

Parker og Rejs anlæg til cykler

Arkitekt Lise Kærn, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)
Afdelingsleder Eyvind Lindboe, Glostrup Kommune

Indledning

Hovedstadens Udviklingsråd lancerede i sommeren 2001 sin Parker & Rejs strategi for Hovedstadsregionen. Formålet er at forbedre mulighederne for at kombinere kollektiv transport med bil eller cykel.

Med belastningerne fra den stadig stigende biltrafik er Cykel Parker og Rejs blevet en vigtig del af HURs strategi for at udvikle et samlet koncept for Parker og Rejs, der som et blandt mange initiativer skal være med til at fremme miljøvenlige alternativer til bilismen.

En del af konceptet handler om at gøre det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik. Busserne i Hovedstadsområdet transportere mere end 10 gange så mange rejsende årligt som flyene i Københavns Lufthavne (245mio/18.3mio), men standard og kvalitet af ventefaciliteter kan vel siges at være 10 gange så ringe. Derfor må en væsentlig del af et Parker og Rejs koncept for cykler handle om at forbedre kvaliteten af vente- og parkeringsfaciliteterne mest muligt.

Tilsvarende arbejder Glostrup Kommune med en cyklistpolitik, som skal forbedre sikkerheden og fremme brugen af cykler generelt i hele kommunen. Herunder er det også et mål at forbedre cykelparkeringen på centrale steder. Da det tillige indgår i kommunens handlingsplan for trafik og miljø, at mere biltrafik skal overføres til kollektiv trafik, cykel og gang, er der således god overensstemmelse mellem HURs og kommunens målsætninger.

Baggrund og formål

Parker og Rejs anlæg til cykler er andet end blot cykelstativer, der er placeret tæt på en station eller et busstoppested. Det er faciliteter, der lægger op til en miljøvenlig og sundhedsfremmende rejsemåde, så især pendlere kombinerer de to miljøvenlige transportformer i stedet for at bruge bil. Der er i dag mulighed for cykelparkering ved næsten alle stationer, mens busstoppestederne generelt set er underforsynede med ordentlige parkeringsmuligheder for cykler.

Desuden er der de seneste år kommet nye busprodukter til, som givetvis har større potentiale for at kombinere bus og cykel, end de traditionelle busser. For eksempel har S-busserne i Hovedstadsregionen længere mellem stoppestederne og dermed større afstand mellem den enkelte bolig og nærmeste stoppested. Det gør det mere oplagt at bruge cyklen til bussen på samme måde som den bruges til S-toget.

En kombinationsrejse med cykel og bus medfører et skift, og denne omstigning er ofte en stor barriere for brugerne. I forbindelse med omstigning er det derfor vigtigt, at passagererne tilbydes en tilfredsstillende og effektiv service, så den rejsende oplever mindst mulig gene ved skiftet.

Stoppestedet er det sted kunden først møder den kollektive trafik, og det bliver et væsentligt grundlag for kundens vurdering af den kollektive trafik. Så hvis flere pendlere skal lokkes til at tage f.eks. cykel og bus i stedet for bil, er det vigtigt, at stoppestederne er attraktive med overdækkede venteforhold for både passagerer og cykler.

Det er baggrunden for at HUR og Glostrup Kommune er gået ind i et konkret samarbejde om at etablere tre pilotprojekter ved udvalgte stoppesteder på Nordre Ringvej i Glostrup.

Tre pilotprojekter på Nordre Ringvej

Glostrup Kommune havde på forhånd kontaktet HUR for at høre om interessen i at forbedre forholdene for cyklister ved nogle af stoppestederne på Nordre Ringvej, hvor der havde vist sig et stort behov for cykelparkering.

På Ringvejen kører bl a to meget benyttede S-buslinier, 300S og 500S. Ved flere af stoppestederne var cykelparkeringen utilstrækkelig og tællinger viste, at der langt fra var pladser nok. Cyklerne var stillet ved træer, havehegn, skilte eller blot lagt i græsrabatten ved nogle af stoppestederne.

Det var derfor oplagt at forsøge om det kunne lykkes HUR og Glostrup Kommune sammen at få etableret nogle af de første pilotprojekter for Cykel Parker og Rejs netop i Glostrup.

Der blev etableret en arbejdsgruppe med deltagelse af begge parter og en landskabsarkitekt blev tilknyttet med det formål at få udarbejdet skitseprojekter og økonomioverslag. Arbejdsgruppen udpegede tre egnede lokaliteter på baggrund af besigtigelser og registreringer af antal cykler samt data om passagertal på de enkelte stoppesteder.

Antal påstigere på de valgte stoppesteder viste sig at være ca 200 pr sted/pr dag, og der var forventning om, at en del af passagererne ville komme til stoppestedet på cykel, idet området primært er et parcelhusområde. Befolkningen bor således mere spredt end hvis det var etagebebyggelse.

