

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>

# Cykelfaciliteters potentialer for kombinationsrejser

Camilla Wolder ([cwo@ntmail.dk](mailto:cwo@ntmail.dk)) Mobilitetsrådgiver hos Nordjyllands Trafikselskab

Signe Zittlau Østergaard ([sos@ntmail.dk](mailto:sos@ntmail.dk)) Mobilitetsrådgiver hos Nordjyllands Trafikselskab

---

## Abstrakt

Cyklen i kombination med kollektiv transport udgør et stærk netværk af transportmidler, der sikrer en bæredygtig og fleksibel rejse fra A til B. Til trods for dette, er den danske cykelkultur mere udfordret end nogensinde før, og også den kollektive transport har de seneste år kæmpet med at fastholde passagerne. Fordelene ved kombinationsrejser er mange, og der er store potentialer for at forbedre forholdene ved at optimere cykelfaciliteterne på og omkring knudepunkter.

Med afsæt i disse udfordringer og potentialer igangsatte Nordjyllands Trafikselskab, Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner, Frederikshavn Kommune og Hjørring Kommune i 2020 et treårigt projekt: 'På cykel til de nordjyske tog', hvor syv stationsknudepunkter i Nordjylland blev opgraderet med nye service- og cykelfaciliteter, med det formål at optimere forholdene for kombinationsrejser. Effekterne blev efter projektperioden evalueret, og resultaterne viste en stigning i det gennemsnitlige passagertal, en øget overordnet tilfredshed med knudepunkterne samt et udbredt kendskab til projektet og dets formål.

