

20 års arbejde med cykelparkering ved stationen

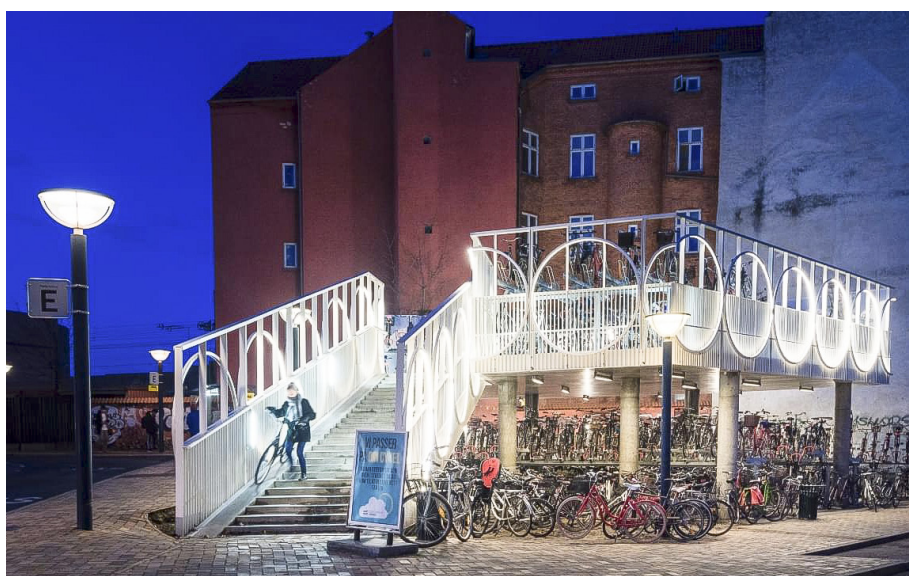
Odense Station har udviklet sig fra at være en katastrofe for cyklister til at blive et mønstereksempel med rigelig cykelparkering af fin kvalitet. Desuden skifter flere bilister til cyklen, før de kommer ind til bymidten.

Af Troels Andersen,

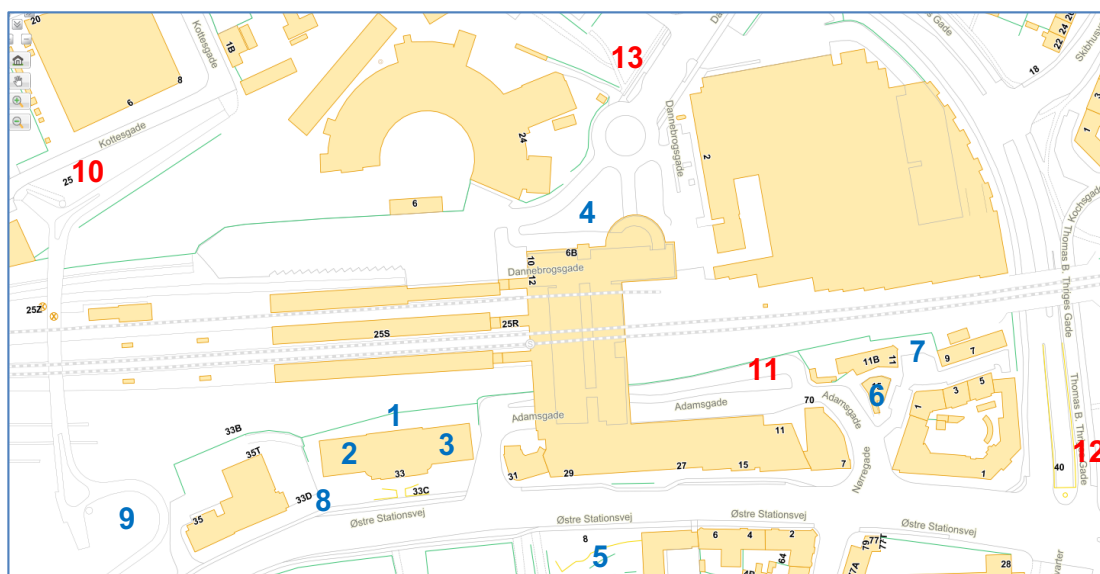
Programleder for Cyklisternes By, Odense Kommune
ta@odense.dk