Tællinger af antal cykler viste også, at der var behov for ca dobbelt så mange cykelstativer som der oprindeligt var, og stativerne var også utidssvarende og nedslidte.

Da først skitseprojekterne var accepteret af både HUR og Glostrup Kommune gik det stærkt med projektering, godkendelser hos vejmyndigheder og Glostrups politikere, licitation og selve anlægsarbejdet. Fra godkendte skitseprojekter til de færdige anlæg gik der knap 6 måneder, og anlæggene stod færdige i april 2003.

Koncept

Ønsket var at skabe så optimale forhold som muligt afhængig af pladsforholdene. Der skulle så vidt muligt både være fritliggende og overdækkede cykelstativer, også gerne aflåst cykelparkering. Belægninger, beplantninger og belysning skulle udskiftes eller etableres.



Nordre Ringvej/Mellemtoftevej, sydgående retning
Under opførelse, marts 2003

Ved to af stoppestederne var der plads til overdækkede cykelstativer, ved det tredje var pladsen så trang, at det kun var muligt at opføre fritliggende cykelstativer med plads til 20 cykler, mod før ingen.

Cykeloverdækningerne er udført i galvaniseret stål i et let og enkelt design, som arkitektonisk spiller godt sammen med HURs stoppestedskoncept. Med tiden vil beplantning vokse op ad cykelskurene. Alle belægninger er nyanlagt, og der er plantet nye træer og buske. Belysningen ved stoppestederne er diskret, men dog udført på en sådan måde, at cyklisten undgår at stå i mørke for at anbringe eller hente sin cykel, det øger trygheden.

De to stoppesteder med overdækninger har plads til henholdsvis 40 cykler, hvor de 31 er overdækkede og 63 cykler, hvor de 41 er overdækkede.

Det var tanken fra start, at de overdækkede cykelparkeringer skulle være aflåste, idet vi mente det ville tilfredsstille brugerne bedst. Der var imidlertid flere praktiske problemer, som umiddelbart var svære at løse, f.eks. salg af nøglekort. Stoppestederne ligger langt fra enten station, supermarked, kiosk eller lignende, som kunne tænkes at være distributionssteder for nøglekort. Der ville givetvis opstå problemer den dag en cyklist af en eller anden årsag ikke kunne få adgang til det aflåste cykelskur, og der var flere kilometer til hjælpen. Uafkaring omkring hvem der i givet fald skulle vedligeholde låsesystemet gjorde, at den aflåste cykelparkering i første omgang ikke blev til noget. En senere evaluering af de nye stoppesteder kunne vise, om der var ønsker om aflåst cykelparkering.

Finansiering

Samarbejdsmodellen blev baseret på en deling af omkostningerne, således at HUR finansierede anlægsudgifterne og kommunen skulle stå for driften. Det var tillige hensigten, at en del af driften – nemlig til at vedligeholde de overdækkede cykelparkeringer – skulle klares af det reklamefirma, som i forvejen vedligeholder de reklamefinansierede læskærme. Dette er det imidlertid ikke lykkedes at opnå en aftale med reklamefirmaet om. Men de overdækkede cykelparkeringer er dog også af en sådan standard, at de kræver et minimum af vedligeholdelse.

Anlægsudgifterne er for de tre cykelparkeringsanlæg i alt ca 1 mio kroner. De dækker samtlige udgifter til cykelstativer, overdækninger, belægningsarbejder, ledningsarbejder, beplantning, belysning samt øvrig inventar og aptering.

Specificering af anlægsudgifterne ved stoppestedet Nordre Ringvej/Mellemtoftevej:

	Bemærkninger (antal mv)	Anlægsudgifter i kroner (ekskl moms)
Cykelstativer+ halvtag	10 stk	47.300
Overdækning + stativer	1 stk	118.000
Belægningsarbejde		46.650
Belysning + elarbejder		17.850
Beplantning		6.000
Muld- og jordarbejder		9.500
Bænk, papirkurv+div		13.500
Byggeplads + drift		9.700
Vedligeholdelse 1. garantiår		5.800
I ALT		274.370

Vedligeholdelse og rengøring betyder meget for brugernes velbefindende og for deres vurdering af transportmidlet som helhed.

Glostrup Kommune påtager sig vedligeholdelse af cykelstativer, overdækninger og belysning, renholdelse af belægninger, bænke og papirkurve samt driftsudgifter til belysning.

Evaluering og konklusioner

For at finde ud af, hvad brugerne syntes om de nye cykelparkeringer blev en brugerundersøgelse hos analyse firmaet Megafon iværksat. Det var vigtigt at vide om kunderne var tilfredse, og få oplysninger om mangler, i særdeleshed om eventuelle ønsker om et aflåst cykelskur.

Tilfredshedsmålinger blev kun udført ved de to stoppesteder med overdækkede cykelstativer.

