

# Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr 5 Årgang 2  
Juli 2003

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund  
og Cykelnetværket  
med støtte fra Trafikministeriet

# CYKEL VIDEN

## Index

<b>Cykelregnskab, Københavns Kommune</b>	side 1
<b>Ældre Cyklisters behov og adfærd</b>	side 3
<b>Arbejde-Bolig-Cykel-Projektet i Aalborg Kommune</b>	side 6
<b>For enden af hver cykeltur står en cykel</b>	side 7

CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik  
v/ Dansk Cyklist Forbund,  
Rømersgade 5-7, 1362 Kbh. K.  
Hjemmeside: <http://www.cykelviden.dk>  
Redaktør: Jens E. Pedersen. E-mail: [jep@dcf.dk](mailto:jep@dcf.dk)  
Redaktionen afsluttet: 1. juli 2003  
Deadline for næste nummer:  
1. September 2003

## Københavns Kommune

# Cykelregnskab 2002

*For tredje gang laver Københavns kommune et cykelregnskab. Det viser blandt andet, at cyklisterne har bemærket, at vedligeholdelsen af cykelstierne er blevet forbedret.*

Af Jens E. Pedersen

Cykelregnskabet er både cyklisternes og Københavns Kommunes regnskab over indsatsen på cykelområdet. Cyklisternes del af regnskabet består af en spørgeundersøgelse, hvor Københavns cyklister beskriver, hvordan de synes, det er at cykle i byen. Kommunen bidrager med en række nøgletal, der beskriver forhold, som er vigtige for cyklisterne. Endvidere angiver måltallene, hvordan det går med at opfylde målsætningerne i Cykelpolitik. Cykelregnskabet informerer også om kommunens aktuelle planer og initiativer på cykelområdet. Cykelregnskabet dækker en toårig periode.

## Det mener cyklisterne

Den første del af Cykelregnskabet præsenterer cyklisternes holdninger og meninger, der som tidligere er målt ved hjælp af en interviewundersøgelse. Cyklisternes vurdering omsættes til et pointsystem, som bygger på 10 små cyklister - jo flere cyklister, jo bedre! Sammenholdt med det foregående Cykelregnskab er der sket nogle forskydninger. Her ses antallet af "små cyklister" i 2002:

- København som cykelby: 8 Uændret vurdering
- Cyklisternes tryghed: 6 Uændret vurdering
- Cykelstiernes mængde og bredde: 5 Lavere vurdering
- Vedligeholdelse af cykelstier: 5 Højere vurdering
- Vedligeholdelse af veje: 3 Højere vurdering
- Mulighed for at kombinere cykel og offentlig transport: 5 Uændret vurdering
- Cykelparkering: 3 Lavere vurdering
- Kommunens information om trafikplanlægning: 4 Højere vurdering

*Fortsætter på side 2...*

## Sikring af modstrøms cykelstier i ensrettede gader i Roskilde bymidte

Projektet omfatter anlæg og sikring af modstrøms cykelstier, som er en del af en samlet trafikplan i Roskilde. Den samlede plans formål er at dæmpe biltrafikken i bymidten, hvilket bl.a. opnås ved ensretninger og lukning af Algade. Dæmpningen af bilernes mulighed for gennemkørsel i bymidten samt sikring af et net af cykelforbindelser gennem bymidten, skal fremme sikker cykeltrafik. Endvidere skal cykelstiforbindelserne medvirke til at overflytte trafik fra bil til cykel. Det forventes at anlæg af modstrøms cykelstier, sammen med de øvrige tiltag i trafikplanen vil medvirke hertil.

Modstrøms cykelstier kan ikke alene bidrage til en overflytning af trafik fra bil til cykel, men medvirker også til at cyklister der skal igennem bymidten, vil få forenklet deres ruter. Dette betyder mindre trafikarbejde for cyklisterne, samtidig med at deres tryghed og sikkerhed forbedres væsentligt på de berørte strækninger.