Odense Station er en af landets travleste stationer. Ved en gennemsnitlig dansk station cykler 20% til toget, mens 5% cykler fra toget i den anden ende. Ved at forbedre omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er der mulighed for, at få flere til at benytte tog og cykel som kombinationstransport.

For at begynde med konklusionen først er det nu lykkedes at etablere mere cykelparkering end antallet af cykler. Der er 8% overkapacitet, og dette er sket, uden at DSB har finansieret noget. Der er nu 3.652 stativer ved stationen, og der er planer om udvidelser til op imod de i alt 5.000 stativer.



Figur 2. Konstruktionen ved Adamsgade er rå og effektiv i sit udtryk – 440 nye stativer.



Figur 1. Oversigtsplan over Odense Banegårds Center.



Figur 3. Under Byens Bro er der etableret 800 nye stativer til pendlere.

En skidt start

Da Odense Banegårds Center åbnede i 1996, var det for at imødekomme passagerstigningen som følge af den faste forbindelse over Storebælt. Men cykelparkeringen blev glemt, og bygningens facade blev beklædt med skilte, som forbød cykelparkering. Det har vi igennem 20 år arbejdet målrettet på at forbedre.

Den første chance lå i, at kommunen købte den gamle banegård og etablerede cykelparkering bag bygningen (1) og i to aflåste kældersektioner (2+3). Ved nordpladsen anlagde kommunen en del cykelparkering på terræn (4). Senere fulgte salget af en kommunal p-plads, hvor der blev tinglyst etablering af et cykelcenter med 800 stativer (5).

Ved Adamsgade (6) blev der opført et

cykelcenter til 440 cykler, og ved Nørregade (7) blev der fundet plads til yderligere stativer i 2 etager. Ved den gamle station og Posten (8) blev der placeret flere stativer på terræn.

I forbindelse med etableringen af Byens Bro over jernbanen blev der placeret 800 stativer på sydsiden (9), mens der er planer om yderligere pladser på nordsiden (10).

I forbindelse med letbanens etablering er der stillet krav om knap 2.000 nye stativer fordelt på 26 stationer – heraf placeres en del tæt på Odense Station (11+12). Endelig er der planlagt et nyt cykelcenter til 500 – 1.000 cykler nord for stationen (13).

På den måde lykkedes det at samle op på tidligere manglende planlægning og investering i cykelparkering. Odense er i dag

en af de meget få større danske stationer, som ikke er underforsynet med cykelparkering.

Kvalitet

Kvalitet og behov har været nøgleordene i planlægningen. De sikrede afsnit har musik og videoovervågning, mens værksted og cykelpumper hjælper cyklisterne i hverdagen. Der sættes på rigtig gode 2 etagers stativer med hydraulik, og alle stativer giver mulighed for, at man lænker cyklen fast.

Det vigtigste for pendlere er nok, at de altid kan være sikre på at finde et ledigt stativ, få minutter før toget kører.

Drift

Odense Citykorps tager sig af oprydningen af cykler rundt om stationen. Efter nogle ugers mærkning af cyklerne køres efterladte cykler til Hittegods. Cykler uden for stativerne placeres i nærmeste stativer, så alle kan komme rundt.

Det er især vigtigt, at der holdes rent for affald omkring cyklerne.

Andre trafikale knudepunkter

Odense satser på, at i alt 15 trafikale knudepunkter også skal forsynes med aflåst cykelparkering, så bilisterne kan cykle det sidste stykke mod job og uddannelse. Der er etableret 4 af disse Park & Ride anlæg, 2 med hver 10 pladser og 2 med hver 54 pladser.