---

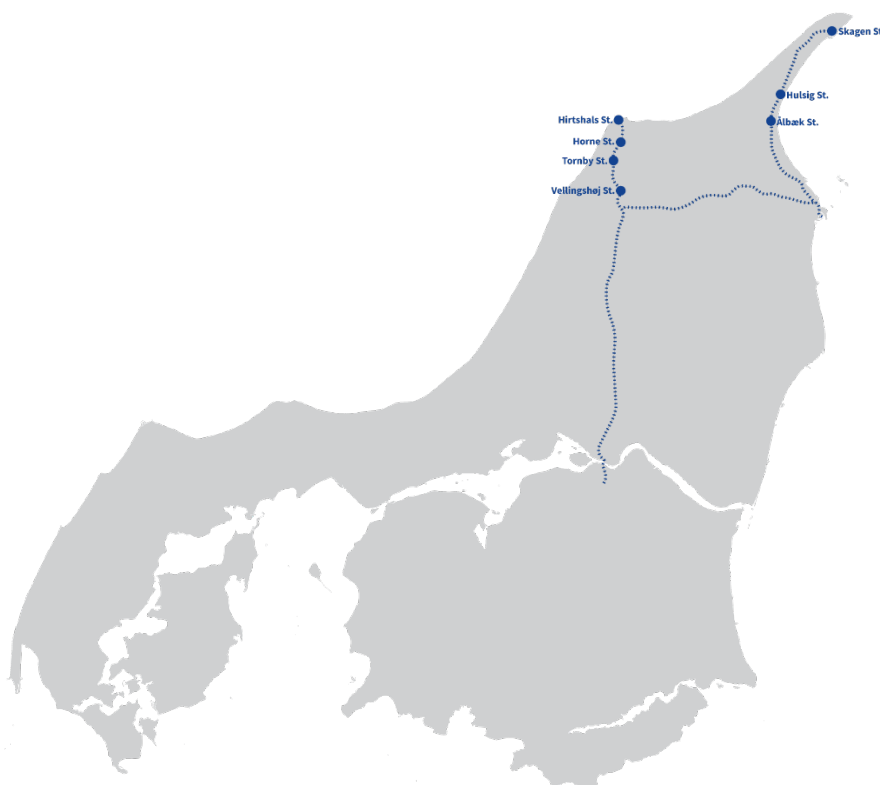
## Indledning

Fordelene ved at cykle er mange: det er godt for klimaet, det øger vores sundhed og det mindsker trængsel på vejene (Vejdirektoratet, 2018). Danmark er et cykelland, og hele 65% af alle danskere har en cykel. Den gennemsnitlige danske cyklist tilbagelægger årligt 3.212 km, hvilket svarer til afstanden mellem København og Malaga. 85% af danskerne betragter sig selv som erfarne cyklister, og hele 49% ser cyklen som et vigtigt transportmiddel. For hver cyklet km sparer samfundet 7,11 kr., hvilket svarer til en gevinst på 47 mio. kr. pr. dag (Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, n.d.). På trods af de mange gavnlige effekter og de gode statistikker er den danske cykelkultur udfordret, og siden 2014 har den gennemsnitlige udvikling i cykeltrafikken i Danmark været faldende (Roskilde Kommune et. Al., 2022). Ikke nok med at den danske cykelkultur er udfordret, lignende problematikker gør sig gældende for den kollektive trafik, der siden Corona pandemien har kæmpet med at få passagererne tilbage (Trafikstyrelsen, 2022).

Cyklen og den kollektive transport udgør tilsammen et stærk netværk af transportmidler i rejsen fra A til B. Cyklen er fordelagtigt på de kortere distancer, hvor den kollektive trafik, med enten bus eller tog, har sin styrke på de længere distancer. Der er altså store potentialer for kombinationsrejser mellem cykling og den kollektive trafik, både for at styrke den udfordrede cykelkultur og samtidig for at gøre det mere attraktivt at vælge den kollektive trafik. I kombinationsrejser udgør cyklen er et væsentligt element i den samlede rejse fra A til B, hvilket stiller store krav til cykelfaciliteterne på knudepunkterne (Roskilde Kommune et. Al., 2022).

Med afsæt i disse udfordringer og potentialer igangsatte Nordjyllands Trafikselskab, Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner, Frederikshavn Kommune og Hjørring Kommune i 2020 et projekt, der havde til formål at forbedre cykelfaciliteterne med henblik på at optimere forholdene for kombinationsrejser på syv forskellige stationsknudepunkter langs de to lokalbanestrækninger: Hirtshalsbanen og Skagensbanen. De syv udvalgte stationer var Hirtshals Station, Horne Station, Tornby Station, Vellingshøj Station, Skagen Station, Hulsig Station og Ålbæk Station, og netop disse blev valgt for at fastslå, at kombinationsrejser og deres potentialer ikke kun er et storbyfænomen. Projektets målgruppe var primært borgere og pendler bosat i stationsbyerne og det tilhørende opland på de to lokalebanestrækninger, men i høj grad også turister der besøger de mange fritidsdestinationer i Nordjylland, der er beliggende nær stationerne. Projektet fik navnet "På cykel til de nordjyske tog" og visionen var, at det skulle være let, enkelt og fleksibelt at lave kombinationsrejser mellem cykel og tog. Projektet løb fra 2020 til 2023, og for at evaluere projektet og dets formål, blev følgende successkriterier opstillet:

- Optagsområdet øges med en passagerstigning på min. 10%
- Sikre en høj kvalitet og serviceniveau for cyklister ved stationerne
- Skabe opmærksomhed omkring faciliteterne gennem kampagner og fysiske tiltag



Oversigt over udvalgte stationsknudepunkter

## Metode

Projektet kan inddeles i to faser: før og efter etableringen af de nye faciliteter. Før etableringen af de nye faciliteter, blev de syv stationsknudepunkter udvalgt på baggrund af en foranalyse, som undersøgte de eksisterende forhold på stationerne langs de to lokalbaner, en gennemgang af kommunernes planer og initiativer på cykelområdet, samt en identificering af lokale interessenter ift. at udbrede kendskabet og ejerskabet til de nye faciliteter. Derudover blev det prioriteret, at de udvalgte togstationer havde forskellige kundegrundlag såsom pendlere, turister og lokale borgere, som de nye faciliteter skulle have til formål at tilgodese.

