

# PRIORITERINGSPLAN FOR CYKELPARKERING

2018-2025



## INDHOLD

<b>SAMMENFATNING</b>	<b>3</b>
<b>BYRUMSTYPER</b>	<b>8</b>
<b>LØSNINGSTYPER</b>	<b>10</b>
<b>PLANENS INITIATIVER 2018-2025</b>	<b>14</b>
<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 1</b>	<b>16</b>
<b>STORE STATIONER</b>	
<b>MIDDELALDERBYEN</b>	
<b>STRØGGADER OG CENTRALE PLADSER</b>	
<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 2</b>	<b>24</b>
<b>MINDRE STATIONER</b>	
<b>FORDELINGS- OG BYDELSGADER</b>	
<b>PLADSER OG PARKER</b>	
<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 3</b>	<b>28</b>
<b>LOKALE GADER OG PLADSER OG MINDRE GRØNNE OMRÅDER</b>	
<b>BYDÆKKENDE INITIATIVER</b>	<b>31</b>
<b>PUNKTVIS ETABLERING AF CYKELPARKERING I HELE BYEN</b>	
<b>NYE STATIVTYPER</b>	
<b>KAPACITETSOPTIMERING</b>	
<b>BILAG 2A: LITTERATURLISTE</b>	
<b>BILAG 2B: VIDENSGRUNDLAG</b>	
<b>BILAG 2C: INPUT FRA LOKALUDVALG, CYKLISTFORBUNDET OG DANSK FODGÆNGER FORBUND</b>	
<b>BILAG 2D: IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGSPROJEKTER</b>	
<b>BILAG 2E: CYKELPARKERINGSBEHOV FOR STATIONER 2025</b>	



# SAMMENFATNING

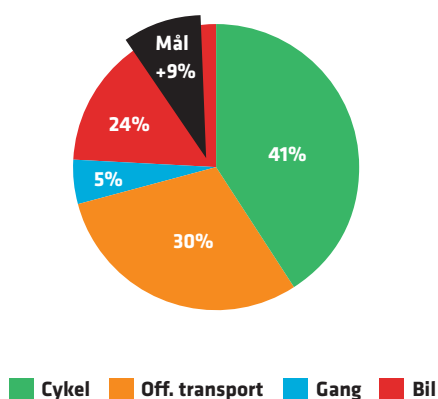
## MÅLSÆTNINGER

Da bedre cykelparkering er en af flere forudsætninger for at få flere københavnere til at cykle, er der i Fællesskab København en målsætning om, at 70 % af københavnere skal være tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025. Imidlertid er det i 2016 kun 37% af københavnere, der er tilfredse med mulighederne for at parkere cyklen. Tilfredsheden er lavest i forbindelse med cykelparkering ved stationer og butikker, hvilket viser, at udfordringerne er størst der. Visse steder i byen er cykelparkeringsmulighederne så utilstrækkelige, at de parkerede cykler er til gene for fodgængere og cyklister og hæmmer brugen af byrummet. Udfordringerne forventes at vokse de kommende år som følge af, at der kommer flere københavnere og dermed også mere cykeltrafik.

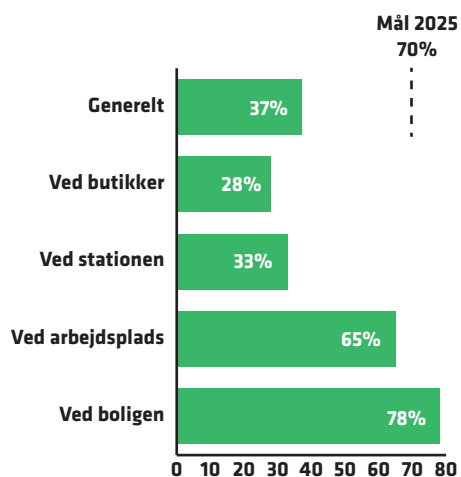
Det er nødvendigt med en fokuseret indsats for at forbedre forholdene for cykelparkering, hvis tilfredsheden for både cyklister og gående skal forbedres, og byrumskvaliteten styrkes. På de mest udfordrede steder i byen er der kun sparsom plads til opsætning af flere traditionelle cykelstativer. Derfor skal der tænkes i nye, helhedsorienterede løsninger såsom større cykelparkeringsanlæg i konstruktion, intensiveret cykeloprydning og konvertering af kantstensparkeringspladser til cykelparkering. Disse greb skønnes at være nødvendige for at nå målet om tilfredshed med cykelparkering samt målet om, at 50 % af alle ture til og fra arbejde og uddannelse i København skal foregå på cykel.

