

Automatisk cykelparkering er introduceret i Odense

■ Af civilingeniør Troels Andersen,
Odense Kommune,
ta@odense.dk

Ved indgangen til 2002 var der premiere på en cykelparkering, som sætter helt nye standarder for, hvilke tilbud man giver de danske cyklister. Odense Kommune har i samarbejde med firmaet TTS A/S og med støtte fra Den grønne Jobpulje udviklet et koncept for automatisk cykelparkering.

Baggrund

Sidst i 90'erne blev Odense udnævnt til national cykelby på baggrund af byens meget gunstige forhold for cyklisteres vilkår og trafikikkerhed. Projektets samlede budget på 20 millioner kr. har været baggrunden for gennemførelsen af en række nye udviklingsforsøg, der skal styrke og forbedre cykeltrafikken i Odense og samtidig skabe ny viden til gavn for resten af landet – læs mere på www.cykelby.dk.

Projektet indeholder flere nye tiltag indenfor cykelparkering. Man kan således gradbøje begrebet med følgende kvaliteter:

- Fiksering af cyklens hjul eller stel.
- Ekstra låsemulighed med egen eller fast monteret kæde på stedet.
- Overdækning i form af et tag.
- Særskilt belysning.
- Beskyttelse af cyklen i et fælles område eller i separate celler.
- Beskyttelse af bagage i separate bokse.

Flere kombinationer af disse tilbud er allerede implementeret i Odense og i andre byer. Imidlertid findes der ikke et system, hvor cyklen og den tilhørende bagage kan anbringes separat uden risiko for tyveri eller hærværk mv.

Principløsningen

Derfor opstod tanken om at udvikle et system med disse kvaliteter. Pga. investeringens størrelse var det vigtigt, at systemet indeholder en betalingsordning, hvorved muligheden for en hel eller delvis brugerfinansiering foreligger. Af

pladshensyn skulle der kun være ét fælles ind- og udleveringssted, hvorved manøvrearealerne reduceres til et minimum.

Derfor er en karruseløsning en ret nærliggende tanke. Med visse dimensioneringskrav har det vist sig, at 20 cykler kan indpasses i cirkelns diameter på 7,5 meter. En naturlig tanke er også at tilføje karrusellen flere lag. Det fravalgte vi dog af to grunde – dels fordi det kræver en væsentlig mere kompliceret teknisk løsning – dels fordi de største behov for denne type VIP parkering vil ligge decentralt med små enheder rundt omkring i de danske byer. Til større togstationer findes der allerede flere aflåste fællesparkeringer til faste kunder, dvs. pendlere. Dette koncept henvender sig mere til den spontane kunde, der ønsker at købe sig til et højere serviceniveau – lige dér hvor hun har brug for det.

En spørgeundersøgelse i Odense bymidte viste en bred interesse for at

anvende et sådan produkt, og at betalingsvilligheden typisk var 5-10 kr.

Det ydre

Med denne afgrænsning af opgaven kan karrusellen i princippet få en hvilken som helst indpakning, rund, firkantet eller noget andet – blot den tilgodeser de tekniske og æstetiske krav, der ligger ved en konkret placering. Konstruktionen kan således indbygges i en eksisterende bygning, eller der kan udarbejdes nye løsninger med stål, glas etc. I Odense er systemet udført med glaspaneler, hvoraf 6 stk. er med reklameflader for derved at kunne dække udgiften til den daglig vedligeholdelse.

Der er givet byggetilladelse til systemet, og det er placeret på et støbt fundament bag rådhuset i Odense. Placeringen er valgt på baggrund af, at op til 10.000 cyklister dagligt passerer lige forbi.

Funktionen

Et display viser, hvor mange ledige pladser der er. Denne oplysning vil også blive opdateret på internettet, således at man reelt kan se, om der er chance for en ledig plads, inden man cykler hjemmefra.

Kunden putter 5 kr. i for de første 3 timer, hvorefter hun kan sætte cyklen og bagagen ind i en fri celle. Hun får en billet med påtrykt strekkode.

Ved afhentning af cyklen benytter hun billetten til at få adgang til sin cykel. Forinden betales 5 kr. for hver evt. ekstra påbegyndt 3 timers periode. Maskinen



Automatisk cykelparkeringsanlæg.

giver byttepenge tilbage. Cyklen må kun holde parkeret i op til 3 døgn, hvorefter den leveres til hittegodskontoret.

Der er indbygget flere sikkerhedsordninger i systemet, der skal forhindre personer og materiel i at komme til skade. I indkøringsperioden er disse ordninger blevet justeret og tilpasset løbende. Sker der alligevel sammenbrud på systemet, er der indbygget en nødtelefon med direkte forbindelse til vagtcentralen.

Der er sket flere mindre tilpasninger i de første måneder, således at systemet nu fungerer stabilt.

Kunderne

Med det valgte prisniveau forventes systemet at kunne blive tilbagebetalt af brugerne på 5-10 år. Med det første system skal der man dog forventes en indkøringsperiode på mindst 1 år, før kunderne har det fulde kendskab og den fulde tillid til ordningen.

Første trin har været at øge kendskabet til det nye parkeringstilbud. Derfor har der været informeret om nyheden på flere måder:

- Omtale på 1/2 side i en husstandsomdelt cykelavis.
- Omtale i en cykelbrochure for bymidten.
- Annonce i ugeavisen.
- Uddeling af 2000 brochurer på gågaderne.
- Beskrivelse på hjemmesiden.
- Omtale i lokalpressen.
- 300 radiospots af 1 minut på lokalradioen.

Erfaringerne i løbet af de første måneder viser, at folk generelt er meget positive overfor den nye opfindelse – de finder tilbudet relevant. Mere end hver 4. adspurgte forventer stadig at ville anvende systemet af og til. Hver anden ville imidlertid anvende en gratis prøvebillet, hvis det blev tilbudt. Under hver 4. finder prisen for høj.

De første måneder har der været omkring 100 kunder pr. måned, men der sker en gradvis stigning i kundetallet i takt med, at kendskabet øges. Pt. overvejes det, om alle købere af en ny cykel skal tilbydes en gratis prøvebillet for derved at

udbrede kendskabet blandt målgruppen.

Det ser ud til, at efterspørgslen gradvist stiger, hvorved også brugerbetalingens andel øges. Afhængigt af placeringen vil der på længere sigt kunne ske en fuld brugerbetaling. Man kan dog spørge om det er et mål i sig selv, da hverken kollektiv trafik eller bilparkering sjældent er fuldt brugerbetalt i dag.

Fremtiden

Hensigten med projektet har klart været at vise, at det teknisk kan lade sig gøre at skabe et nyt VIP cykelparkeringstilbud. Herefter har det været ønsket at se, hvordan kunderne konkret ville tage imod tilbudet.

Erfaringerne viser, at der er grund til at arbejde videre med konceptet i andre varianter, såsom abonnementskort, mulighed for betalingskort etc. Også placingsmuligheder som ved mindre togstationer, sportsanlæg, etageejendomme etc. bør være genstand for planlæggerens overvejelser over, hvordan cyklisterens vilkår kan forbedres i fremtiden. ■