Både før og efter etableringen af de nye faciliteter blev følgende metoder anvendt til indsamling af data:

- Løbende regelmæssig registrering af antal parkerede cykler på stationerne gennem fysiske tællinger
- Spørgeskemaundersøgelser vedrørende cykelfaciliteterne på stationer uddelt via QR-kode på fysiske flyers på stationerne samt delt af lokale borgerforeninger, turistforeninger og cykeludlejningsfirmaer på sociale medier
- Promovering af projektet gennem plakater, sæde-covers, skiltning og via sociale medier
- Passagertal for stationerne på lokalbanerne fra fotocelledata

## Cykelfaciliteter og deres potentialer

En forudsætning for at forbedre forholdene for kombinationsrejser er at man som cyklist har optimale og tilfredsstillende cykelfaciliteter på sit knudepunkt. Fire ud af ti togrejsende begynder deres samlede rejse ved at tage cyklen til stationen. Enkelte vælger at tage deres cykel med i toget, men lagt størstedelen parkerer cyklen på stationen, hvilket stille store krav til knudepunkterne (Forbrugerrådet Tænk, 2023).

En rapport publiceret af Vejdirektoratet indikerer, at der er en lang række gavnlige effekter ved at forbedre cykelparkeringsforholdene ved knudepunkter. De konkluderer blandt andet, at der er mulighed for at tiltrække 10-15% flere cyklister, at passagerne i den kollektive transport kan stige med 1-3% og at der er markant størst potentiale for at overflytte passagerer og cyklister ved togstationer (Roskilde Kommune et. Al., 2022). På samme tid viser en undersøgelse af Passagerpuls fra Forbrugerrådet Tænk, at hver fjerde der cykler til stationen er utilfreds eller meget utilfreds med forholdene for cykelparkeringen. Nogle af årsagerne til denne utilfredshed er manglende mulighed for aflåst cykelparkering, store afstande mellem cykelparkering og perron samt få eller ingen overdækkede cykelstativer. Denne utilfredshed er problematisk og kan potentielt medføre, at flere fravælger at cykle til og fra stationen eller i værste tilfælde fravælger den kollektive transport helt (Forbrugerrådet Tænk, 2023).

Disse undersøgelser indikerer altså, at der er et stort potentiale for at forbedre cykelfaciliteterne omkring knudepunkter – især ved togstationer. En forbedring vil ikke blot medføre en større tilfredshed blandt eksisterende brugere, men vil potentielt også kunne tiltrække både flere cyklister og flere passagerer i den kollektive transport. En række andre afgørende faktorer, ift. om den kollektive trafik kan anses som et alternativ til privatbilen, og om der kan tiltrækkes eller fastholdes passagerer der anvender cyklen som en del af rejsen fra A til B, er henholdsvis kvaliteten af de kollektive trafiktilbud, kvaliteten og serviceniveauet af cykelfaciliteterne samt afstanden til den kollektive trafik, adgangsforhold, tryghed m.fl. (Roskilde Kommune et. Al., 2022).

## På cykel til de nordjyske tog

Intentionen med projektet var et opgradere de syv udvalgte stationsknudepunkter med nye cykel- og servicefaciliteter, for at forbedre forholdene på stationerne. Faciliteterne følger et designkoncept med farverefencer til de blå tog fra Nordjyske Jernbaner, for at skabe et ensartet udtryk i hele Nordjylland og for potentielt at udrulle faciliteterne til en række af de øvrige nordjyske stationer. Faciliteterne blev valgt på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse, hvor respondenterne pegede på en række forhold, som de fandt vigtige i forhold til deres egen vurdering og opfattelse af cykelfaciliteterne på stationerne. Eftersom undersøgelsen blev sendt bredt ud, var der en andel af respondenterne, der sjældent eller aldrig cyklede til toget eller som ikke benyttede toget i det hele taget, hvilket der blev taget højde for i den efterfølgende databehandling.