Princippet om at tillade cykeltrafik mod ensretningen giver store fordele. Det kan dog også medføre risiko for farlige situationer og konflikter, især når bilister overhaler og kører over i modstrømscykelbanen. Samtidig er der risiko for konflikter i krydsene, hvor bilister og fodgængere ikke forventer, at der kommer cyklister fra den modsatte kørselsretning.

Projektet forventes afsluttet i 2004. Cykelbanerne har været etableret i omkring et år. Der er stor tilfredshed med cykelbanerne i kommunen. Cykelbanerne er 1,8 meter brede, hvilket har vist sig at være for brede. Dette har resulteret i at de bruges som dobbeltrettede. For at undgå dette har kommunen lavet pile og cyklist-symboler på cykelbanerne, hvilket har hjulpet.

...Fortsat fra side 3

### Nøgletal

Cykelregnskabet indeholder også en række nøgletal, som er udpeget som vigtige af cyklisterne i forbindelse med det første Cykelregnskab. Nogle få nøgletal er gået ud i tidens løb, mens enkelte nye er kommet til.

- Cykeltrafikken er steget med 6%, så der nu cykles 1 mio. km i København hver dag.
- Biltrafikken er kun steget med 1%.
- Længden af cykelstier er steget med 16 km til 323 km.
- Længden af cykelbaner er steget med 2 km til 12 km.
- Længden af grønne cykelruter er steget med 1 km til 32 km.
- Til vedligeholdelse af cykelstier blev der i 2000 brugt 9,1 mio. kr., mens der i 2002 kun er brugt 6,8 mio. kr.
- Alvorligt tilskadekomne cyklister er steget med 4, så der i 2002 kom 172 cyklister alvorligt til skade.
- Lyskryds med tiltag for cyklister er øget fra 28% af krydsene til 36% af krydsene i 2002.

### Cykelpolitiske måltal

Som noget nyt i dette Cykelregnskab er der fem måltal, der direkte forholder sig til målsætningerne i Cykelpolitik 2002-2012. Disse måltal beskriver, hvorledes det går med at realisere målene i Cykelpolitikken:

- Andelen, der cykler til arbejdspladser i København er nu 32%. Dette er et svagt fald i forhold til sidste Cykelregnskab. Målsætningen er, at 40% skal cykle på arbejde i 2012.
- Cyklisternes risiko er nu 0,46 alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkilometer. Udviklingen gennem 1990'erne, hvor cyklisternes risiko allerede er blevet halveret én gang, fortsætter med et svagt fald (4%). Målet er en 50% reduktion i 2012.
- 56% af cyklisterne føler sig trygge på cykel i Københavns trafik. Der har ikke i de sidste par år kunnet spores en udvikling i den rigtige retning. Der arbejdes frem mod, at hele 80% skal føle sig trygge i 2012.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km skal forbedres med 10% inden 2012. Denne målsætning kan ikke evalueres endnu, da der først skal udarbejdes en målemetode.
- Målsætningen om, at max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning, er nået i 2002.

Cykelregnskabet findes på:  
[www.vejpark.kk.dk](http://www.vejpark.kk.dk)



## Mange flere cyklister i marts

Cykel/knallertrafikken er i 1. kvartal steget med 5,2% set i forhold til 1. kvartal 2002. Udviklingen går fra et fald på 8,3% i januar over en stigning på 4,1% i februar til en stigning på 17,4% i marts måned.

Indekset for cykel/knallertrafik er baseret på resultaterne fra 28 tællestationer placeret på cykelstier fordelt over hele landet.



Cykeltrafik de sidste 12 mdr.