Prioriteringsplan for cykelparkering giver et overblik over den samlede cykelparkeringsindsats, forvaltningen vurderer, der skal til for at nå de politiske målsætninger. Prioriteringsplanen vil danne grundlag for de kommende års budgetindspil på området.

Figur 1. Status på målsætning i KBH 2025 Klimaplanen om, at 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København i 2025.



Figur 2. Status på målsætning i Fællesskab København om, at 70 % skal være tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025.



## KORTLÆGNING AF UDFORDRINGER

Forvaltningen har i 2017 kortlagt antallet af cykelstativer og parkerede cykler på offentligt tilgængeligt areal, både i og uden for stativ. Der er store variationer i, hvordan kapaciteten fordeler sig. Der er steder i byen med mange tomme stativer og steder med mange cykler parkeret uden for stativ, hvilket indikerer, at der er udfordringer med cykelparkeringen de pågældende steder. Udpegningen af initiativerne i denne plan har derfor taget udgangspunkt i, hvilke steder der er registreret flest cykler uden for stativ. Dette kvantitative input er suppleret med kvalitative input fra blandt andre lokaludvalgene, DSB og Cyklistforbundet. Kortlægningen af udfordringerne er sammenfattet i figur 4.

### CYKELPARKERING VS. BILPARKERING

- I 2016 ejede københavnere ca. 675.000 cykler og 120.000 biler.
- I 2025 forventes befolkningsvæksten at medføre 100.000 flere cykler og 20.000 flere biler.
- Der er i dag ca. 180.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser i gadeplan, og ca. 126.000 offentligt tilgængelige bilparkeringspladser, heraf langt de fleste langs kantsten.
- Bilparkering langs kantsten fylder i dag ca. 1,89 mio. m<sup>2</sup>., svarende til 12 % af det samlede vejareal. Cykelparkering på offentligt tilgængeligt areal fylder ca. 0,17 mio. m<sup>2</sup>. eller 1 %.
- En bilparkeringsplads kan omdannes til 8-12 cykelparkeringspladser.

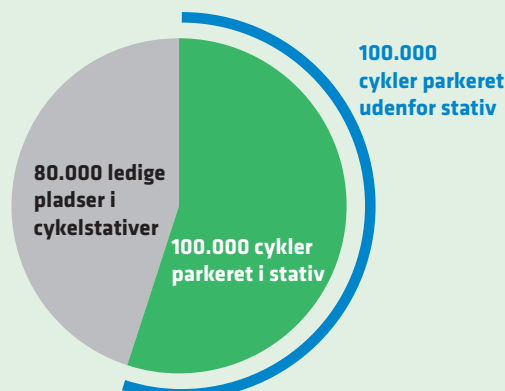
## OPTÆLLING AF CYKELPARKERING, EFTERÅR 2017

Figur 3. Her opgøres det samlede antal offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser samt antal cykler parkeret i og uden for stativ. På optællingstidspunktet er der ledig kapacitet i 45 % af stativerne, men samtidig er hver anden cykel parkeret udenfor stativ. Det kan dels skyldes, at der er variation over døgnet, dels at stativerne er uhensigtsmæssigt placeret.

