

Den Gode Cykelstation

Knud Trubbach, DSB
Niels Hoé-Svendsen, DSB S-tog
Kristoffer Kejser, DSB

Indledning

- Hvordan kan man indrette en station, så cyklister for alvor føler sig velkomne?
- Hvordan kan man sikre, at cykelparkeringen er let tilgængelig, rigtig placeret og sikker både for cykel og ejer?
- Og hvis man realiserer dette, er der så flere passagerer, der vil begynde at cykle til stationen og vil der i det hele taget være flere, der tager toget?

Det er nogle af de spørgsmål, som projekt "Den Gode Cykelstation" søger svar på.

Projektet udspringer oprindeligt af Kollektiv Trafikplan 1998, hvor ideen med at etablere en eller flere "ideelle cykelstationer" beskrives. Cyklen er et attraktivt transportmiddel til og fra stationen, da den er fleksibel og hurtig over kortere afstande. Dertil kommer at pladsforbruget til parkering trods alt er minimalt, hvorfor det er muligt at parkere ganske tæt på stationen. Da DSB regner med forsat vækst i antal passagerer er det derfor oplagt i højere grad at interessere sig for cyklen som tilbringertransportmiddel.

Projektet er startet op i sommeren 2002 og involverer både DSB og DSB S-tog, ligesom Banestyrelsen og Dansk Cyklistforbund deltager i projektet. Kjærgaard Virksomhedskonsulenter er konsulent på projektet.

Projektet skal i løbet af 2003 levere planforslag til, hvordan 3 pilotstationer kan indrettes, så der tages maksimalt hensyn til cyklisternes behov. Derefter skal der arbejdes på en realisering af projekterne. Det er dog ikke fastlagt på forhånd, hvilke projekter, der skal realiseres, da det afhænger af omkostningerne, der er forbundet med de enkelte planforslag.

Tre forskellige stationer

Der er udvalgt 3 forskellige stationer til pilotstationer, nemlig Roskilde, Frederikssund og Sydhavn stationer. Stationerne repræsenterer forskellige typer af stationer, som beskrevet herunder:

- *Roskilde Station* er et eksempel på en stor station med mangel på cykelparkering på de rigtige steder og mange interesser tilknyttet de stationsnære arealer, hvad der vanskeliggør en god løsning af cykelforholdene.
- *Frederikssund Station* er en typisk upendlerstation, hvor hovedparten af passagererne tager afsted om morgenen mod arbejdspladser tættere på København. Frederikssund Station står overfor en stor passagervækst, hvad der vil føre til et øget behov for cykelparkering.
- *Sydhavn Station* er en typisk indpendlerstation, hvor langt de fleste passagerer ankommer i morgenmyldretiden og tager videre til arbejdspladser i oplandet. Et vigtigt

element i Sydhavnsprojektet er, at igangsætte en mere permanent pendlercykel-/firmacykelordning.

Forud for arbejdet med de konkrete stationer, er der indsamlet inspiration på studiebesøg i Lund, Næstved, Odense, Ålborg samt diverse stationer i Hovedstadsområdet. Arbejdsgruppen har også været i Holland og se på hvilke løsninger, man har taget i anvendelse her, hvor arbejdet med cykelparkering er omfattende og har store budgetter med statslig støtte hvilket alt i alt betyder, at der er mange gode løsninger til inspiration. Derudover er der en voksende erkendelse af, at cykler gerne må "fylde" på stationsforpladser, og derfor ikke nødvendigvis skal gemmes væk i kældre eller lignende, hvilket giver store potentialer for etablering af ny stationsnær cykelparkering.

Alt i alt har ekskursionerne afsløret, at der er gode idéer nok at tage af, men spørgsmålet er hvilke elementer, der kan tilpasses den enkelte station. Derfor er det vigtigt at kende behov og krav fra brugerne på stationen, inden de store planer skitseres.

Forundersøgelser

For at afdække problemer og behov, har arbejdsgruppen udført forskellige tællinger og spørgeskemaundersøgelser på hhv. Frederikssund og Roskilde stationer. På Sydhavn station er antallet af cykler til stationen forsvindende lille (10 til 20 stk.), hvorfor det ikke har givet mening at lave tilsvarende undersøgelser her.