Diagram fra Vejdirektoratets hjemmeside.  
[www.vd.dk](http://www.vd.dk)

## Resultater fra et forskningsprojekt

# Ældre cyklisters behov og adfærd

*Danmark TransportForskning har undersøgt ældre cyklister trafikale situation i Holbæk og Kalundborg. Blandt andet er der spurgt til cyklisternes tryghed, og ikke overraskende vil de helst cykle hvor der er cykelstier. Ældre kan også finde på at cykle mod ensretning og en sjælden gang over for rødt. De kører ikke med hjelm.*

Ældre (70 år eller der over) cyklisters trafikale situation i byområder belyses i projektet dels på basis af resultater fra en spørgeskema undersøgelse, dels ved hjælp resultater af kvalitative interviews. Resultaterne omhandler de ældre trafikanters risikoopfattelse, risikobevidsthed, kendskab til regler og brug af tiltag, dels i forbindelse med konkrete lokaliteter, dels hvordan risikoopfattelse generelt påvirker de ældres mobilitet. De ældres adfærd og risikooplevelse sættes i relation til de tilsvarende forhold hos en kontrolgruppe af 40-50 årige trafikanter.

Undersøgelsen fandt sted i to byer, Holbæk og Kalundborg. Disse to byer blev valgt ud fra deres lighed i fysisk placering og funktion som middelstore provinsbyer samt deres forskellighed i uheldsrate, bystruktur samt gennemførte sikkerhedsmæssige foranstaltninger. De kvalitative interviews blev gennemført med personer i alderen 75-84 år, der havde svaret på spørgeskemaet, og hvorom det fremgik, at de kom ud at gå mindst én gang om ugen.

Undersøgelsen - der i sin helhed foruden ældre cyklister også omhandler ældre fodgængere - er gennemført på Danmarks TransportForskning i løbet af årene 1999-2003.

### Spørgeskemaet

Spørgeskemaet indeholdt oplysninger om det at færdes til fods og på cykel og forskellige generelle forhold i forbindelse hermed, såsom krav til infrastrukturen,



*Fortsætter på side 4...*

## Cykelkonferencen 2003

Trafikministeriets cykelkonference blev afholdt 2. juni. Den blev arrangeret i samarbejde med Vej- og Byplanforeningen, IDA og Dansk Cyklist Forbund. Der var ca. 85 deltagere og der var 30 indlæg og 3 udstiller.

Udstillerne var Sø-Lund Design ApS i Vejen, Veksø-Taulov I/S i Fredericia, [www.veksoe.com](http://www.veksoe.com) og TTS A/S, [www.tts.dk](http://www.tts.dk).

Trafikminister Flemming Hansen åbnede konferencen. Han takkede blandt andet for det gode samarbejde der var mellem Trafikministeriet og Dansk Cyklist Forbund på en lang række projekter, bl.a. Alle Børn Cykler, kampagnen Hvad tænker du på og flere andre. Han så frem til et fortsat samarbejde.

Foredragene var delt op i fem grupper. Kampagner, Cykelparkering, Mobility Management, Infrastruktur og Pendling.

De fleste foredragsholdere har udarbejdet et resume. De vil alle være at finde på [www.cykelviden.dk](http://www.cykelviden.dk).

### *...Fortsat fra side 3*

oplevelse af farlige situationer, rutevalg samt adfærd i konkrete situationer, der kan være forbundet med risiko.

Skemaet indeholdt desuden spørgsmål om daglig aktivitet som trafikant, både som fodgænger, cyklist og bilist samt om, hvorvidt personerne havde været involveret i færdselsuheld som fodgænger og cyklist indenfor de sidste 5 år. Der blev desuden stillet spørgsmål om forholdene på to konkrete veje i centrum af de to byer, for hermed at kunne relatere svarene til de faktiske forhold i de to byer. Endelig indeholdt skemaet personlige oplysninger om køn, alder, fysisk helbredstilstand samt kørekort.

