



Cykelparkering på togstationer

En undersøgelse af cykelparkerings rolle i forhold til den samlede
tilfredshed samt passagerernes ønsker til cykelparkeringen

September 2016

Forbrugerrådet
Tænk **Passagerpuls**

Indhold

1.	Forord	3
2.	Formål og metode	4
3.	Baggrund	5
4.	Resumé og anbefalinger	7
5.	Resultatgennemgang	9
5.1	Hvor mange togpassagerer cykler til stationen?	9
5.2	Har cykelparkering ved stationen betydning for togpassagerernes rejseoplevelse?	9
5.3	Hvor tilfredse er togpassagererne med cykelparkeringen?	10
5.4	Hvilke ønsker og prioriteter har togpassagererne til cykelparkeringen?	13
6.	Litteraturgennemgang	17
6.1	Hvad synes kunderne? En spørgeskemaundersøgelse om 14 s- togsstationer (Tetraplan A/S for DSB A/S, januar 2007)	17
6.2	Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idékatalog. (Trafikstyrelsen, august 2009)	18
6.3	Cyklen og den kollektive trafik. Arbejdspapir 4 - den nationale cykelstrategi 2013. (Transportministeriet, 2013)	19
6.4	Koncept for stationspladser. (Hovedstadens Letbane, december 2015)	20
6.5	Cykelparkering ved Københavns Kommunes metrostationer. Bilag 1 til Orientering om cykelparkering omkring metrostationerne. (Københavns Kommune, januar 2006)	20
7.	Om undersøgelsen	22
7.1	Om deltagerne i undersøgelsen	23
7.2	Spørgeskema til prioriteringsundersøgelsen	24
8.	Om Passagerpuls	27

1. Forord

Kære læser

Ved mellem 15-20 % af tog- og metrorejserne cykler passagererne til stationen, når de skal til deres tog, s-tog, lokalbane eller metro. Cyklen og cykelparkeringen ved stationen er derfor, for en stor gruppe passagerer, en væsentlig del af deres sammenhængende rejse.

Tidligere overslag fra DSB viser, at der er ca. 79.000 cykelpladser ved stationerne, men også, at der ved en del stationer er problemer med manglende kapacitet, oprydning og lignende.

Fra Passagerpulsens Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser ved vi, at der er meget varierende tilfredshed med cykelparkeringen ved stationerne. Vi har derfor sat os for at undersøge cykelparkeringen og passagerernes ønsker til denne, for at kunne komme med et konstruktivt bud på, hvad der skal særlig fokus på, når man planlægger eller renoverer cykelparkering.

Vi håber, at vores bidrag vil blive taget vel imod og vil blive anvendt, til gavn for de passagerer, der cykler til stationen, og for den kollektive transport generelt.

God læsning!

Med venlig hilsen

Lone Fruerskov Andersen
Afdelingschef for Passagerpuls

2. Formål og metode

Passagerpulsen har blandt andet fokus på passagerernes samlede rejse fra dør til dør. Det betyder for mange passagerer en kombination af cykel til/fra stationen og en videre rejse med tog, s-tog eller metro. Med denne undersøgelse ønsker Passagerpulsen at besvare følgende spørgsmål:

1. Hvor stor en andel af togpassagererne¹ benytter cykel til/fra stationen?
2. Har cykelparkeringen ved stationen betydning for togpassagerernes rejseoplevelse?
3. Hvor tilfredse er togpassagererne med cykelparkeringen?
4. Hvilke ønsker og prioriteter har togpassagererne til cykelparkeringen?

For at besvare spørgsmålene har vi benyttet os af følgende metoder/datakilder:

- a. Gennemgang af tidligere undersøgelser. Vi ønskede at afdække den viden, der allerede eksisterer på området, så vores undersøgelse ikke blot bliver en gentagelse af tidligere undersøgelser.
- b. Særkørsler på data fra De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser (NPT). I NPT har vi blandt andet spurgt togpassagererne om, hvordan de er kommet til afgangsstationen. De passagerer, der er kommet på cykel, er blevet spurgt om tilfredshed med cykelparkeringen på stationen. Disse data kan f.eks. nedbrydes på stationsniveau, ligesom det er muligt at se, hvordan tilfredshed med cykelparkeringen påvirker tilfredshed med rejsen generelt.
- c. En ny kvantitativ prioriteringsundersøgelse blandt de togpassagerer, der benytter cykel til/fra stationen. Vi har spurgt dem om hvilke forhold/faciliteter ved cykelparkeringen, der har den højeste prioritet. Undersøgelsen er gennemført af Wilke A/S.

Rapporten refererer til resultater fra disse datakilder, så de danner en samlet besvarelse på ovenstående spørgsmål.



Note:

Vi anvender i rapporten navnet "Transportministeriet" i stedet for "Transport- og Bygningsministeriet". Det skyldes, at den rapport, vi henviser til, er blevet udarbejdet på et tidspunkt, hvor ministeriet hed "Transportministeriet".

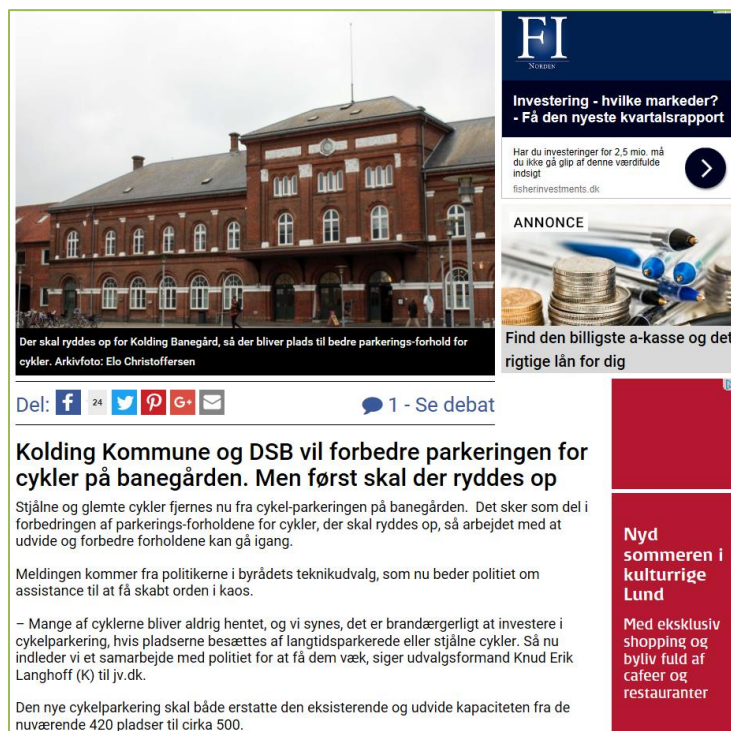
Vi anvender i rapporten navnet "Trafikstyrelsen" i stedet for "Trafik- og Bygningsstyrelsen". Det skyldes, at den rapport, vi henviser til, er blevet udarbejdet på et tidspunkt, hvor styrelsen hed "Trafikstyrelsen".

¹ Ved togpassagerer mener vi alle passagerer, der rejser med tog, s-tog, metro eller lokalbane.

3. Baggrund

Data fra Passagerpulsens Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser (NPT) viser, at kun godt halvdelen af de togpassagerer, der cykler til stationen, er tilfredse med cykelparkeringen. Knap en fjerdedel er direkte utilfredse. NPT viser også, at der er stor forskel på tilfredsheden fra station til station.

Samtaler med en række passagerer og Cyklistforbundet har desuden givet os det indtryk, at cykelparkeringen ved en række stationer i Danmark er utilstrækkelig og til tider ramt af kaos.



Kolding Kommune og DSB vil forbedre parkeringen for cykler på banegården. Men først skal der ryddes op

Stjålne og glemte cykler fjernes nu fra cykel-parkeringen på banegården. Det sker som del i forbedringen af parkerings-forholdene for cykler, der skal ryddes op, så arbejdet med at udvide og forbedre forholdene kan gå igang.

Meldingen kommer fra politikerne i byrådets teknikudvalg, som nu beder politiet om assistance til at få skabt orden i kaos.

– Mange af cyklerne bliver aldrig hentet, og vi synes, det er brandærgeligt at investere i cykelparkering, hvis pladserne besættes af langtidsparkerede eller stjålne cykler. Så nu inleder vi et samarbejde med politiet for at få dem væk, siger udvalgsformand Knud Erik Langhoff (K) til jv.dk.