Tællingerne har omfattet:

- Antal stativer fordelt på lokalitet, overdækning, aflåst, stativtype, m.m
- Antal parkerede cykler før kl. 06.00 og om formiddagen for at bestemme hhv. nat- og dagsparkering
- Registrering af hvordan cyklisterne fordeler sig på adgangsveje til stationen i morgenmyldretiden

Derudover er der foretaget en spørgeskemaundersøgelse, som bl.a. omfattede:

- Hvilken adgangsvej, der benyttes
- Hvor ofte, der cycles til stationen
- I hvilket tidsrum cyklen holder parkeret
- Vigtigste årsager til valg af den konkrete parkeringslokalitet
- Årsager til ikke at benytte aflåst parkering (hvis den ikke blev benyttet)
- Vurderinger og forslag til forbedringer af cykelparkering, adgangsvej og øvrige forhold.

Det blev registreret hvilke skemaer, der blev uddelt på hvilke lokaliteter, så det i analysen har været muligt at sammenholde cyklisternes tilfredshed og ønsker til forbedringer med hvilken parkeringslokaliteter de benytter ved stationen.

Rette stativ på rette sted

Undersøgelsen viste, at kapaciteten og placeringen af cykelparkeringen er det vigtigste for cyklisterne. Der skal være pladser nok, og de skal være placeret så de ligger naturligt på cyklistens vej til toget, og samtidig så tæt på perronadgangen som muligt.

Derfor er det ikke tilstrækkeligt at vurdere den aktuelle cykelparkeringskapacitet ved en given station blot ved at se på summen af parkerede cykler i forhold til summen af cykelstativer. Hver cykelparkeringsafsnit må ses for sig, da der ofte vil være meget stor forskel i belægningen i de forskellige afsnit. Kun ved at få dette mere nuancerede billede af parkeringsbehovet ved stationen, kan der udarbejdes et løsningsforslag, der tager udgangspunkt i de reelle problemer.

Det pladsmæssige aspekt er dermed det mest centrale, men når det er løst, så er der også andre behov og ønsker til cykelparkering. Overdækning er naturligvis et vigtigt element i en kvalitetscykelparkering, men undersøgelserne viser, at jo dårligere pladsudbuddet er, jo mindre betyder overdækning i forhold til antal pladser. Ved begrænsede resurser er det derfor vigtigst at sørge for plads nok på de rette steder, fremfor at investere mange penge i overdækning.

Omkring pladsforhold er der et udtalt dilemma, idet den ideelle cykelparkering naturligvis har god plads mellem stativerne. Imidlertid betyder større plads mellem stativerne færre stativer pr. m², hvilket fører til længere gangafstande. Der er tale om en hårfin balance mellem pladsudbud og funktionalitet. Løsningen er selvfølgelig ikke er at stuve cyklerne sammen, så funktionaliteten reduceres i uacceptabel grad, men omvendt er løsningen heller ikke at der er så fine pladsforhold at der ikke er pladser nok, eller at de fjerneste pladser placeres måske 100 meter væk fra toget. Dermed risikerer man også, at der bliver parkeret cykler imellem de eksisterende cykelstativer, hvilket giver både dårlig tilgængelighed til stativerne, risiko for skader på cyklerne og en generel rodet opfattelse af cykelparkeringen.

Tilbudet om aflåst cykelparkering er udnyttet i forskellig grad fra station til station, men er generelt ikke et ønske fra mange cyklister. Dog afslører spørgeskemaundersøgelserne, at mange cyklister ikke kender til, hvordan ordningen fungerer, hvad det koster, m.m.. Der er derfor en tendens til, at mange cyklister opfatter ordningen mere besværlig end tilfældet er, hvilket tyder på, at der er et stort potentiale for yderligere brugere til den aflåste parkering.

De konkrete projekter

På baggrund af spørgeskemaundersøgelse og tællinger, har projektet i første omgang haft fokus på at skaffe de fornødne fysiske rammer til at skabe de pladser, der er brug for, der hvor behovet er.

Frederikssund

Ved Frederikssund Station har spørgeskemaundersøgelsen påpeget et stort behov for flere cykelstativer, især på den ene side af stationen (den østlige). På denne side er der kun et meget lille ledigt areal i dag, som ville kunne bruges til cykelparkering, hvorfor interessen har samlet sig omkring et VVS-værksted, der ligger umiddelbart ved siden af banen. Selve værkstedet er velegnet til indrettelse af et cykelcenter, hvor en cykelsmed vil kunne reparere pendlernes cykler, og derudover drive almindelig cykelvirksomhed. Til VVS-værkstedet hører der en gammel lade, som kan omdannes til overdækket cykelparkering med plads til op til 350 nye pladser, hvilket betyder over 50 % forøgelse af cykelparkeringskapaciteten ved stationen.