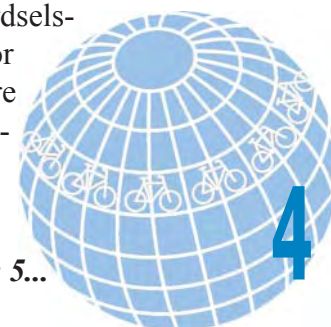
### **Deltagere**

Målet var at modtage 500 besvarede skemaer i hver af de fire grupper (ældre og kontrolgruppe i henholdsvis Holbæk og Kalundborg). Spørgeskemaet blev derfor sendt til 850 personer i hver aldersgruppe i hver af de to byer inden for en defineret afgrænsning - udtrukket tilfældigt fra lister over beboerne i disse områder inden for de pågældende aldersgrupper. Plejehjemsbeboere i alderen 70 år og derover blev dog på forhånd udeladt. I alt indgår der i analyserne 998 spørgeskemaer fra de ældre og 893 fra personer i kontrolgruppen.

### **Resultater vedrørende ældre cyklister**

Både de ældre cyklister og kontrolgruppen lægger størst vægt på, at der er cykelstier, de ældre dog endnu mere end kontrolgruppen. De ældre vælger hyppigere deres rute efter, hvor der er cykelsti og ikke så meget trafik, mens kontrolgruppen hyppigere vælger den mest direkte og hurtigste rute.

De ældre standser oftere i forbindelse med et venstresving end kontrolgruppen gør. Begge grupper bruger hyppigst de samme begrundelser, men hvor flere ældre, og især kvinder, gør det, fordi de er mest trygge ved at gøre sådan, er der flere i kontrolgruppen, der gør det, fordi det er for farligt at lade være. De ældre, der ofte cykler, er mere bange for at blive kørt ned under et venstresving, mens de ældre, der sjældent cykler mere tænker på, at det er trygt og gør det lettere at orientere sig. De ældre cykler sjældnere end kontrolgruppen over for rødt og kører sjældnere på fortovet og imod færdselsretningen på cykelstien. Disse former for adfærd begrundes oftest både af de ældre og kontrolgruppen med, at de ikke er tilføjede og at det er for farlige.



*Fortsætter på side 5...*

## Parker og Rejs anlæg til cykler

Af Lise Kærn, HUR

Vilkårene for cyklister i Hovedstadsregionen, der skifter til bus eller tog på vej til og fra arbejde er langt fra optimale, og den støt stigende cykel-pendling i regionen gør, at der ligger et potentiale i at forbedre faciliteterne for cyklerne.

helhedsindtrykket forbedres, og lysten til at skifte mellem cykel og kollektiv trafik øges.

Alt dette er mere systematisk beskrevet i et idékatalog, "Cykel Parker & Rejs", udgivet af Hovedstadens Udviklingsråd, foråret 2003.

Kataloget kan rekvireres hos Anlægs- og Bygningsafdeling, Hovedstadens Udviklingsråd, tlf 36 13 14 00,



Hovedstadens Udviklingsråd har i foråret 2003 opført 3 cykel Parker og Rejs anlæg i Glostrup kommune, som pilotprojekter. Her på Nordre Ringvej ved Ejby Smedevej.

...Fortsat fra side 4

### Adfærd i forhold til færdselsloven

Blandt de ældre, der kan finde på at cykle i den forkerte retning, er der flere med dårligt helbred, og begrundelsen hos de ældre er oftere, at de gør det, for at undgå at krydse vejen.

Som et eksempel på forskelle i adfærd mellem de to byer i projektet, Holbæk og Kalundborg skal det nævnes, at højresvingende biler i kryds vurderes farligere af de ældre cyklister i Holbæk end i Kalundborg. Hvis man som cyklist har ventet ved rødt lys, sker det ofte, at der er biler, der skal svinge til højre, når der bliver grønt. Dette kan være begrundelsen for, at man i Holbæk, hvor der er rimeligt mange lysregulerede kryds, oftere end i Kalundborg, hvor der kun er få lysregulerede kryds, nævner dette som farligt.

I Kalundborg nævnes derimod farligheden ved at svinge til venstre på cykel oftere end i Holbæk. Dette er en manøvre, som en lysregulering kan gøre lettere og mere overskuelig, hvis man står af cyklen og venter på grønt lys inden man fortsætter venstresvinget.