Den nye cykelparkering skal både erstatte den eksisterende og udvide kapaciteten fra de nuværende 420 pladser til cirka 500.

Artikel fra newsbreak.dk

COWI lavede i 2012 en undersøgelse for Transportministeriet af antallet af parkeringspladser ved stationerne og belægningen af disse².

Tabel 1

	Antal stationer	Bilparkering		Cykelparkering	
		Antal pladser	Antal parke-rede biler	Antal pladser	Antal parke-rede cykler
Region Hovedstaden	96	9.300	6.940	46.600	34.660
Region Sjælland	35	4.800	3.370	10.800	8.380
Fyn	24	1.200	830	4.600	4.920
Jylland	142	6.100	2.950	16.900	13.920
I alt	297	21.400	14.090	78.900	61.880

Kilde: COWI for Transportministeriet

² "Analyse af potentialer i Parkér og Rejs anlæg ved stationer. Rapport", Cowi A/S for Transportministeriet og Realdania, marts 2015.

Der findes ikke et 100 % præcist overblik over antallet af cykelparkeringspladser, men ifølge COWI var der i 2012 knap 300 stationer med i alt ca. 21.400 ikke tidsbegrænsede bilparkeringspladser og ca. 79.000 cykelparkeringspladser.

På et hverdagsdøgn vurderedes det, at der var en belægning på ca. 14.000 biler og ca. 62.000 cykler. Umiddelbart ser det jo positivt ud, men som man kan se af tabel 1, så er der f.eks. på Fyn registreret flere parkerede cykler end der er cykelpladser.

At der kan være problemer på udvalgte stationer, selv om det på regionsplan ser fornuftigt ud, ses af, at Tetraplans undersøgelse fra 2007 for DSB S-tog³ peger på, at der tilsyneladende ikke er tilstrækkeligt mange cykelpladser ved S-togsstationerne. Københavns Kommunes undersøgelse af cykelpladserne ved metrostationerne fra 2006⁴ peger også på, at der er en overbelægning på de overjordiske cykelpladser ved metrostationerne. Der kan selvfølgelig være lavet mere cykelparkering ved alle stationer fra 2006/2007 til i dag, som det f.eks. er tilfældet ved Nørreport Station. Passagerernes tilfredshed tyder dog på, at der stadig er plads til forbedringer.

Manglende cykelparkeringspladser ved stationer, kombineret med, at det kan flyde med 'glemte' cykler (nævnt i flere af de undersøgelser, der fremgår i vores litteraturgennemgang), betyder, at det kan være forbundet med visse problemer at kombinere brugen af kollektiv transport (tog) med at cykle til toget, hvilket passagertilfredsheden også antyder.



³ "Hvad synes kunderne? En spørgeskemaundersøgelse om 14 s-togsstationer", Tetraplan A/S for DSB A/S, januar 2007.

⁴ "Cykelparkering ved Københavns Kommunes metrostationer. Bilag 1 til Orientering om cykelparkering omkring metrostationerne", Københavns Kommune, januar 2006.

4. Resumé og anbefalinger

Cykelparkering ved stationer har i tidens løb været genstand for mange undersøgelser. Vi har i denne rapport inddraget materiale fra DSB, Trafikstyrelsen, Transportministeriet, Københavns Kommune og Hovedstadens Letbane.

Resultater fra NPT og de andre undersøgelser tyder på, at togpassagererne cykler til stationen i forbindelse med 15-20 % af togrejserne.

Hovedkonklusion:

Vores analyser af NPT data fra perioden januar til juni 2016 viser, at der er en signifikant sammenhæng mellem togpassagerernes tilfredshed med cykelparkeringen ved stationen og tilfredshed med "rejsen med dette tog alt-i-alt". Cykelparkeringen spiller altså en rolle i den samlede opfattelse og tilfredshed med togrejserne. Det skal dog bemærkes, at der er andre faktorer ved togrejsen, der har større direkte betydning for rejseoplevelsen og oplevelsen af stationerne.

Fra NPT data ved vi, at tilfredsheden med cykelparkeringen ved stationerne er stærkt varierende fra station til station. I gennemsnit er ca. 53 % af de passagerer, der er cyklet til stationen, tilfredse med cykelparkeringen⁵. Ca. 24 % er direkte utilfredse. Ved metrostationerne er godt 40 % utilfredse.

På stationsniveau varierer andelen af tilfredse passagerer fra 8 % til 77 %. Flest tilfredse finder vi ved stationer som Esbjerg, Ballerup og Aalborg. Færrest ved Vanløse, Aarhus H og København H. Cykelparkering er med andre ord et område præget af lokale udfordringer.

Passagerpulsens nye undersøgelse viser, at det klart væsentligste forhold i forbindelse med cykelparkeringen – ud over, at der er pladser nok til cyklerne – er, at cykelparkeringen er tæt ved perronen. Andre undersøgelser viser, at en afstand på op til 30 meter er optimal, men at afstande op til 50-60 meter også kan anvendes.

Ud over dette er der 7 andre forhold, der alle vurderes som meget væsentlige og stort set lige vigtige. I rangorden er disse forhold:

- Mulighed for at cykle hele vejen hen til cykelparkeringen.
- At cykelparkeringen er oplyst.
- At der er god plads mellem cykelstativerne.
- At cykelstativerne har en god kvalitet.
- At cykelstativerne er overdækkede.
- At cykelparkeringen er overskuelig.
- At der jævnligt ryddes op ved cykelparkeringen og fjernes 'glemte' cykler.

Vi kan i øvrigt konstatere, at passagererne har de samme prioriteter ved cykelparkeringen uanset stationsstørrelse, bopælsområde og alder.

⁵ Tilfredsheden måles på en skala fra 0 til 10, hvor 10 angiver den højeste tilfredshed. Alle svar fra 7 til 10 regnes for at være tilfredse.

Passagerpulsens anbefaler:

- At planlæggere, infrastrukturejere, togselskaber, kommuner og andre, der er involveret i anlæg og renovering af stationer, sørger for, at der er god og tilstrækkelig cykelparkering ved stationerne, og dermed bidrager til at skabe større tilfredshed med oplevelsen af rejsen med kollektiv transport.
- At cykelparkeringen bliver planlagt, udført og driftet med hensyntagen til disse 9 forhold:
 1. Tilstrækkelig kapacitet.
 2. Placering tæt ved perronen.
 3. Mulighed for at cykle hele vejen hen til cykelparkeringen.
 4. At cykelparkeringen er oplyst.
 5. At der er god plads mellem cykelstativerne.
 6. At cykelstativerne har en god kvalitet.
 7. At cykelstativerne er overdækkede.
 8. At cykelparkeringen er overskuelig.
 9. At der jævnligt ryddes op ved cykelparkeringen og fjernes 'glemte' cykler.

Derudover

- At lokale brugere af cykelparkeringen ved stationen (brugererfaringer) så vidt muligt bliver inddraget i udviklingen af cykelparkeringen, fordi udfordringerne ofte er præget af konkrete lokale forhold, som brugerne har mest indsigt i.
- At fokus bliver lagt på de stationer, hvor tilfredsheden med cykelparkeringen er lavest. Passagerpulsens kan på baggrund af konkrete henvendelser levere målrettet information om dette. NPT rapporterne indeholder generel information om tilfredsheden med cykelparkeringen i forhold til stationstyper, strækninger med videre.

5. Resultat gennemgang

5.1 Hvor mange togpassagerer cykler til stationen?

Vores særkørsel på NPT data tyder på, at 14-15 % af togpassagererne kommer til stationen på cykel (gennemsnit for perioden januar til juli 2016). Andelen er, som det fremgår af tabel 2, størst ved S-tog stationer og lavest ved Metro stationer.

Tabel 2 - Hvordan kom du til den station, hvor du steg på dette tog?

	DSB Fjern- og regionaltog	S-tog	Metro	Arriva	Nordjyske Jernbaner	Alle
Cykel	12,1%	23,3%	10,4%	13,6%	22,9%	14,5%
Base	12.672	4.537	2.427	3.590	401	23.627

Kilde: NPT (data for perioden januar – juni 2016)

Andre kilder peger på lidt varierende størrelser:

Trafikstyrelsens idékatalog til forbedret cykelparkering fra 2009⁶ anslår, at ca. 20 % cykler mellem bopæl og stationen.