Undersøgelsen viste en middelhøj overordnet tilfredshed med de samlede forhold på stationerne, hvor den samlede score blev 3,8 ud af 5. Der var dog en række faktorer, som respondenterne mente manglede på deres respektive station for at kunne styrke knudepunkterne og dermed forbedre forholdene. Her blev der blandt andet nævnt bedre belysning, flere cykelstativer, overdækket cykelparkering, mulighed for at fastlåse cykel, cykelparkering til ladcykel samt mulighed for at lade elcykel.

I undersøgelsen udtrykte ingen af respondenterne utilfredshed med placeringen af cykelfaciliteterne i relation til perronerne, hvilket formentlig skyldes, at de udvalgte stationsknudepunkter er relativt små, at

afstanden mellem cykelfaciliteterne og perronen er korte og at stationerne er overskueligt indrettet med et godt helhedsbillede for passagerne.

## De fysiske tiltag

I maj 2022 blev de syv udvalgte stationsknudepunkter opgraderet med nye cykel- og servicefaciliteter. Faciliteterne blev tilpasset den enkelte station i forhold til størrelse, beliggenhed og opland, hvorfor det ikke var de samme faciliteter der blev etableret og ej heller samme antal på hver station. Enkelte stationer var på forhånd udstyret med eksempelvis cykelpumpe eller andre faciliteter relateret til cykling, hvilket der blev taget højde for.

### Oversigt over de nye faciliteter

Station	Faciliteter
Skagen Station	Cykeloverdækning, cykelstativ, reparationsstøje, cykelpumpe, cykelbøjle, bord- og bænkesæt og cykelbokse
Hulsig Station	Cykeloverdækning, reparationsstøje og bord- og bænkesæt
Ålbæk Station	Cykeloverdækning, cykelstativ, reparationsstøje, cykelpumpe, cykelbøjle og bord- og bænkesæt
Hirtshals Station	Cykeloverdækning, reparationsstøje, cykelbøjle og bord- og bænkesæt
Horne Station	Læskærm, cykelstativ, cykelpumpe og cykelbøjle
Tornby Station	Cykeloverdækning, cykelstativ, reparationsstøje, cykelpumpe, cykelbøjle og bord- og bænkesæt
Vellingshøj Station	Cykelparkering og cykelpumpe



Udvalgte stationsknudepunkter efter implementeringen af de nye faciliteter

## Resultater

Projektet løb over en periode på tre år, hvor der løbende blev evalueret på effekten af de nye faciliteter ud fra projektets tre successkriterier.

### Optagsområdet

Projektets første succeskriterie var at øge optagsområdet gennem en passagerstigning på min. 10% for de respektive stationsknudepunkter fra 2019 (data fra før corona) til 2023. Resultaterne har vist, at der gennemsnitligt har været en passagerstigning på 6% for de syv stationsknudepunkter, hvoraf enkelte har oplevet markante stigninger og andre har et stort set uændret passagertal. Passagerstigningen for de udvalgte stationsknudepunkter med nye faciliteter er sammenholdt med lignende stationsknudepunkter i Nordjylland, hvor der ikke er implementeret nye faciliteter. Her ses det, at de stationsknudepunkter, hvor der ikke er implementeret nye faciliteter, har oplevet en passagerstigning på 3%. Hvorvidt denne forskel på 3% skyldes de nye cykel- og servicefaciliteter er svært at konkludere, men ud fra Vejdirektoratets konklusion om, at en forbedring af cykelfaciliteter kan tiltrække 1-3% flere passagerer, vurderes det, at tiltagene formentligt har haft en effekt.