### Afslutning

Projektets resultater giver et godt indblik i de ældres adfærd og baggrunden herfor, som kan medvirke til en øget forståelse af de ældres problemer og dermed blive til stor nytte i forbindelse med etablering af trafikale løsninger, der både tilgodeser de ældres ønsker til trafiksikkerhed og til mobilitet.

### Reference

Bernhoft, I.M. et al. (udgives medio 2003). *Ældre fodgængere og cyklister i byerne. Risikooplevelse og adfærd. Rapport 3, 2003. Danmarks Transport Forskning. www.dtf.dk eller www.netboghandel.dk.*



## Fald i antal dræbte cyklister

I 2002 blev der dræbt 52 cyklister i trafikken. Det er et lille fald i forhold til 2001, hvor 56 blev dræbt.

Det går især ud over ældre cyklister. 23 af de dræbte var over 65 år.

Aalborg Kommune

# Arbejde-Bolig-Cykel-Projektet

*Et projekt i Aalborg støttet af Trafikpuljemidler har fået cykeltrafikken til at stige op til 20% på en rute efter etablering af cykelkorridor.*

Projektets hovedformål har været at øge cyklisters andel af persontransportarbejdet og samtidig forbedre sikkerheden.

Projektet bestod dels af en kortlægning af cykeltrafikken samt ulykker med cyklister og dels af en cykelkorridor gennem Aalborg og Nørresundby, hvor der er blevet anlagt cykelstier. Desuden er der anlagt en 10 km lang alternativ cykelrute på mindre trafikerede veje. På en del af cykelruten har trafiktællinger vist en stigning i antallet af cyklister på 5-20% efter udbygningen af cykelstinetet.



Her ses stibroen over Lindholm Å

Samtidig blev ni virksomheder inddraget til at deltage i et forsøg med en firmacykelordning. Der har været stor interesse for projektet blandt virksomhederne og selv efter afslutningen er der blevet indkøbt flere firmacykler. En spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejderne på de deltagende virksomheder har vist, at 9% har ændret transportvaner som følge af projektet.

*Læs mere om projektet og se evalueringsrapporten i det nye Puljeprojekt-katalog, hvor du ligeledes kan hente inspiration fra andre cykelprojekter.*



# For enden af enhver cykeltur står en cykel

*Kan man forudsige den fremtidige efterspørgsel efter cykelparkering i et byområde med flere nye byfunktioner? Bikewise har forsøgt.*

Mange steder i bybilledet ses uhensigtsmæssigt parkerede cykler; mange cykler er glemt, men oftest er der tale om cykler, der er i brug, og blot er parkeret, hvor det forekom nemmest. Cykler der er parkeret vilkårligt eller måske ligefrem henslængt er ikke umiddelbart et kønt syn og kan desuden vanskeliggøre passage for kørestolsbrugere og folk med barnevogn. Dette 'cykelrod' kan til dels imødekommes ved at etablere tilstrækkelige cykelparkeringsmuligheder.

En simpel metode til at finde ud af, hvor mange cykelparkeringer, der er behov for er at tælle de parkerede cykler ved en station fx, og så etablere det nødvendige antal parkeringspladser. Metoden kommer imidlertid til kort, når det ikke er muligt at tage bestik ud fra mængden af parkerede, fx når der er tale om nyetablerede byrum.

## Baggrund

Frederiksberg skal have ny bymidte. I forbindelse med anlæg af den nye metrostation på Frederiksberg blev der i slutningen af forrige årtusind udarbejdet en helhedsplan for den nye bymidte (Henning Larsens Tegnestue). Gehl Architects har i en efterfølgende analyse anslået det daglige antal brugere i de nye byrum til omkring 30.000, hvoraf metroen står for ca. 12.000 daglige af- og påstigere. Alle disse mennesker har et eller flere ærinder i den nye bymidte, og skal på en eller anden måde også ankomme til bymidten. En del vil formentlig gå, nogle vil bruge bil og rigtig mange vil cykle.