Transportministeriets arbejdspapir for den nationale cykelstrategi fra 2013⁷ anslår, at andelen af passagerer der cykler til stationen er 27 %. Dette tal er baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2007-2012. Denne undersøgelse viser også, at flest tager cyklen til deres startstation, hvis der er mellem 0,5 og 4 kilometer mellem bopælen og stationen. Ved de kortere afstande er der flest, der går, og ved de længere ture er det primært bus og bil, der benyttes.

Der er således ikke helt overensstemmelse mellem kilderne, i forhold til hvor mange der cykler til stationen. Men et forsigtigt skøn må være, at mellem 15 og 20 % af togpassagererne cykler til stationen fra deres bopæl. Disse passagerer påvirkes altså af god eller dårlig cykelparkering ved stationen, som en del af deres samlede rejseoplevelse.

Mellem 15-20 % af
togpassagererne cykler til
stationen fra deres bopæl.

5.2 Har cykelparkering ved stationen betydning for togpassagerernes rejseoplevelse?

Tetraplans undersøgelse for DSB S-tog⁸ viser, at s-togspassagererne vægter parkeringsforhold for cykler lidt over gennemsnit i forhold til andre forhold på stationen. Cykelparkering scorer 3,2 på en skala fra 1 til 5, hvor 5 er 'meget vigtig'. Andre områder på skalaen er betjent billetsalg og at der er en oversigt over billetpriser og takstzoner.

Af rapporten fremgår desuden, at 44 % af de kvalitative kommentarer omhandler cykelparkeringen, herunder manglende kapacitet og oprydning. Så cykelparkeringen fylder altså noget i passagerernes holdning til stationerne.

⁶ "Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idekatalog", Trafikstyrelsen, august 2009.

⁷ "Cyklen og den kollektive trafik. Arbejdspapir 4 - den nationale cykelstrategi 2013", Transportministeriet, 2013.

⁸ "Hvad synes kunderne? En spørgeskemaundersøgelse om 14 s-togsstationer", Tetraplan A/S for DSB A/S, januar 2007.

Passagerpulsens særkørsel på NPT data fra perioden januar til juni 2016 viser, at der er en signifikant sammenhæng mellem tilfredshed med cykelparkeringen på stationen og tilfredshed med "Rejsen med dette tog alt i alt". Særkørslen er lavet blandt 2.752 passagerer, der har benyttet cyklen for at komme til stationen, og som har besvaret begge tilfredshedsspørgsmål.

Vores korrelationsanalyse viser en korrelationskoefficient (r-værdi) på 0,288. Normalt betragter man en r-værdi mellem 0,5 og 1 som stærk og en r-værdi mellem 0,3 og 0,5 som middel.

Vi kan altså påvise en vis sammenhæng mellem tilfredshed med cykelparkeringen og tilfredshed med den efterfølgende togrejse. Det skal dog bemærkes, at der er andre forhold, der har større betydning for tilfredsheden med rejseoplevelsen.

Vi kan desuden se, at der er flest, som tager cyklen til stationen fra bopælen om morgenen på hverdage (kl. 6-9), og at det i dette tidsrum primært er pendlere til arbejde/uddannelse, der benytter toget/metroen.

5.3 Hvor tilfredse er togpassagererne med cykelparkeringen?

Særkørslen på NPT data fra perioden januar til juni 2016 viser, at kun godt halvdelen er de passagerer, der kører på cykel til stationen, er tilfredse med cykelparkeringen. Knap en fjerdedel er utilfredse.

Tabel 3 - Hvor tilfreds var du med parkeringsforholdene ved stationen, hvor du stillede din cykel?

Tilfreds	Hverken eller	Utilfreds
52,5%	23,9%	23,6%

Kilde: NPT (data for perioden januar – juni 2016). Base: 2.804

Ser vi på de samme data, men nu brudt ned på selskaber (se tabel 4), så tegner der sig et billede af, at den manglende cykelparkeringskapacitet ved metro-stationer, som nævnt i Københavns Kommunes undersøgelse⁹, resulterer i at der er mange passager, der er utilfredse med cykelparkeringsforholdene.

Tabel 4 - Hvor tilfreds var du med parkeringsforholdene ved stationen, hvor du stillede din cykel? krydset med togselskab

Selskab	Tilfreds	Hverken eller	Utilfreds	Base
DSB	54,2%	23,5%	22,4%	1534
S-tog	50,3%	24,1%	25,6%	1055
Metro	39,2%	19,6%	40,9%	252
Arriva	57,5%	25,8%	16,5%	487
NJBA	53,3%	24,8%	20,7%	92

Kilde: NPT (data for perioden januar – juni 2016)

Der er en vis sammenhæng mellem tilfredshed med cykelparkering og tilfredshed med den efterfølgende togrejse.

Næsten hver fjerde togpassager er utilfreds med cykelparkeringen, mens cirka halvdelen er tilfredse.

⁹ Cykelparkering ved Københavns Kommunes metrostationer. Bilag 1 til Orientering om cykelparkering omkring metrostationerne. (Københavns Kommune, januar 2006)

Tilfredsheden varierer meget fra station til station. Vi har data fra stort set alle stationer i Danmark fra vores NPT, men det er ikke alle stationer, hvor vi har mange besvarelser fra passagerer, der cykler til stationen. I nedenstående oversigt har vi valgt kun at inkludere de stationer, hvor mindst 25 passagerer har besvaret spørgsmålet om tilfredshed med cykelparkeringen.

Med 25 besvarelser vil der stadig være en stor usikkerhed, og det skal bemærkes, at der ikke er signifikante forskelle i tilfredsheden mellem alle stationerne. Vi kan således f.eks. ikke med sikkerhed sige, om Esbjerg, Ballerup eller Aalborg er den station med den højeste tilfredshed. Men vi kan se signifikante forskelle på f.eks. Esbjerg og Odense, og Fredericia og Odense, så det er sikkert, at tilfredsheden med cykelparkeringen er større i Esbjerg og Fredericia end i Odense.

Tilfredsheden med cykelparkering varierer fra station til station.

Tabel 5 - Hvor tilfreds var du med parkeringsforholdene ved stationen, hvor du stillede din cykel? krydset med påstigningsstation

Station	Tilfreds	Hverken eller	Utilfreds	Tilfreds minus utilfreds	Base
Esbjerg	77%	21%	2%	74%	47
Ballerup	71%	25%	4%	68%	28
Aalborg	74%	19%	7%	67%	27
Struer	67%	30%	4%	63%	27
Næstved	68%	23%	9%	59%	44
Fredericia	69%	19%	12%	57%	67
Bjerringbro	64%	28%	8%	56%	25
Allerød	72%	12%	16%	56%	25
Holstebro	66%	23%	11%	55%	44
Roskilde	48%	27%	25%	23%	44
Odense	48%	24%	28%	20%	143
Nørreport	46%	23%	31%	15%	65
Herning	33%	29%	38%	-5%	55
Østerport	21%	45%	33%	-12%	33
København H	28%	28%	44%	-16%	182
Aarhus H	23%	32%	45%	-22%	167
Vanløse	8%	14%	78%	-70%	37

Kilde: NPT (data for perioden januar – juni 2016).

Vi har i tabel 5 valgt at rangordne stationerne efter forskellen mellem andelen af tilfredse og utilfredse passagerer. Som alt andet er tilfredsheden med cykelparkeringen en individuel holdning, og på denne måde får vi et udtryk for 'netto-tilfredsheden'.

I tabellen kan vi se, at der er en markant forskel fra top til bund. 77 % af de togpassagerer, der har besvaret spørgsmålet om cykelparkering ved Esbjerg Station, er tilfredse med cykelparkeringen og kun 2 % er utilfredse. Ballerup, Aalborg og Struer er andre stationer, hvor en stor del af passagererne er tilfredse med parkeringsforholdene – og få er utilfredse.



I den anden ende af listen er 78 % af de togpassagerer, der har besvaret spørgsmålet om cykelparkering ved Vanløse Station utilfredse med cykelparkeringen og kun 8 % er tilfredse. Aarhus og København er andre stationer, hvor en stor del af passagererne er utilfredse med parkeringsforholdene.

Vi ved, at Københavns Kommune i deres budget for 2017 har besluttet ikke at give penge til forbedring af cykelparkeringen ved Københavns Hovedbanegård, men derimod til forbedring af cykelparkeringen ved Valby Station og stationerne ved den nye Metro Cityring. Cykelparkeringen ved Københavns Hovedbanegård må derfor formodes også at have en lav tilfredshed i den nære fremtid.

