

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Cykelvenlige stationsområder – fra provins til hovedbanegård

Emil Maj Christensen, emil@cyklistforbundet.dk

Projektleder "Cykelvenlig byudvikling og stationsområder"

Cyklistforbundet

Abstrakt

Dette paper præsenterer resultater fra analysen af 117 danske stationer med fokus på cykling som tilbringertransport. Analysen kombinerer data om transportvalg med screeninger af stationer og oplande. Resultaterne viser, at cykling spiller en central rolle, men varierer betydeligt mellem stationstyper. I lav tæthed er tryk adgang, gode krydsninger og sammenhængende infrastruktur afgørende. I mellemlav tæthed er netværk og funktionel integration centrale faktorer. I mellemhøj tæthed afhænger cykling af, om den samlede rejse er konkurrencedygtig i forhold til bilen. I høj tæthed er kapacitet, kvalitet og sikker cykelparkering afgørende. På tværs af alle stationstyper er direkte forbindelser, god parkering og tilgængelighed til perroner centrale. Analysen peger på, at cykelvenlige stationsområder kræver en helhedsorienteret planlægning af både opland og station.

Indledning

Cyklen spiller en væsentlig rolle i tilbringertrafikken til stationer og udgør et vigtigt bindeled mellem boligområder og den kollektive transport. Kombinationen af cykel og tog kan bidrage til at udvide stationers oplande og gøre kollektiv transport til et mere attraktivt alternativ til bilen.

Samtidig varierer anvendelsen af cykel i tilbringertrafikken betydeligt mellem forskellige stationer og bytyper. Nogle stationer har en høj andel af cyklister, mens andre i højere grad er præget af bil- eller

bustilbringning. Dette peger på, at de fysiske og funktionelle forhold omkring stationen og i oplandet har stor betydning.

Dette paper tager udgangspunkt i vidensprojektet *Cykelvenlige stationsområder*, hvor Cyklistforbundet har analyseret 117 danske stationer. Formålet er at identificere, hvilke forhold der understøtter cykling til og fra stationer, og hvordan disse varierer på tværs af forskellige typer stationsoplande.

Paperet bidrager med empirisk baseret viden om cykel-tog-samspillet og peger på konkrete planlægningsgreb, der kan styrke cyklens rolle i tilbringertrafikken.

Datagrundlag og metode

Analysen er baseret på et omfattende datagrundlag, der kombinerer kvantitative data med kvalitative vurderinger af stationer og deres oplande.

Datagrundlaget omfatter blandt andet:

- Data om til- og frabringstrafik til 117 stationer
- Screeninger af 34 stationer og deres nærområder
- Rundspørger blandt togpassagerer og beboere ved ca. 12 stationer
- Surveydata fra udvalgte stationer (ca. 242 besvarelser)
- Registreringer i CYKOMBI-værktøjet
- Oplysninger om infrastruktur, funktioner og tilgængelighed

Stationerne er opdelt i fire kategorier baseret på oplandets størrelse inden for en radius på ca. 3 km:

- **Lav tæthed:** op til 25.000 indbyggere/arbejdspladser
- **Mellemlav tæthed:** 25.000–50.000
- **Mellemhøj tæthed:** 50.000–150.000
- **Høj tæthed:** over 150.000

Analysen kombinerer statistiske sammenhænge med kvalitative vurderinger af stationernes fysiske udformning, tilgængelighed og funktionelle integration i byen.

Resultater

Lav tæthed – tilgængelighed og tryk adgang

I stationsområder med lav tæthed er den primære udfordring at sikre, at stationen er let tilgængelig på trods af relativt store afstande og lav koncentration af funktioner i oplandet.

Analysen viser, at følgende forhold er afgørende:

- **Gode og sikre krydsningsforhold** tæt på stationen, herunder niveaufri løsninger
- **Sammenhængende cykelinfrastruktur og stiforbindelser**, der forbinder oplandet med stationen
- **Høj kvalitet i cykelstier**, som gør cyklen til et attraktivt valg
- **Mange og tilgængelige cykelparkeringspladser**, placeret hensigtsmæssigt i forhold til ankomstretninger
- **Gode adgangsforhold til perroner**, fx ramper, elevatorer og cykelslisker

I lav tæthed handler det i høj grad om at reducere barrierer og gøre adgangen til stationen så enkel, direkte og tryk som muligt.