### Kvalitet og serviceniveau

Projektets andet succeskriterie tager afsæt i kvaliteten og serviceniveauet på stationsknudepunkterne. Her viser resultaterne, at der før implementeringen af de nye faciliteter var en gennemsnitlig tilfredshed på 3,8 ud af 5 for stationsknudepunkterne. Efter implementeringen af de nye service- og cykelfaciliteter er den gennemsnitlige tilfredshed steget til 4,4 ud af 5. Det har ikke været muligt at vurdere effekten på hver enkelt station, da der ikke har været respondenter med relation til hver af de syv stationerne i de udførte spørgeskemaundersøgelser. Til trods for den stigende tilfredshed, har flere respondenter dog både før og efter implementeringen af de nye faciliteter udtrykt, at de ikke føler sig trygge ved at parkere deres cykel på stationerne. Dette indikerer, at der stadig er potentiale for yderligere forbedringer af forholdene på stationerne, der øger trygheden, så det både er trygt, nemt og gnidningsfrit at skifte mellem cykel og kollektiv transport.

### Kampagner

Projektets tredje og sidste succeskriterie var at skabe opmærksomhed omkring tiltagene gennem forskellige kampagner og fysiske tiltag. I projektperioden kørte der tre overordnede kampagner. Første kampagne: "Her bygger vi..." havde til formål at informere om de kommende cykelfaciliteter, og efterfølgende kørte to specifikke kampagner: én målrettet turister og én målrettet pendlere. Disse to kampagner kørte både på togenes inforskærme, NT's platforme og på fysiske elementer på togstationerne med det formål at synliggøre og udbrede kendskabet til de nye cykelvenlige stationer. Ud fra de målbare rækkevidder på kampagnerne viser resultaterne, at kampagnerne har haft en god effekt og er nået ud til mange personer. Foruden kampagnerne, er nyheden om de nye cykelvenlige stationer også blevet medieomtalt i lokale aviser.



Kampagnetiltagene på udvalgte stationsknudepunkter

## Konklusion

På baggrund af succeskriterierne, har projektet til dels opfyldt de tre kriterier. Optagsområdet er øget, dog ikke med en passagerstigning på over 10%, som har været et meget ambitiøst mål. Ydermere indikerer brugerundersøgelserne, at de nye faciliteter har været med til at højne kvaliteten og serviceniveauet på stationerne. Faciliteterne er blevet taget godt imod, og af undersøgelsen fremgår det, at der er en stor tilfredshed med de nye tiltag. Sidst men ikke mindst er der blevet skabt synlighed og fokus på tiltagene gennem forskellige kampagner og fysiske tiltag. Generelt er der blevet skabt stor opmærksomhed på muligheden for at cykle til toget i de mindre byer, hvor stationsknudepunkterne er beliggende, hvilket forhåbentligt har fået indbyggerne til at reflektere over deres transportvaner og de muligheder der er for kombinationsrejser mellem cykel og tog. Ydermere har projektet givet indsigtsfulde læringer hos NT som mobilitetsselskab ift. de effekter tiltagene har medført, hvilket har betydet, at der allerede på nuværende tidspunkt er en yderligere udrulning af konceptet i gang på et andet nordjysk stationsknudepunkt.

## Kilder

Forbrugerrådet Tænk, 2023, Kombinationsrejser – Cykel og tog [online], Forbrugerrådet Tænk, tilgået 26 marts 2024, [Microsoft Word - Rapport. Kombinationsrejser - cykler og tog \(taenk.dk\)](#)

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, n.d., Cykeltrafik i Danmark [online], Vejdirektoratet, tilgået 26. marts 2024, [cykelfremme\\_PDFdigital\\_DA.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Vejdirektoratet, 2018, Hvorfor stiller vi cyklen? [online], Vejdirektoratet, tilgået 26. marts 2024, [hvorfor\\_stiller\\_vi\\_cyklen.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Roskilde Kommune, DSB, Movia, Sekretariatet for Supercykelstier, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Kommunernes Landsforening, Passagerpuls, Celis Consult, Via Trafik, 2022, Trafikknudepunkters potentiale for kombinationsrejser [online], Vejdirektoratet, tilgået 27. marts 2024, [Den gode kombinationsrejse.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Trafikstyrelsen, 2022, Den kollektive trafik i Danmark – Status over udviklingen i sektoren i 2022 [online], Trafikstyrelsen, tilgået 27. marts 2024, [Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren 2022 \(trafikstyrelsen.dk\)](#)