Vi er også bekendt med, at Aarhus Kommune er i proces med at anlægge et større cykel-parkeringshus ved Aarhus Banegård, finansieret af midler fra cykelpuljen i 2015. Vi ser frem til, at der kommer et løft til cykelparkeringen ved Aarhus Banegård, og til at se om det får en indvirkning på tilfredsheden med cykelparkeringen.



Delkonklusion:

Der er en målbar og signifikant sammenhæng mellem tilfredshed med cykelparkeringen ved stationen og tilfredshed med "rejsen med dette tog alt-i-alt". Cykelparkeringen spiller altså en rolle i den samlede opfattelse og tilfredshed med togrejserne. Det skal dog bemærkes, at der er andre faktorer ved togrejsen, der har større direkte betydning for rejseoplevelsen og oplevelsen af stationerne.

Kun godt halvdelen af de passagerer, der kører på cykel til stationen, er tilfredse med cykelparkeringen. Næsten en fjerdedel er utilfredse.

Ved metrostationerne er godt 40 % utilfredse.

Der er stor forskel med tilfredsheden fra station til station. Flest tilfredse finder vi ved stationer som Esbjerg, Ballerup og Aalborg. Færrest ved Vanløse, Aarhus H og København H.

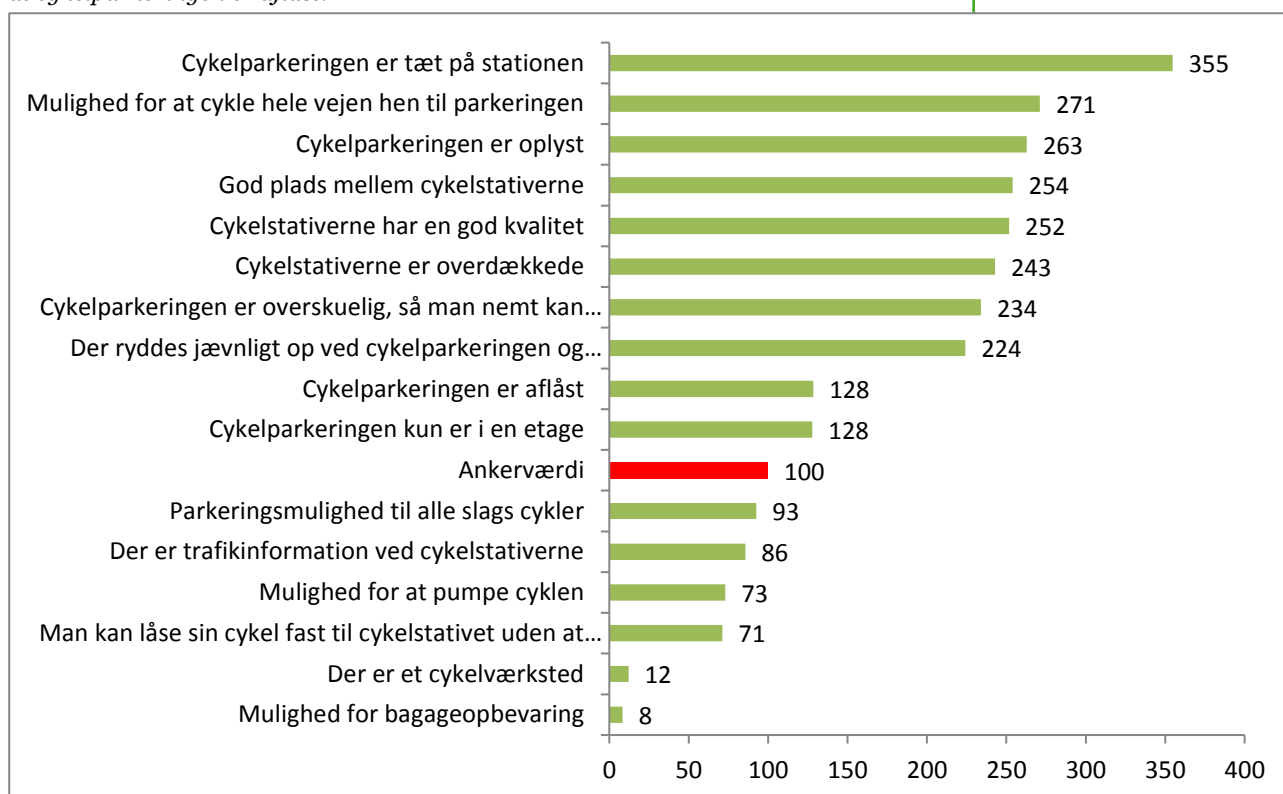
5.4 Hvilke ønsker og prioriteter har togpassagererne til cykelparkeringen?

Baseret på de tidligere undersøgelser, som vi gennemgik i forbindelse med denne undersøgelse¹⁰, opstillede vi 16 fysiske forhold ved cykelparkeringen, som vi har bedt togpassagerer, der cykler til stationen om at prioritere. Det eneste forhold som vi bevidst har holdt ude af undersøgelsen er "At der er pladser nok", da muligheden for at få en plads til cyklen, er en naturlig forudsætning for overhovedet at kunne benytte cykelparkeringen. En vurdering af om der er tilstrækkelig kapacitet ved den enkelte station må i øvrigt bero på fysiske observationer af mængden af parkerede cykler over en periode.

Vores nye undersøgelse viser, at stationsnærheden er klart vigtigst for at togpassagererne oplever cykelparkeringen ved stationen som god. Trafikstyrelsens rapport fra 2009¹¹ peger på, at en afstand fra 0 til 30 meter er ideel, men at 30 til 60 meter også kan bruges.

Figur 1 – Passagerernes rangordning af forhold, der kan have betydning for oplevelsen af cykelparkering ved togstationer, når de skal parkere deres cykel ved en togstation.

Den maksimale score er 400. Scoren viser forholdenes indbyrdes betydning. At cykelparkeringen er tæt på stationen er således 2,8 gange vigtigere (355/128) end at cykelparkeringen er aflåst.



Wilke A/S for Passagerpuls. Base: 736 togpassagerer, der cykler til stationen. Alle forhold, der ligger under "Ankerværdien" har "mindre betydning".

Efter stationsnærheden er der en gruppe på 7 fysiske forhold ved cykelparkeringen, der alle er stort set lige vigtige.

¹⁰ Se afsnit 6

¹¹ "Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idekatalog", Trafikstyrelsen, august 2009

I prioriteret rækkefølge er disse:

- A) **Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen** er det næstvigtigste forhold. Dette bekræftes af flere af de andre undersøgelser.
- B) **At cykelparkeringen er oplyst** er også meget vigtig. Flere af de andre undersøgelser peger på, at det er vigtigt, at cykelparkeringen opleves tryk, er let at overskue, og at det er let at finde sin cykel igen. Belysning kan hjælpe på dette.
- C) **At der er god plads mellem cykelstativerne** giver mulighed for at parkere cyklen uden at den bliver skrammet og er desuden med til at gøre det let at komme af med cyklen.
- D) **At cykelstativerne har en god kvalitet** opleves også som meget vigtig. Vi tolker det som, at gode cykelstativer minimerer risikoen for, at der kan ske skader på cyklen.
- E) **At cykelstativerne er overdækkede** er også vigtigt. Men som det fremgår, er det kun 6. vigtigste forhold ved cykelparkeringen. Flere af de andre undersøgelser har overdækning højere på prioriteringslisten, så der er ingen tvivl om, at det stadig efterspørges af cyklisterne.
- F) **At cykelparkeringen er overskuelig**, gør det muligt for passagererne hurtigt at finde en plads til cyklen, på vejen til toget og hurtigt at finde den igen, når turen går hjemad.
- G) **At der jævnlige ryddes op ved cykelparkeringen** og fjernes 'glemte' cykler er med til at give tryghed og overskuelighed, og er med til at give flere pladser til cyklerne.

Vores undersøgelse tyder på, at forhold som: "aflåselig cykelparkering", "at cykelparkeringen kun er i én etage", "at der er parkeringsmulighed for alle slags cykler" og "at der er trafikinformation ved cykelstativerne", alle er af mindre betydning for oplevelsen af cykelparkeringen.

Dette er i nogen grad i modstrid med de tidligere rapporter udarbejdet af Trafikstyrelsen og Transportministeriet. De peger blandt andet på, at brugerne ikke ønsker 2 etagers cykelparkering, og at det er vigtigt, at der er trafikinformation ved cykelparkeringen og plads til alle slags cykler.