Frederiksberg er Danmarks tættest befolkede byområde og området omkring den nye bymidte huser mange studerende og unge familier. Bymidten gennemskæres desuden af en af de grønne cykelruter, der forventes at bære en daglig trafik på



*Fortsætter på side 8...*

*...Fortsat fra side 7*

op til 5000 cykler. Samlet set er der altså god grund til at forvente, at en stor del af de daglige brugere i området ankommer på cykel og også vil have behov for at sætte den fra sig. Der er også god grund til Frederiksberg kommunes ønske om at skabe gode forhold for cyklister i de nye byrum, bl.a. i forlængelse af kommunens Trafik- og miljøhandlingsplan, hvori der er formuleret mål om at overflytte trafik fra bil til cykel. Kommunen iværksatte derfor en analyse af de fremtidige parkeringsforhold for cyklister.

### **Cykelparkeringens psykologi**

Det er en kendsgerning, at velfungerende cykelparkeringer er kendetegnet ved at:

- være let at få øje på
- være tilstrækkelig i antal pladser
- ligger i umiddelbar nærhed af målet
- være placeret på cyklistens naturlige rute mod målet (cyklister passerer ikke gerne målet for at parkere!)
- være brugervenlig med let adgang til stativet

Den acceptable afstand mellem cykelparkering og cyklistens mål er typisk 50 meter, men gerne mindre, og cyklister bevæger sig kun undtagelsesvis over 100 meter fra parkeringen til rejseens mål.

Jo længere tid cyklisten har behov for at efterlade sin cykel, jo mere øges villigheden til at bevæge sig en længere afstand til/fra parkeringen mod til gengæld at være sikret en tyverisikker cykelparkering.

### **Vurdering af behov**

Selve analysen faldt i to dele: Første del hvor det samlede behov for cykelparkering blev opgjort og anden del, hvor behovet/efterspørgslen blev fordelt på områder.

For at klarlægge behovet for cykelparkering er det som det første relevant at se på de aktivitetsskabende funktioner (herefter blot kaldet aktiviteter), der er lokaliseret i og omkring de nye byrum. Der er tale om Metrostation, Frederiksberg Centret, CBS (Copenhagen Business School alias det, der i forne tider hed Handelshøjskolen), Hoved- og musikbibliotek samt gymnasium.

For hver aktivitet gives der tal for antallet af daglige brugere og tal for hvor stor en andel af disse, der kan forventes at ankomme på cykel.



*Fortsætter på side 9...*



## ...Fortsat fra side 8

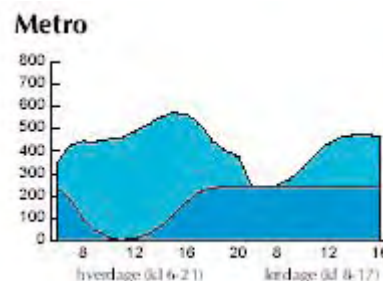
Men det er ikke nok at vide, at metroen vil komme til at betjene 12.000 af- og påstigende passagerer, hvoraf ca. 10 % forventes at ankomme på cykel. Det er også relevant, at vide hvornår på dagen folk ankommer og hvor længe de har tænkt sig at parkere deres cykler i området. I vurderingen er det anslået, hvordan cykelparkeringen vil fordele sig på:

- korttidsparkering (i op til en time)
- timeparkering (af mindst en times varighed)
- dagparkering (i mindst 6 timer)
- natparkering (parkering over natten)

Kravene til tyverisikring og overdækning er generelt stigende med stigende varighed af parkeringen og størst for dem, der efterlader deres cykel i området om natten.