Ejeren af VVS-værkstedet er interesseret i at sælge, og DSB har igennem foråret og sommeren været i forhandlinger om pris og vilkår for overtagelse af bygningerne. Der ligger

dog på nuværende tidspunkt ingen endelig beslutning om, hvorvidt DSB vil købe bygningerne.

Roskilde

Omkring Roskilde Station arbejdes der på forskellige løsningsmodeller i dialog med kommunen. Der er et stort behov for flere stativer (ca. 1000 til 2000).

Der er plads omkring Roskilde Station, men desværre ikke dér, hvor behovet er størst.

Der er skitseret flere løsningsmuligheder:

- Stort P-hus for cykler ved siden af stationen
- Parkeringsgarage under forpladsen, med forbindelse til perrontunellen
- Udnyttelse af et stort tag over eksisterende cykelparkering til yderligere parkeringsmuligheder.

Alle muligheder tilsammen overstiger behovet, og derfor skal de enkelte løsninger eller kombinationer vurderes mht. funktion, indpasning i bybilledet og ikke mindst anlægsomkostninger, så der kan findes frem til en optimal løsning.

Desuden skal mulighederne undersøges for, at foretage en række mindre forbedringer og udvidelser af eksisterende anlæg.

Sydhavn Station

På Sydhavn station, hvor dagens cykelbrug som nævnt er meget lav, har fokus været at se på mulighederne for at forbedre adgangen mellem stationen og et stort nyt erhvervsområde, der ligger placeret få hundrede meter fra stationen. Uheldigvis adskilles stationen og erhvervsområdet af 2 meget store indfaldsveje, hvilket skaber en stor barriere for cykeltrafik på tværs af disse.

Arbejdsgruppen er derfor kommet frem til, at en niveaufri krydsning af disse indfaldsveje vil være en forudsætning for, at det for alvor blive attraktivt at cykle mellem station og erhvervsområde. Der er derfor blevet skitseret en broløsning, som der arbejdes videre på i dialog med aktørerne i området.

Derudover arbejdes der på at opstille et brugbart koncept for en firmacykelordning, til brug for medarbejderne i deres daglige transport mellem station og arbejdsplads. Ordningen bygger på følgende principper:

- Alle medarbejdere, som er tilknyttet ordningen, har en personlig cykel med egen lås, hvilket gør ordningen pålidelig: Man véd at der altid er en cykel.
- Der er tilknyttet en serviceaftale til cyklerne, som sikrer at cyklerne altid er køreklare - Og skulle cyklen alligevel være i stykker (eller til reparation), så findes der reservecykler i cykelparkeringen - således skulle garantien for en køreklar cykel være tæt på 100 %.
- Cyklerne findes i en aflåst parkering ved stationen, hvor medarbejderne har adgang til via nøglekort. Dermed sikres cyklerne bedst muligt, samtidig med at de er placeret så tæt på stationen som muligt.

- En cykelhandler står for servicering og vedligehold af cyklerne - Brugere indberetter fejl og problemer direkte til cykelhandleren. Derved skabes de korteste kommandoveje og DSB sparer unødigt administration.

Da adgangen mellem Sydhavn Station og det omtalte erhvervsområde pt. er så ringe, overvejes det at afprøve konceptet på en anden station. Til det formål har en række andre stationer været undersøgt, og for øjeblikket arbejdes der med at få kontakt til interesserede virksomheder omkring Glostrup Station. Forhåbentlig vil der her blive ibrugtaget et antal firmacykler i løbet af efteråret.

Øvrige tiltag

Udover de fysiske rammer skal der også foretages andre forbedringer af cykelparkeringsforholdene, f.eks. ophænging af monitorer med aktuelle afgangstider, forbedret adgang til aflåst p-ordning via hjemmeside, nye magnetnøgle-systemer, så cyklisten ikke behøves at have kortet frem, for at få adgang til aflåst cykelparkering, adgang til bagagebokse til cykelhjelm og regntøj, etc. Mange af disse tiltag er dog meget bekostelige, hvorfor det bliver et begrænset antal af disse idéer, der kan afprøves i virkeligheden.

Det videre arbejde

Som tidligere nævnt arbejdes der for øjeblikket videre med alle 3 projekter. Hvor Roskilde og Sydhavn endnu kun er på Idé-stadiet, så er Frederikssund længere fremme med et bud på en konkret løsning. Hvis Frederikssund projektet realiseres, så vil der i løbet af efteråret 2003 åbne både cykelcenter og parkering her. Ligeledes forventes firmacykelkonceptet afprøvet på Glostrup station i efteråret 2003.