Vi vurderer, at disse forhold kan have en betydning for oplevelsen af cykelparkeringen, men at det er kapaciteten på cykelparkeringen (=tilgængeligheden af en cykelplads) og opfyldelsen af ovennævnte 7 forhold, der er vigtigst for, at de togpasagerer, der cykler til stationen, får en positiv oplevelse af cykelparkeringen.

Det skal desuden bemærkes, at deltagerne i vores kvantitative undersøgelse er et bredt udsnit af passagerer, der cykler til en togstation. Der er i denne gruppe en klar overvægt af daglige pendlere, hvilket er i overensstemmelse med, hvem der cykler til stationen. Der er i denne gruppe sandsynligvis kun en mindre del, der cykler på andet end en almindelig cykel, hvorfor behovet for cykelparkering til alle slags cykler ikke kommer særlig tydeligt frem.

Vi har desuden undersøgt, om der er forskel på prioriteterne og ønskerne til cykelparkeringen, afhængigt af stationens størrelse, togpasagerernes alder og deres bopælsregion. Vi havde på forhånd forventet, at forhold som belysning, pladsen mellem cykelstativerne og at cykelparkeringen kun er i én etage, ville have større betydning for de ældre brugere af cykelparkeringen. Vi forventede også, at beliggenhed tæt ved perronen og trafikinformation ville have større betydning ved de store stationer, der har flere togaftage og perroner, og derfor kan virke mere uoverskuelige. Som der fremgår af nedenstående tabeller er der stort set ingen forskelle mellem de forskellige segmenter. Såvel prioriteringsrækkefølgen som betydningen af de forskellige forhold er, med mindre afvigelser, ens.



Tabel 6 - Passagerernes rangordning af forhold, der kan have betydning for oplevelsen af cykelparkering ved togstationer, når de skal parkere deres cykel ved en togstation. Krydset med stationsstørrelse.

Forhold	Total	Store stationer *)	Mellemstore stationer *)	Små stationer *)
Cykelparkeringen er tæt på stationen	355	354	352	363
Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen (ingen trapper, elevator osv.)	271	267	262	296
Cykelparkeringen er oplyst	263	268	256	262
God plads mellem cykelstativerne	254	248	267	241
Cykelstativerne har en god kvalitet (yder god støtte, bøjer ikke forhjul osv.)	252	256	256	236
Cykelstativerne er overdækkede	243	245	230	260
Cykelparkeringen er overskuelig, så man nemt kan finde sin cykel igen	234	232	237	228
Der ryddes jævnlgt op ved cykelparkeringen og fjernes efterladte cykler	224	221	232	211
Cykelparkeringen er aflåst	128	141	116	131
Cykelparkeringen kun er i en etage	128	121	121	146
Parkeringsmulighed til alle slags cykler	93	92	100	76
Der er trafikinformation ved cykelstativerne (fx info om togafgangene)	86	85	88	82
Mulighed for at pumpe cyklen	73	75	81	57
Man kan låse sin cykel fast til cykelstativet uden at man skal medbringe sin egen cykellås	71	72	76	61
Der er et cykelværksted	12	15	12	9
Mulighed for bagageopbevaring	8	7	8	10
Base	737	286	276	152

Wilke A/S for Passagerpuls. *) Store stationer=Over 10.000 daglige brugere, mellem=3-10.000 daglige brugere, små=under 3.000 daglige brugere. NB: 23 passagerer har ikke angivet station.

Tabel 7 - Passagerernes rangordning af forhold, der kan have betydning for oplevelsen af cykelparkering ved togstationer, når de skal parkere deres cykel ved en togstation. Krydset med region.

Forhold	Total	Hovedstads området	Øvrige Sjælland og Lolland Falster	Øvrige Danmark
Cykelparkeringen er tæt på stationen	355	357	347	355
Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen (ingen trapper, elevator osv.)	271	274	265	269
Cykelparkeringen er oplyst	263	270	261	254
God plads mellem cykelstativerne	254	255	251	254
Cykelstativerne har en god kvalitet (yder god støtte, bøjer ikke forhjul osv.)	252	255	248	249
Cykelstativerne er overdækkede	243	251	240	233
Cykelparkeringen er overskuelig, så man nemt kan finde sin cykel igen	234	234	249	227
Der ryddes jævnlgt op ved cykelparkeringen og fjernes efterladte cykler	224	223	238	219
Cykelparkeringen er aflåst	128	137	121	119
Cykelparkeringen kun er i en etage	128	123	119	139
Parkeringsmulighed til alle slags cykler	93	93	97	90
Der er trafikinformation ved cykelstativerne (fx info om togafgangene)	86	83	97	85
Mulighed for at pumpe cyklen	73	68	65	83
Man kan låse sin cykel fast til cykelstativet uden at man skal medbringe sin egen cykellås	71	71	92	62
Der er et cykelværksted	12	9	10	17
Mulighed for bagageopbevaring	8	6	14	9
Base	737	365	114	258

Wilke A/S for Passagerpuls.

Tabel 8 - Passagerernes rangordning af forhold, der kan have betydning for oplevelsen af cykelparkering ved togstationer, når de skal parkere deres cykel ved en togstation. Krydset med alder.

Forhold	Total	Under 30 år	30-49 år	50-64 år	65 + år
Cykelparkeringen er tæt på stationen	355	360	356	352	349
Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen (ingen trapper, elevator osv.)	271	266	281	264	273
Cykelparkeringen er oplyst	263	271	259	254	284
God plads mellem cykelstativerne	254	252	263	248	250
Cykelstativerne har en god kvalitet (yder god støtte, bøjer ikke forhjul osv.)	252	254	254	249	250
Cykelstativerne er overdækkede	243	244	242	237	257
Cykelparkeringen er overskuelig, så man nemt kan finde sin cykel igen	234	238	242	230	215
Der ryddes jævnligt op ved cykelparkeringen og fjernes efterladte cykler	224	218	230	222	226
Cykelparkeringen er aflåst	128	139	117	132	131
Cykelparkeringen kun er i en etage	128	123	125	132	130
Parkeringsmulighed til alle slags cykler	93	94	103	89	73
Der er trafikinformation ved cykelstativerne (fx info om togafgangene)	86	83	77	96	86
Mulighed for at pumpe cyklen	73	79	67	75	75
Man kan låse sin cykel fast til cykelstativet uden at man skal medbringe sin egen cykellås	71	85	67	67	73
Der er et cykelværksted	12	11	14	12	11
Mulighed for bagageopbevaring	8	4	7	11	12
<i>Base</i>	<i>737</i>	<i>153</i>	<i>242</i>	<i>248</i>	<i>94</i>

Wilke A/S for Passagerpulsens.

Delkonklusion:

De 9 vigtigste forhold ved projektering og renovering af cykelparkering er, ifølge Passagerpulsens nye undersøgelse blandt passagerer, der cykler til stationen:

1. Tilstrækkelig kapacitet.
2. Placering tæt ved perronen.
3. Mulighed for at cykle hele vejen hen til cykelparkeringen.
4. At cykelparkeringen er oplyst.
5. At der er god plads mellem cykelstativerne.
6. At cykelstativerne har en god kvalitet.
7. At cykelstativerne er overdækkede.
8. At cykelparkeringen er overskuelig.
9. At der jævnligt ryddes op ved cykelparkeringen og fjernes 'glemte' cykler.

Passagererne har de samme prioriteter ved cykelparkeringen uanset stationsstørrelse, bopælsområde og alder.

6. Litteraturgennemgang

6.1 Hvad synes kunderne? En spørgeskemaundersøgelse om 14 s-togsstationer (Tetraplan A/S for DSB A/S, januar 2007)

Tetraplans undersøgelse for DSB tager afsæt i, hvilke ønsker s-togspassagererne har til faciliteter på stationerne og brugen af disse. Der er i den forbindelse foretaget fokusgruppeinterviews med s-togspassagerer samt uddelt spørgeskemaer til s-togspassagerer på 14 forskellige stationer. Disse er blevet adspurgt om området omkring stationen, vejen til perron samt selve perronen. Desuden blev passagererne bedt om at vægte 20 forskellige forhold på stationen og adspurgt om vedkommendes brug af stationen. Ud fra spørgeskemaet ses det, at cykelparkering får en samlet score på 3,2, hvor parkeringsforhold for biler til sammenligning får en score på 2,3. Dette er en gennemsnitscore udregnet fra en skala fra 1 til 5. Nedenfor ses den nævnte tabel. Undersøgelsen viser også, at folk der cykler til stationen rangerer cykelparkering højt, mens s-togspassagerer der ikke anvender cykel til stationen rangerer det lavt.