### Fordeling i løbet af døgnet

For hver af de fire aktiviteter vurderedes efterfølgende, hvordan efterspørgslen efter cykelparkering ville fordele sig over døgnet (hverdage 6-21 og lørdag/søndag 8-17). Det er i disse tidsrum, at behovet for cykelparkering er størst. Resultatet er anskueliggjort i eksemplet i figuren herunder.



Som kurven for Metroen viser, er behovet for cykelparkering størst i dagtimerne, hvoraf størstedelen er udpendlende, der har behov for dagparkering. Det er også vurderet, at en stor del af brugerne vil være indpendlere, der kan have behov for at parkere en cykel om natten. Al parkering i forbindelse med Metroen er derfor regnet som dag- eller natparkering.

### Fordeling af resultaterne på områder

Frederiksberg nye bymidte er et stort område; de tre projekterede pladseplaner svarer i areal til Kultorget, Gammeltorv/Nytorv og Amagertorv i København. Med de indledende betragtninger om cykelparkeringens psykologi i mente kan resultaterne ikke betragtes samlet. Der er altså behov for at definere ret præcist, hvor i området brugerne forventes at ankomme



25.-26. august 2003

## Trafikdage

Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet indbyder igen i 2003 til Trafikkonference i dagene 25.-26. august 2003.

Se mere på [www.trafikdage.dk](http://www.trafikdage.dk)

8.-19. september 2003

## Alle Børn Cykler

Se mere på [www.abc-abc.dk](http://www.abc-abc.dk)

3.-4. december 2003

## Vejforum

Den 3. konference i Vejforums regi finder sted i Nyborg, den 3.-4. december 2003. Der er godt 60 foredrag og 9 workshops. Tilmelding hos VEJ-EU. Program udsendes i august.

...Fortsat fra side 9

Til brug for analysen blev de fire hovedaktiviteter derfor fordelt på 6 områder. Områderne blev defineret som cirkler med centrum i et typisk rejsemål og med en radius på 50 m, der er den længst acceptable gå afstand.

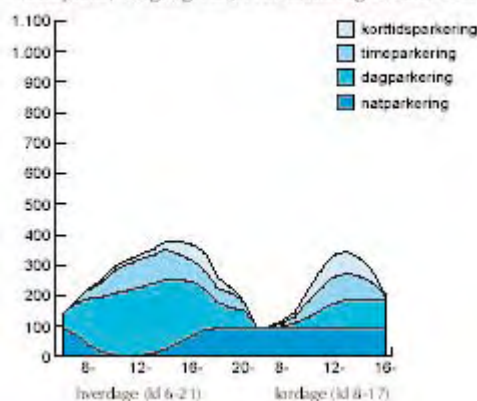
En anslået procentvis fordeling af aktiviteterne i de 6 områder gør det muligt at fastlægge antallet af cykelparkeringer i hvert af de 6 områder ved at summere de aktiviteter, de betjener. For eksempel er det anslået, at 10 % af de cyklende kunder til metroen vil parkere ved Frederiksberg Centrets østlige indgang, 50 % ved den østlige nedgang til metroen og 40 % ved den vestlige nedgang. Denne øvelse er gentaget for hver af de 4 aktiviteter.

### Eksempel: Metroplads - indgang vest

Som det ses af figuren er der i området 'Metroplads - indgang vest' behov for knap 100 natparkeringspladser. Behovet for nat- og dagparkering er samlet set på omkring 250. Lægger vi timeparkering oveni nærmer behovet sig 350 pladser og endelig summeret sammen med korttidsparkering, knap 400 pladser.

#### Område 3

Metroplads, indgang vest; Frederiksberg Centret vest



Som beskrevet indledningsvist er de krav, de enkelte parkeringstyper stiller, i det store og hele stigende fra korttidsparkering med de laveste krav til fysisk udformning til natparkering med de højeste krav mht. komfort og sikkerhed.

