

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

SYNSPUNKT

Bedre cykelparkering: Vigtige skridt til at holde cyklen i topform

Cykler 29. oktober kl. 05:30



Der er etableret ny cykelparkering ved Byens Bro i Odense. Illustration: Troels Andersen.



Troels Andersen

Trafik- & mobilitetsplanlægger, [Connect Mobility](#)

Alle siger det – tag cyklen, til arbejde, til toget, på de korte ture osv. Og det gør vi også tit her i Danmark. Men der skal passes godt på cyklerne, så de ikke vælter, og så de ikke udsættes for hærværk og tyveri. Her bliver det lidt svært, for den opgave er fordelt på mange parter, og kvaliteten er ikke altid tilstrækkelig veldefineret.

Bedre cykelparkering

God cykelparkering er vigtigt for, at byen fungerer for cyklisterne og for alle andre. Det er vigtigt med langsigtet planlægning og anvendelse af designs, som optimerer arealforbruget.

Kommunerne kan ved nybyggeri og ved ombygning stille krav om antal, placering, overdækning og aflåsning. Ikke alle kommuner benytter den mulighed fuldt ud, og desværre er der ikke mulighed for at definere kvaliteten i stativerne – de kan reelt komme fra det lokale byggemarked og være uden nogen funktionel værdi. 2-etagers stativer kan leveres uden hydraulik, så øverste dæk reelt aldrig anvendes. Men normen er opfyldt.

De fleste togstationer og de ældre bydele er imidlertid bygget, før cyklen blev opfundet, og her hænger kommunerne og til dels Banedanmark på opgaven med at etablere tilstrækkelig og god cykelparkering. Bortset fra S-togene er der reelt ikke plads til cykler i de danske tog – derfor skal der sikres god cykelparkering på alle togstationer.

Sådan skal der planlægges

Man skal altid kende sit udgangspunkt for at kunne sætte en retning for fremtiden. Så lav registreringer af de parkerede cykler, cykelparkeringen og kvaliteten heraf. Kortlæg hvor cyklerne er, og vedtag normer for, hvilke kvaliteter de forskellige cyklister skal tilbydes. Sørg for en overkapacitet af cykelparkering på 20 – 30 procent.

Odense Station er et godt eksempel på, hvordan der bedst planlægges og implementeres god cykelparkering igennem 25 år. Cykelparkeringen er etableret ca. 10 forskellige steder - der er nu to aflåste cykelcentre, et åbent cykelcenter og cykelstativer placeret i et, to og fire lag, med og uden videoovervågning rundt i området. Der er en overkapacitet på 2.000 stativer, som kan klare fremtidens efterspørgsel. Alle løsningerne er gratis for cyklisterne.

I Odense er der syv togpassagerer om hvert cykelstativ, ved København H er der 58. I gennemsnit cykler 27 procent af alle danske togpassagerer til toget, i Odense er det 37 procent. 8 procent af alle danske togpassagerer cykler fra toget, i Odense er det 21 procent. Så både kvantitet og kvalitet gør en kæmpe forskel.

I forbindelse med etableringen af Odense Letbane har kommunen stillet krav i VVM-tilladelsen om etablering af næsten 2.000 stativer ved de 26 nye stationer. Hensigten er naturligvis at øge kombinationen af cykel og letbane.

Odense stiller store krav til cykelparkeringen ved private projekter gennem vilkår i kommuneplanen, lokalplaner og byggesager. Det er svært at sikre kvaliteten i de enkelte stativer, men man kan dog kræve overdækning. Der kan anvendes 2-etagers stativer, og det er lykkedes flere steder med succes.

Odense har gået skridtet videre og planlagt en strategi for kombinationsrejser, hvor kollektiv trafik og bilture kombineres med cykelparkering, kaldet P+B og B+R. En del af disse anlæg er allerede bygget og i drift. Der er cykelparkering til 100 cykler ved pendlerpladsen og letbanestationen Odense Syd, mens der seks andre steder er aflåst cykelparkering til mellem 10 og 54 cykler. Der er cykelværksted og cykelpumper ved de store anlæg, og både bilparkeringen og cykelparkeringen er gratis. Der er adgang til cykelparkeringen med en app. På disse steder kan man parkere bilen uden for bymidten og derfra cykle videre ind til job eller studie. Odense satser på, at i alt 15 trafikale knudepunkter skal forsynes med aflåst cykelparkering

Sådan skal det gøres

Cykeltyverierne er stabiliseret i Danmark siden 2017. Men husk på, at cykeltrafikken samtidig er faldet, og at andelen af dyre cykler er steget. Derfor skal alle cykler nemt kunne låses fast til et stativ, og her må forhjulsstativet næsten give op. 2-etagers stativer med

hydraulik fungerer rigtig godt og optimerer pladsanvendelsen i tætte byområder og især omkring stationen. Alle cykler ved langtidsparkering bør få lænestativer med påmonterede kraftige kæder samt videoovervågning.



SPONSERET INDHOLD

Nyt fleksibelt pakkesystem revolutionerer automatisering

Når cyklerne ikke skal vælte, skal der være stativer til alle cykler. Det blæser for meget i Danmark til at lave cykelparkering uden stativer. Cykelparkering og bilparkering bør have samme kontonummer i de kommunale budgetter. Cykelparkering skal også kunne placeres på asfalten, og udgifterne skal kunne tages af indtægter fra bilparkering.

Overdækning er reelt et 'nice to have' element for cyklisterne – sørg først for, at cyklerne ikke vælter og ikke stjæles.

Ryd op i de herreløse cykler og led efter stjålne cykler. Det gør flere kommuner med succes. Odense Citykorps flytter cyklerne til ledige stativer, og de mærker cyklerne og fjerner de efterladte cykler efter få uger, efter aftale med politiet.

Desuden leveres de herreløse cykler til private firmaer, som giver cyklerne et nyt liv.

Vil du bidrage til debatten med et synspunkt? Så skriv til vores debatredaktion på debat@ing.dk

Denne artikel

[IDA og Dansk Metal slutter sig til koret, der vil give cyklister en skattefordel](#)

[Danmark bør hente inspiration fra udlandet for at styrke cyklismen](#)

Ny national cykelstrategi – hvad bør den også indtænke?

Samfundet går glip af en større gevinst end tidligere antaget, fordi cyklen vælges fra

Flere ældre i cykelulykker: Ny kampagne vil komme det til livs

Skattefordele til cyklister ikke på Finansloven i denne omgang: »Vi er skuffede«

Forsker overrasket: Cyklister bliver ikke dårligere trafikanter med podcast i ørerne

Hvordan får vi flere på cyklen?

Holland er verdensmestre i delecyklisme: Det kan Danmark lære

Fokus

Cykelgader

Emner

Cykler

Følg

Kollektiv trafik

Følg