Tabel 9 – Hvad er vigtigt på s-tog stationerne? Gennemsnit (score) på 5-punkt skala, hvor 1=ikke vigtig og 5=meget vigtig.

Emne	Score
Højtalerinformation om forsinkelser	4,5
Elektronisk information om aktuelle afgangstider	4,3
Vedligeholdelse af stationen	4,0
Rengøring af stationen	4,0
Oversigt over køreplaner og liniekort	3,8
Videoovervågning på stationen	3,8
Billetautomat	3,7
Skiltning på stationen	3,6
Venteforhold (læskure, ventesale)	3,5
Oversigt over billetpriser og takstzoner	3,4
Oversigt over buslinier og køreplaner for busser	3,2
Parkeringsforhold for cykler	3,2
Røgfrit miljø på stationen	3,2
Bemandingen af stationen generelt set	3,1
Bemandet billetsalg på stationen	3,1
Kiosk	2,9
Støjfrit miljø på stationen	2,9
Udsmykning af stationen	2,6
Mulighed for at få gratisavis på stationen	2,6
Parkeringsforhold for biler	2,3

Kilde: Tetraplan for DSB, 2007. Spørgeskemaer uddelt på 14 s-tog stationer.

Desuden er det værd at nævne, at 44 % af de kvalitative kommentarer omhandler cykelparkeringen. Heriblandt går de udvalgte kommentarer i rapporten på manglende kapacitet og cykeloprydning.

Fokusgrupperne påpeger blandt andet, at der ikke er tilstrækkelig kapacitet ved s-togsstationerne, hvilket kan føre til uhensigtsmæssig parkering. Fokusgruppedeltagerne efterspørger oprydning blandt efterladte cykler, så der kan blive mere plads til at stille sin cykel, samt kampagner for at få s-togspassagererne til at anvende stativerne. Den aflåste cykelparkering får ros



med på vejen, fordi der er tilstrækkelig kapacitet, og det hindrer hærværk mod cyklen.

6.2 Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik. Idékatalog. (Trafikstyrelsen, august 2009)

Trafikstyrelsen har i 2009 udarbejdet et idékatalog, der kan forbedre cykelparkeringen ved kollektive knudepunkter. Baggrunden er, at der i 2009 blev indgået en aftale om en grøn transportpolitik, hvor der blev afsat 1 mia. kroner til projekter, der kunne forbedre cykelforholdene. Dermed håber man, at kataloget kan give idéer til projekter, der kan omsættes til virkelighed.

I dag ligger andelen af togpassagerer i Danmark, som cykler mellem bopæl og station, på 20 %. Denne andel er kun overgået af Holland, hvor andelen udgør 40 %.

Med baggrund i fokusgrupper og eksisterende viden peger Trafikstyrelsen på, at følgende punkter er centrale for at forbedre cykelparkeringen:

- Cyklismen skal prioriteres højt i **planlægningen**, så der skabes cykelvenlig infrastruktur.
- Cykelparkering skal være **placeret centralt** i forhold til stationen med mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen. DSB's handlingsplan fra 1991 angiver, at afstanden mellem cykelparkering og stationen helst skal være 0-30 meter. 30-60 meter er stadigvæk en brugbar afstand, men afstande over 60 meter er for meget og vil ikke blive anvendt af cyklisterne. I fokusgrupperne gives der udtryk for det samme, nemlig at afstande på maksimalt 20-30 meter er ideelle. Et eksempel på det kan være den nye cykel og gangbro i Næstved over stationen. Her er der tænkt parkeringspladser ind i det, så de ligger umiddelbart i forlængelse af broen.
- Cykelstativerne skal helst være **overdækkede, overskuelige** og af god **kvalitet**. Overskuelighed gælder i særlig grad for de større byer, hvor brugerne fortæller, de har svært ved at finde deres cykel igen. De efterspørger farvekodet parkering eller parkering med bogstaver og tal.
- **Trafikinformation** ved cykelparkeringen vægtes højt af cyklisterne, mens bagageopbevaring og cykelværksted ikke vægtes så højt.
- Det skal føles trygt at parkere sin cykel. **Tryghed** kan skabes ved en åben og lys parkering, men også ved at hindre tyveri af cyklerne. Hindring af tyveri kan eksempelvis ske ved at lave cykelstativer, hvor cyklen kan låses fast, snorlåsningssystemer som i Odense eller ved anvendelse af den aflåste cykelparkering. Cyklisterne efterspørger generelt information om den aflåste cykelparkering. Utrygheden i forhold til tyveri gør, at flere af cyklisterne fortæller, at de bruger gamle værdiløse cykler for at undgå at få stjålet cyklen.
- **Parkering til alle slags cykler** ønskes. Det kan for eksempel være besværligt at parkere ladcykler og cykler med kurve ved de nuværende cykelstativer.
- **2 etagers cykelparkering** er ikke ønsket af brugerne, da det opfattes som besværligt at bruge. Brugerne efterspørger nærmere information om, hvordan det fungerer og om det er hårdt at løfte cyklerne op i anden etage.
- **Oprydning** af efterladte cykler ønskes, da disse optager plads.

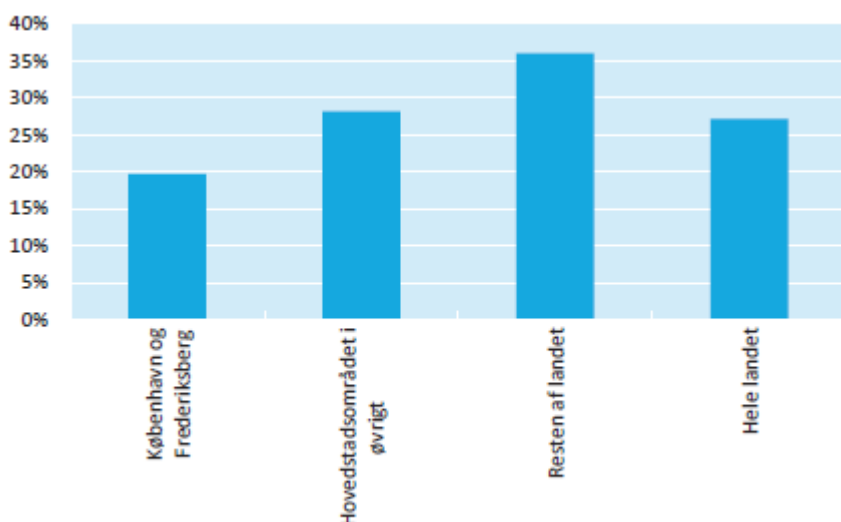
- Fokus på cykelparkering ved **busserne** især i landområder og ved regionale busser, hvor der er langt mellem stoppestederne.
- Flere nævner et ønske om **cykelsmed ved stationen** eller tæt på, så cyklen kan blive lappet, mens cyklisten er på arbejde eller uddannelse.

6.3 Cyklen og den kollektive trafik. Arbejdspapir 4 - den nationale cykelstrategi 2013. (Transportministeriet, 2013)

Transportministeriet har i 2013 udarbejdet et arbejdspapir for den nationale cykelstrategi. På landsplan ligger andelen af tilbringerture på cykel i gennemsnit på 27 %, mens andelen af frbringerture, ture fra stationen til destinationen på cykel, udgør 8 % af alle ture.

I Hovedstadsområdet er der volumenmæssigt flest, der transporterer sig på cykel til stationen, mens cykeltrafikken udgør en større andel af den samlede tilbringertrafik i provinsen.

Den procentmæssige fordeling af tilbringerture på cykel, ud af alle transportformer, kan ses nedenfor fordelt på de enkelte landsdele.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2007-2012

Ovenstående fordeling kan forklares ved, at i Hovedstadsområdet bor 87 % af befolkningen inden for 2 kilometer fra stationen, mens i resten af landet gør dette sig gældende for 40 % af befolkningen. På korte afstande tilbagelægges turen ofte til fods, men når afstanden øges stiger andelen af togpassagerer, som tilbagelægger turen på cykel.