Analysen blev gennemført og afrapporteret i perioden fra november 2002 til januar 2003, og rapporten indeholder udover et indledende afsnit om mere generelle betragtninger i relation til cykelparkeringens anatomi/psykologi en analysedel slutteligt opsummeret i en række konkrete anbefalinger. Bl.a. anbefales det helt overordnet at imødekomme efterspørgslen efter cykelparkering område for område og at indføre en vis form for parkeringsstyring.



## Annonceinfo:

Cykelviden er finansieret af Trafikministeriet. Finansieringen dækker udgifterne til at vedligeholde hjemmeside og udsende nyhedsbrev i en tidsbegrænset periode på et år. Derfor er Cykelviden afhængig af eksterne midler for at kunne fortsætte i forhåbentligt mange år frem. Ønsker din virksomhed at støtte Cykelviden hører vi meget gerne fra jer. I så fald kontakt venligst Jens E. Pedersen - Dansk Cyklist Forbund på mail adressen: jep@dcf.dk eller på dir. tlf. 38 33 24 60.

### Cykelparkering bør være en integreret del af lokalplanlægningen

*Cykelparkering overses eller glemmes ofte i lokalplanlægningen. Det betyder, at der ikke i tilstrækkelig grad tages højde for cykelparkeringen i de efterfølgende byggeprojekter.*

For mange cyklister er muligheden for at kunne parkere sin cykel nemt og sikkert lige så vigtig som det at kunne køre trygt og sikkert på en cykelrute. I områder, hvor cykelparkeringen enten er u hensigtsmæssigt placeret eller med for få pladser, vil omgivelserne være genereret af cykler, der "roder" i gadebilledet. En god placering og tilstrækkeligt med cykelparkering vil medvirke til bedre orden på offentlige og private arealer, til færre cykeltyverier og - til flere cyklister.

Cykelparkeringen bør derfor tænkes ind i den fysiske planlægning. Dette kan ske ved, at der opstilles lokale retningslinier for cykelparkeringen, som efterfølgende anvendes ved udarbejdelsen af lokalplaner. Retningslinierne bør som minimum angive:

- Antal pladser i forhold til arealanvendelse
- Type og udformning
- Placering



*Retningslinier for cykelparkering skal sikre, at der etableres korrekt placeret og tilstrækkelig cykelparkering.*

**Carl Bro kan hjælpe med opstilling af retningslinier for cykelparkering. Kontakt Michael Aakjer Nielsen 82 10 52 34, Ulrich Bach 43 48 61 27 eller Thomas Gätke 43 48 65 65.**



## **TARCO har en målsætning om at blive Danmarks grønneste entreprenør**

---

*I 2002 vandt vi Fyns Amts Miljøpris for gennem flere år at have udviklet de nødvendige teknologier for genanvendelse af forskellige restmaterialer i produktionen af nye vejmaterialer. Hermed er der sparet store mængder naturlige råstoffer, og de miljø- og landskabsmæssige problemer, som normalt er forbundet med både affaldsbortskaffelse og råstofindvinding, er mindsket betydeligt.*

Meget få forbinder måske asfalt med miljø - men i Tarco har vi mulighed for at tilbyde asfaltprodukter, hvor der er taget miljøhensyn i produktionen, og hvor forbruget af råstoffer er så lavt som muligt. For at skabe mulighed for at bedømme de enkelte produkter har vi nu udviklet Det Grønne Index, som tydeliggør ressourceforbruget og gør det nemmere at være miljøbevidst indkøber af asfaltarbejde.

Målet er at miljø fremover vægtes som en væsentlig faktor, når det gælder valg af nye belægninger til veje og cykelstier i det danske land.

God tur i det grønne.....

The logo for TARCO, featuring the word "TARCO" in a bold, green, sans-serif font. The letter "T" is stylized with a vertical bar on its left side.

---

TARCO VEJ A/S

Slipshavnsvej 12, 5800 Nyborg, Tlf. 6331 3535, Fax: 6331 3536, Web: [www.tarco.dk](http://www.tarco.dk), Mail: [tarco@tarco.dk](mailto:tarco@tarco.dk)