Mellemlav tæthed – netværk og funktionel integration

I områder med mellemlav tæthed får stationsområdet i højere grad karakter af et lokalt knudepunkt, hvor både tilgængelighed og funktionel integration spiller en rolle.

De vigtigste faktorer er:

- **Mange cykelparkeringspladser med god placering og tilgængelighed**
- **Cykelinfrastruktur i grønne omgivelser**, som øger oplevet kvalitet
- **Et tæt og sammenhængende netværk i oplandet (ca. 3 km)**
- **Gode adgangsforhold til perroner**
- **Kort afstand til dagligvarebutikker og andre funktioner**

Disse forhold understøtter, at cyklen ikke kun bruges til pendling, men integreres i en bredere hverdagsmobilitet omkring stationen.

Mellemhøj tæthed – konkurrence og effektivitet

I stationsområder med mellemhøj tæthed er konkurrencen mellem transportformer mere tydelig. Her afhænger cykel-tog-kombinationen i høj grad af, om den samlede rejse opleves som effektiv og konkurrencedygtig i forhold til bilen.

Analysen peger på følgende centrale forhold:

- **En relativ prioritering af cykelinfrastruktur frem for bilinfrastruktur inden for cykelafstand**
- **At toget er hurtigere end bilen på relevante strækninger**
- **Kort afstand til funktioner, fx indkøb og service**
- **Cykelparkering i høj kvalitet og tæt på stationens indgange**
- **Højt informationsniveau om muligheder og faciliteter**
- **Hyppige togafgange**
- **Stor kapacitet i cykelparkeringen**
- **Stationens placering i forhold til motorveje** (længere afstand kan styrke cykel-tog-valget)

I denne tæthedstype er det afgørende, at hele rejsekæden fungerer effektivt og sammenhængende.

Høj tæthed – kapacitet, tryghed og kvalitet

I stationsområder med høj tæthed er cykling allerede udbredt, og udfordringen er i højere grad at håndtere volumen og sikre kvalitet i faciliteterne.

De vigtigste faktorer er:

- **Mange og hyppige togafgange**, som øger fleksibiliteten
- **Sikker og aflåst cykelparkering**, som reducerer tyveririsiko
- **Kort afstand til funktioner og arbejdspladser**, som øger efterspørgslen
- **Tilstrækkelig kapacitet i cykelparkeringen**

I høj tæthed handler det således primært om at understøtte og håndtere et højt efterspørgselsniveau.

Perspektivering

På tværs af tæthedstyper viser analysen, at cykling til stationer ikke alene afhænger af forholdene ved selve stationen, men i høj grad også af strukturen i det omkringliggende opland.

Resultaterne peger på, at cykel-tog-kombinationen styrkes, når hele rejsekæden fungerer – fra boligen, gennem oplandet, til stationen og videre med tog.

Samtidig viser analysen, at forskellige stationstyper kræver forskellige planlægningsgreb. Der er således ikke tale om én standardløsning, men om en differentieret tilgang, hvor både lokale forhold og overordnede strukturer tages i betragtning.

Det er særligt relevant i en dansk kontekst, hvor stationer spiller en central rolle i udviklingen af bæredygtige mobilitetsløsninger.

Konklusion

Analysen af 117 danske stationer viser, at:

- Cyklen spiller en central rolle i tilbringertrafikken
- Potentialitet for cykling varierer med oplandets tæthed og struktur
- Forskellige stationstyper kræver forskellige løsninger

Der kan samtidig peges på en række gennemgående konklusioner:

- Sammenhængende og direkte cykelinfrastruktur er afgørende
- Cykelparkeringens kapacitet, placering og kvalitet er central
- Gode adgangsforhold til perroner er nødvendige
- Den samlede rejse skal være effektiv og konkurrencedygtig

Cykelvenlige stationsområder kræver dermed en helhedsorienteret planlægning, hvor opland, station og transporttilbud tænkes sammen som én samlet mobilitetsløsning.