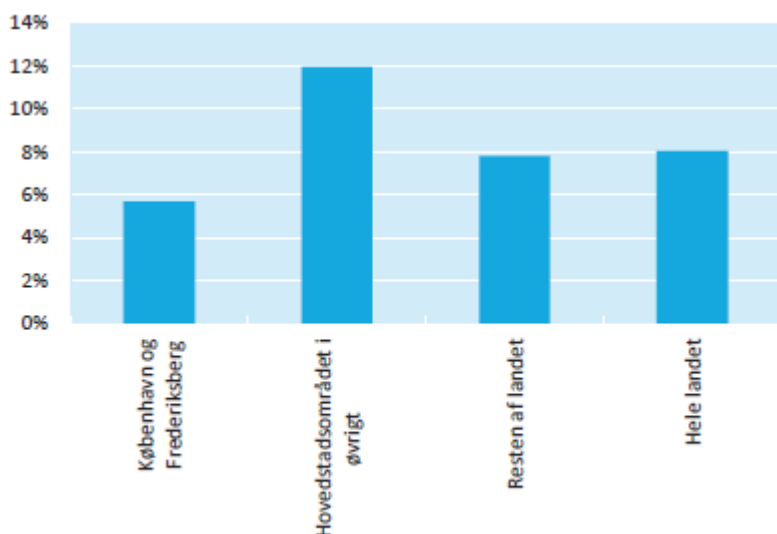
Afstand ml. bopæl og station	Gang (%)	Cykel (%)	Bus (%)	Bil (%)	I alt (%)
Under 0,5 km	91	9	0	0	100
0,5-1 km	59	35	2	3	100
1-2 km	30	46	16	8	100
2-4 km	7	37	41	15	100
4-8 km	1	18	58	24	100
Over 8 km	0	3	55	42	100
Alle ture	43	27	20	10	100

Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2007-2012

Imidlertid ser fordelingen anderledes ud for frbringerture, ture fra stationen i den anden ende til destinationen. Her kan den høje andel for



Hovedstadsområdet blandt andet forklares ved gratis medtagning af cykler i s-togene.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2007-2012

Transportministeriet beskriver ideel cykelparkering som:

- Tæt på stationen.
- Nem adgang til cykelparkeringen eksempelvis i gadeniveau.
- Tilstrækkelig kapacitet og ekstra kapacitet.
- Overdækket.
- Plads til forskellige slags cykler.
- Sikker og tryk.
- Oprydning af efterladte cykler.
- Trafikinformation ved cykelparkeringen.
- Placeret så det er nemt at komme fra cykel til andre transportmidler.

6.4 Koncept for stationspladser. (Hovedstadens Letbane, december 2015)

Hovedstadens Letbane har udarbejdet retningslinjer for cykelparkeringspladser i forbindelse med opførelse af den nye letbane.

Cykelparkeringen skal etableres med et godt flow fra stationen til parkeringspladserne. Hvis der er mulighed for det, bliver cykelparkeringen med overdækning, cykelpumpe, mulighed for fastlåsning, stativer til forskellige slags cykler, belysning, bænke og beplantning. Det antages, at 9 % af letbanepassagererne i i gennemsnit vil cykle til stationen. Der er foretaget skøn for de enkelte stationer, og den procentmæssige cykelandel ligger i intervallet 5-15 %.

6.5 Cykelparkering ved Københavns Kommunes metrostationer. Bilag 1 til Orientering om cykelparkering omkring metrostationerne. (Københavns Kommune, januar 2006)

Københavns Kommune har i 2004 undersøgt cykelparkeringsforholdene ved kommunens metrostationer på nær Vanløse. Her har man optalt antallet af cykler i forhold til antallet af pladser overjordisk såvel som underjordisk. Desuden er der uddelt 500 spørgeskemaer til Nørreport, Kgs. Nytorv,

Amagerbro og Islands Brygge stationer. Det er ikke angivet, om det kun er cyklisterne, som er blevet adspurgt eller alle metropassagerer.

Rapporten definerer god cykelparkering som værende: indenfor 50 meter med tilstrækkelig kapacitet, tæt på den naturlige vej hen til stationen, brugervenlig og synlig. Afstanden må godt øges, hvis det giver mulighed for mere sikker parkering såsom aflåst parkering.

Resultatet af undersøgelsen er, at der i høj grad mangler plads på de overjordiske cykelparkeringspladser, hvor belægningsgraden er over 100 %, mens de underjordiske anlæg anvendes i ringe grad. For eksempel kan Lergravsparken Station ses nedenfor i tabel 10, hvor kun maksimalt 17 % af de underjordiske parkeringspladser anvendes. Til sammenligning bliver 178-250 % af de overjordiske parkeringspladser anvendt. Når procentsatsen er over 100 % betyder dette, at alle parkeringspladser er i brug og der er flere cykler end stativer.

Tabel 10 – Cyklerpladser og belægningsprocenter på Lergravsparken metrostation

	Antal cykler Lergravsparken			Belægningsprocent Lergravsparken		
	cykler over jorden	cykler under jorden	cykler i alt	over jorden	under jorden	i alt
Lørdag 10-12	280	0	280	190%	0%	100%
Tirsdag 11-14	367	23	390	250%	17%	139%
Tirsdag 20-23	261	12	273	178%	9%	98%

Kilde: Hovedstadens Letbane, 2015

Dette skyldes blandt andet manglende information til metropassagererne om anvendelse af underjordiske pladser. Men det kan også skyldes, at disse pladser kan medføre en længere rejse til stationen end overjordisk parkering. Desuden kan det være mere vanskeligt at anvende den underjordiske parkering, eftersom sliskerne er anlagt, så det kan være svært manøvrere cyklen nemt derned. Det blev observeret, at cykelstativerne anvendes i mindre grad, hvis disse er placeret mere end 25 meter fra indgangen til stationen.

Kommunen anbefaler, på baggrund af dette, at der bliver opsat flere overjordiske stativer og at der bliver mere information om den underjordiske cykelparkering.



7. Om undersøgelsen

NPT data er indsamlet fra et repræsentativt udsnit af passagerer hos Arriva Tog, DSB Fjern- og Regionaltog, DSB S-tog, Metroen og Nordjyske Jernbaner i perioden januar til juni 2016.

Dataindsamlingen er sket ved anvendelse af papirspørgeskemaer til selvudfyldelse.

Der blev uddelt frankererede svarkuverter til alle modtagere af et spørgeskema, så også passagerer, der var på korte rejser, kunne deltage i undersøgelsen.

Spørgeskemaerne blev uddelt på hverdage og i weekender i tidsrummet kl. 06.00 til 23.00. I alt blev der indsamlet 23.627 besvarelser.

Besvarelsene fordeler sig således:

Arriva Tog – 3.590
DSB Fjern- og Regionaltog – 12.672
DSB S-tog – 4.537
Metroen – 2.427
Nordjyske Jernbaner - 401

Af disse havde i alt 3.426 cyklet til stationen i forbindelse med deres togrejse.

Prioriteringsundersøgelsen er gennemført for Passagerpuls af Wilke A/S ved hjælp af online interviews. Deltagerne er udtrukket fra Passagerpulsens Webaserede Passagerpanel. Den anvendte analysemetode er MaxDiff.

Passagerpanelet er rekrutteret på mange forskellige måder, med den målsætning, at skulle udgøre et udsnit af brugerne af kollektiv transport i Danmark – uanset brugsfrekvensen.

Webpaneler udgør kun et mindre udsnit af den samlede population. Den indsamlede stikprøve er derfor heller ikke, med sikkerhed, fuldstændig repræsentativ for alle togpassagerer, der cykler til stationen.

Feltperiode: 5. til 11. september 2016. Der er udsendt 1 påmindelse.

Målgruppe: Togpassagerer, der cykler til stationen i forbindelse med deres togrejse.

Bruttosample: 3.486
Opnåede besvarelser: 737
Svarprocent: 21 %

Den lave svarprocent skyldes, at en stor del er blevet frascreenet, fordi de ikke cykler til stationen.

Data er ikke vejret.

Kvalitetssikring af data

Alle Passagerpulsens undersøgelser følger en række faste procedurer for at sikre en høj datakvalitet.

