, høj/lavfrekvent, regional- eller lokalbusser) har I prioriteret cykelparkering?

Cykelparkering er ikke prioriteret i forhold til typer af busruter.

Lokalisering: Prioriterer I særlige lokaliteter som fx bolig- eller erhvervsområder, stationer eller terminaler?

Nej

Udformning: Hvilken løsning/løsninger (stativtype, mulighed for fastlåsning af cyklen, overdækning, aflåselig, belysning) anvender I?

Det er ikke Midttrafik, men kommunerne som bestemmer dette.

Erfaringer: Bliver løsningerne brugt, ved I af hvem og har etablering af cykelparkering betydet flere kunder i bussen, gladere kunder etc.?

Det har vi ikke konkrete informationer om.

Finansiering: Hvordan er cykelparkeringen finansieret?

Primært via kommunerne eller DSB.

Har I en politik/retningslinjer på området?

Midttrafik har udarbejdet to manualer til bestillerne vedr. stoppesteder og stationer, hvor cykelparkering bl.a. indgår. De kan findes her på nedenstående link. Manualerne skal ses som en guide til bestillerne omkring udformning af det gode stoppested eller den gode station.

<https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region/stoppesteder-og-stationer.aspx>

Har du/I nogle anbefalinger, som I vil give videre?

Fysiske faciliteter ved stoppesteder og stationer bør helt klart have et større fokus, men det lader til, at Movia (og NT) er meget langt fremme på dette område sammenlignet med de øvrige trafikselskaber. Jeg tror derfor nærmere, det er os, der har brug for nogle anbefalinger til at få sat fokus på dette i samarbejdet med kommunerne.

8 Litteraturliste

"Fra dør til dør – med cykel, tog og bus". Hæfte udgivet af Dansk Cyklistforbund, HT og DSB S-tog 1997 som opsamling på konferencen "Cykeltogetbusby" 1997

"Cykel Parker og Rejs. Idékatalog for udformning og indretning af Cykel Parker og Rejs anlæg ved trafikterminaler og busstoppesteder i Hovedstadsregionen". HUR, Hovedstadens Udviklingsråd 2003

"Cykelparkering ved Metrostationer. Bilag 1 til orientering om cykelparkering omkring metrostationerne" 2004

"Cykelparkeringshåndbogen" Dansk Cyklistforbund 2007

"Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idekatalog" Trafikstyrelsen 2009

"Bussen på vej" Movia 2011

"Superstoppesteder i Helsingør Kommune. Idékatalog." Moe og Brødsgaard. 2011

"Superstoppesteder i Helsingør Kommune." Trafik og Veje, december 2012. Simon Wrisberg, Helsingør Kommune og Simon Peter Spanggaard, Moe og Brødsgaard

"Superstoppesteder i Helsingør Kommune". Afrapportering af det afsluttede projekt. Trafikstyrelsen, 2012

"Nye stationer i Næstved". Trafikstyrelsen 2011

"Idekatalog for cykeltrafik '12", Cycling Embassy of Denmark 2012

"Stoppesteder. Vejledning for kommuner". Midttrafik 2013

"Idékatalog. Cykelmedtagning i busserne i Nordjylland". COWI 2013

"Danmark – op på cyklen! Den nationale cykelstrategi". Transportministeriet 2014

"Bycirklen, Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder. Erfaringsopsamling" Bycirkelns sekretariat 2014

"Roskilde – Danmarks bedste trafikby". Afrapportering til Trafikstyrelsen 2014

"Evaluerings af projektet "Roskilde - Danmarks bedste trafikby"" Movia og Epinion 2014

"Strategi for kollektiv trafik i Odense 2014-2020". Odense Kommune 2014

"Cykelparkeringsplan 2014" Horsens Kommune 2014

"Horsens Trafikterminal. Brugerundersøgelser før og efter fornyelse" Horsens Kommune, DSB og Midttrafik Januar 2014.

"Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser. Rekommendation, utvärdering och förslag till utformning". Hampus Ekblad, Trafik och Väg, Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universite 2014

Ballerupbladet 24. feb. 2015

"Slutrapport. Opgradering og udvidelse af cykelparkering ved busknudepunkt Hold-an vej/Ballerup Boulevard/Ågerupvej". Ballerup Kommune 2015

"Evalueringsrapport. CykelP i Furesø Kommune". Furesø Kommune 2015.

"Evaluering af p-hus på Adamsgade." Odense Kommune 2015

"Mobilitetsplan 2015-2018". Randers Kommune 2015

"Kollektiv transport og cykler – erfaringer fra Danmark". Klaus Bondam, direktør, Cyklistforbundet. Oplæg på best practice seminar om cykelparkering d. 10. december 2015.

"Best practice cykelparkering". Præsentationer fra cykelparkeringsseminar LOOP City 10. dec. 2015