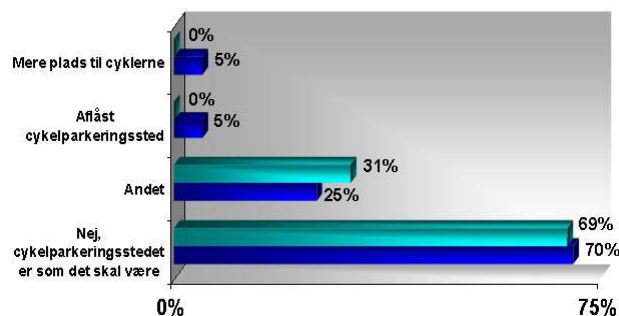
Resultater af undersøgelsen:

Samtlige adspurgte anvender cykelparkeringsstederne for at tage bussen, der kører fra det pågældende stoppested. 88% af dem der benytter cykelparkeringen ved Mellemtoftevej gør det i forbindelse med deres arbejde.

På spørgsmål om den generelle tilfredshed med stoppestedet er den meget høj, faktisk 100 %, idet samtlige har svaret enten *tilfreds* (17%), eller *meget tilfreds* (83%).

På spørgsmål om, hvad der er godt ved cykelparkeringsstederne svarede 72% at det er overdækningen, 64% at der nu var god plads og 22% fremhævede designet (åbent spørgsmål).

**Er der noget du savner ved det nye
cykelparkeringssted? (Hvis ja) Hvad savner du ved
det nye cykelparkeringssted?**

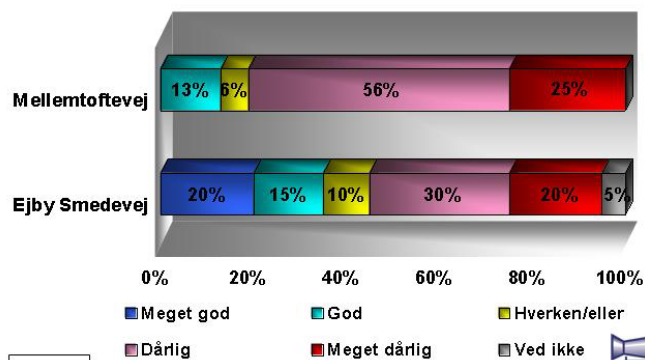


Spm. 5



Til dette spørgsmål svarede 70%, at stoppestedet er som det skal være. Kun 5% ønskede en aflåst cykelparkering. 25% ønskede andre ting, bl.a. bedre belysning (17%).

**Synes du, at det er en god eller dårlig ide, hvis
cykelparkeringsstedet blev aflåst og brugerne mod
forevisning af ID kan få udleveret en nøgle til cykel-
parkeringsstedet mod et beløb på ca. 100 kr. per halvår.**



Spm. 6



På et konkret spørgsmål om cykelparkeringen ønskes aflåst er det tydeligt, at en markant procentdel af brugerne, nemlig 81% ved Mellemtoftevej, og 50% ved Ejby Smedevej, ikke ønsker en aflåsning.

Samlet set viser evalueringen en meget stor brugertilfredshed. På denne baggrund kan følgende anbefalinger opstilles.

- **Overdækkede cykelstativer ved stoppesteder bør placeres tæt på stoppested og læskærm.**
- **Cykelparkeringen bør udformes let og luftigt og på en måde, der gør det nemt at vedligeholde anlægget.**
- **Der skal være god og tilstrækkelig belysning af hele anlægget, herunder også af areal mellem cykelparkering og stoppested.**
- **Markedsføring af de enkelte anlæg synes næppe nødvendigt, men – såfremt flere stoppesteder i et større område eller langs en eller flere vigtige buslinier udbygges med cykelparkering – bør en mere overordnet markedsføring af konceptet med at benytte cykel i kombination med kollektiv trafik overvejes.**

Det er også samarbejdspartnerne vurdering, at projekterne er vellykkede. Cykelparkeringerne anvendes i dag (fire måneder efter ibrugtagningen) fuldt ud og områderne er blevet betragteligt forbedrede i både funktion og form. Der er ikke tvivl om at de nye faciliteter både har forbedret den kollektive trafiks image, øget kvaliteten for brugerne og forskønnet gaderummet.

Fra samarbejdspartnerne side kan det med disse resultater kun anbefales at fremme udbygningen af anlæg til "Cykel Parker og Rejs". Et af de større problemer vil højst sandsynligt blive at finde økonomiske midler til en sådan opgradering, men en samfinansieringsmodel trafikkselskaberne og kommunerne imellem evt med supplerende fra en statslig støttepulje ville være et skridt til at få mere gang i udviklingen af konceptet.

Andre problemer vil være af mere lokal karakter, herunder at finde tilstrækkelig areal til formålet ved mange af de stoppesteder, hvor behovet er.