7.1 Om deltagerne i undersøgelsen

De 737 deltagere i undersøgelsen fordeler sig således (uvejet):

Hvilket køn tilhører du?	Mand	40%
	Kvinde	59%
	Andre	0%
Alder	Under 30 år	21%
	30-49 år	33%
	50-64 år	34%
	65 + år	13%
I hvilken region bor du?	Region Hovedstaden	49%
	Region Sjælland	15%
	Region Syddanmark	20%
	Region Midtjylland	12%
	Region Nordjylland	4%
	Total	737

I forhold til deres rejser med tog er fordelingen således:

Q1 Hvor ofte rejser du med tog i Danmark?	5-7 dage om ugen	40%
	3-4 dage om ugen	18%
	1-2 dage om ugen	20%
	1-3 dage om måneden	17%
	1-3 dage i kvartalet	6%
	Ca. en dag hvert halve år	0%
	Ca. en dag om året	0%
	Sjældnere	0%
	Aldrig	0%
	Ved ikke	0%
	Total	737

I forhold til deres brug af cykelparkeringen ved stationen er fordelingen således:

Q3 Kører du på cykel til/fra stationen, når du rejser med toget?	Ja, hver gang jeg rejser med toget	53%
	Ja, nogle gange	47%
	Nej aldrig	0%
	Total	737

Deltagerne i undersøgelsen benytter 201 forskellige stationer. (Den station du oftest parkerer ved.) De mest benyttede af deltagerne i undersøgelsen er:

Station	Antal
Odense	43
København H	42
Aarhus H	28
Nørreport	21
Roskilde	19
Østerport	19
Næstved	16
Valby	16

7.2 Spørgeskema til prioriteringsundersøgelsen

Q1

Hvor ofte rejser du med tog i Danmark?

(Med tog mener vi både alle typer tog: fjern- og regionaltoget, S-tog, lokalbaner og metro-tog)

1. 5-7 dage om ugen
2. 3-4 dage om ugen
3. 1-2 dage om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-3 dage i kvartalet
6. Ca. en dag hvert halve år
7. Ca. en dag om året
8. Sjældnere
9. Aldrig
10. Ved ikke

Hvis Q1>5 => afslut

Q2

Når du rejser med tog i Danmark, hvad er da oftest formålet med rejsen?

1. Pendling til/fra arbejde
2. Pendling til/fra uddannelse
3. Indkøb
4. Ærinde (læge, tandlæge o. lign.)
5. Sport- eller fritidsaktivitet (træning, aftenskole, kursus osv.)
6. Fornøjelse (biograf, teater, koncert osv.)
7. Andet

Q3

Kører du på cykel til/fra stationen, når du rejser med toget?

1. Ja, hver gang jeg rejser med toget
2. Ja, nogle gange
3. Nej aldrig

Q3=3 => afslut

Q4

Parkerer du din cykel på stationen eller tager du den med toget?

1. Parkerer altid cyklen på stationen
2. Tager altid cyklen med toget
3. Nogle gange parkerer jeg cyklen på stationen, andre gange tager jeg den med toget

[Q4=1,3]

Q5

Hvilken station parkerer du din cykel ved?

(Hvis du kører til flere forskellige stationer, så angiv den station, du oftest kører til):

Åben: _____

[Q4=1,3]

Q6

Hvor tilfreds er du med cykelparkeringen på den station, du normalt parkerer ved?

(Hvis du kører til flere forskellige stationer, så svar for den station, du oftest kører til)

1. Meget utilfreds
2. Utilfreds
3. Hverken/eller
4. Tilfreds
5. Meget tilfreds

[Q4=1,3]

Q6A

Du har svaret, at du er <indsæt svar fra Q6> med cykelparkeringen på den station, du normalt parkerer ved. Kan du uddybe hvorfor?

1. Skriv selv: _____

MaxDiff. => Sawtooth (eller andet program, der kan afvikle MaxDiff)

Q7

I det følgende vises en række skærbilleder med forskellige forhold, der kan have betydning for oplevelsen af en god cykelparkering ved togstationer.

For hvert skærbillede bedes du markere det forhold, du synes er mest vigtigt, og det forhold du synes er mindst vigtigt for dig, når du skal parkere din cykel ved en togstation.

Der vises i alt 12 skærbilleder.

INFO: Hvert item vises 3 gange (12 skærbilleder à 4 items)

Items:

1. Cykelparkeringen er tæt på stationen
2. Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen (ingen trapper, elevator osv.)
3. Cykelstativerne er overdækkede
4. Cykelparkeringen er overskuelig, så man nemt kan finde sin cykel igen
5. Cykelstativerne har en god kvalitet (yder god støtte, bøjer ikke forhjul osv.)
6. Der er trafikinformation ved cykelstativerne (fx info om togafgangene)
7. Mulighed for bagageopbevaring

8. Der er et cykelværksted
9. Cykelparkeringen er aflåst
10. Cykelparkeringen er oplyst
11. Parkeringsmulighed til alle slags cykler
12. Der ryddes jævnligt op ved cykelparkeringen og fjernes efterladte cykler
13. Mulighed for at pumpe cyklen
14. Cykelparkeringen kun er i en etage
15. Man kan låse sin cykel fast til cykelstativet uden at man skal medbringe sin egen cykellås
16. God plads mellem cykelstativerne

Q8 (Multiple, randomiseret)

Hvilke, hvis nogen, af disse forhold ved cykelparkering ved togstationer er meget vigtige for dig?

1. Cykelparkeringen er tæt på stationen
2. Mulighed for at cykle hele vejen hen til parkeringen (ingen trapper, elevator osv.)
3. Cykelstativerne er overdækkede
4. Cykelparkeringen er overskuelig, så man nemt kan finde sin cykel igen
5. Cykelstativerne har en god kvalitet (yder god støtte, bøjer ikke forhjul osv.)
6. Der er trafikinformation ved cykelstativerne (fx info om togafgangene)
7. Mulighed for bagageopbevaring
8. Der er et cykelværksted
9. Cykelparkeringen er aflåst
10. Cykelparkeringen er oplyst
11. Parkeringsmulighed til alle slags cykler
12. Der ryddes jævnligt op ved cykelparkeringen og fjernes efterladte cykler
13. Mulighed for at pumpe cyklen
14. Cykelparkeringen kun er i en etage
15. Man kan låse sin cykel fast til cykelstativet uden at man skal medbringe sin egen cykellås
16. God plads mellem cykelstativerne
17. Ingen af disse

Q10 (åben)

Har du andre kommentarer og/eller forslag til hvad der er med til at skabe en god cykelparkering?

8. Om Passagerpulsen

Kort om Passagerpulsen

Passagerpulsens mål er at varetage passagerernes interesser og samtidig gøre det nemmere for trafikselskaber og politikere at få viden om passagererne og deres syn på, hvad der er god kollektiv transport.

Udgangspunktet er brugerne af den kollektive transport, og med "passageren i centrum" gennemføres nationale undersøgelser om passagerens rejse fra dør til dør samt en række temaundersøgelser.

Passagerpulsen startede 1. oktober 2014.

Tidligere undersøgelser

Periodekort på rejsekort - passagerernes ønsker til check ind og check ud procedure	(September 2016)
Togselskabernes information ved forsinkelser	(August 2016)
Togselskabernes rejsetidsgarantier - opfølgning	(Juni 2016)
Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog)	(Juni 2016)
Passagerpulsens Kundeservicepris 2016	(Maj 2016)
Passagerernes ønsker til kundeservice	(Maj 2016)
Kendskab til Passagerpulsen	(April 2016)
Rejsekortet: Udvikling i kundetilfredshed	(April 2016)
Togselskabernes rejsetidsgarantier	(December 2015)
Public Transport: Price levels in Europe	(September 2015)
Sporarbejder på rejsen	(Juni 2015)
Passagerpulsens Kundeservicepris 2015	(Maj 2015)
Passagerernes ønsker til kundeservice	(Maj 2015)
Kundernes tilfredshed med Rejsekortet 2012-2014	(April 2015)
Danskernes holdning til kollektiv transport	(December 2014)

Redaktion

Analyseansvarlig Lars Wiinblad
Analysemedarbejder Anders Albrechtsen
Studertermedarbejder: Stina Soede
Kommunikationsmedarbejder: Camilla Dahl
Ansvarshavende redaktør: Afdelingschef Lone Fruerskov Andersen

Fotos udlånt af: s. 11 Julie Bräuner, s. 12 Poul Metelmann, s. 17 Lisa Sonesson, s. 19 Hanne Christensen, s. 21 Thomas Rasmussen. Resten er fra iStock.

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K
Tlf.: +45 77 41 77 41
Mail: passagerpulsen@fbr.dk
Web: passagerpulsen.taenk.dk