- Antal offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser: 180.000
- Antal parkerede cykler: 200.000
- Samlet belægningsprocent: 111%

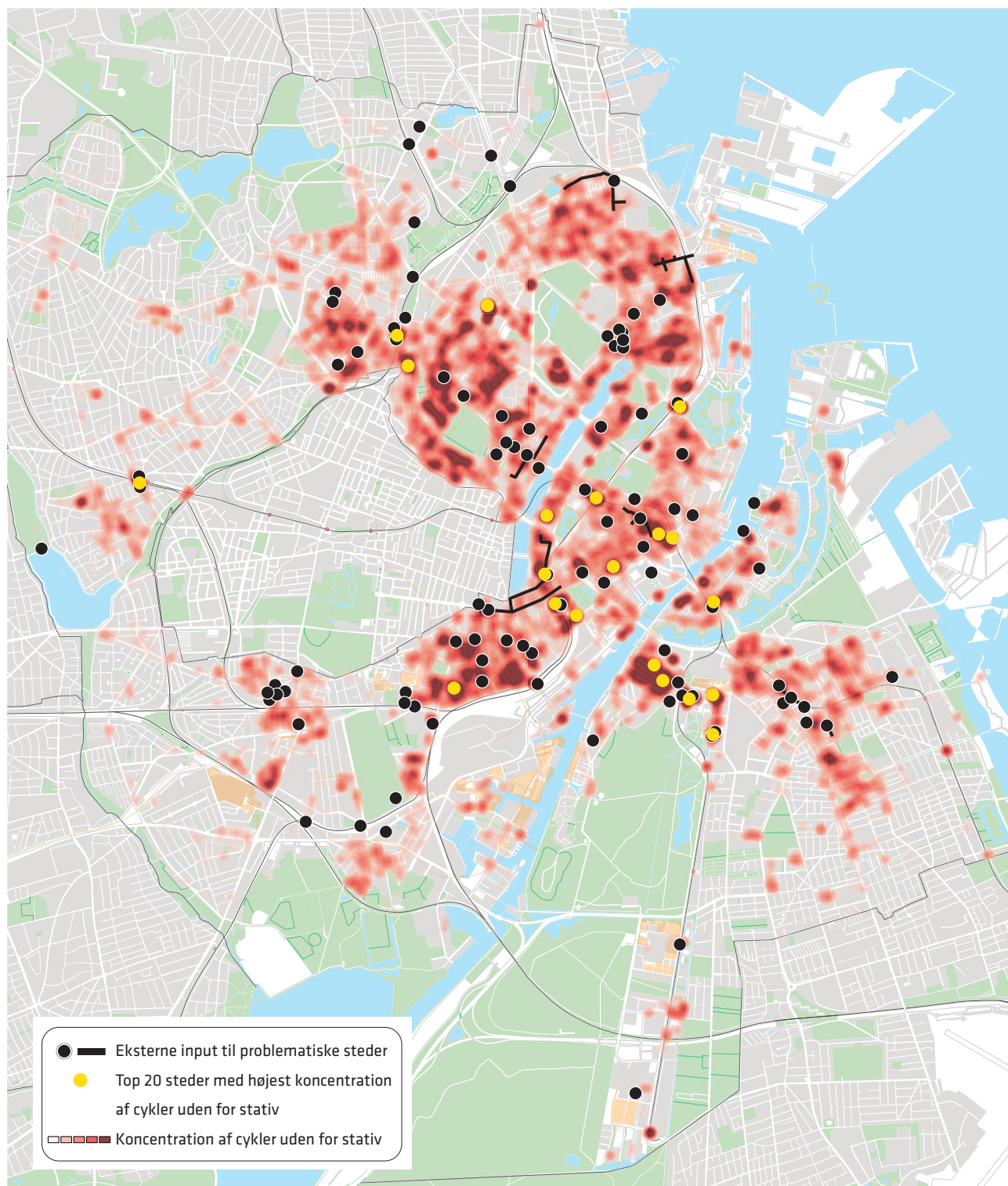
Kortlægningen er et øjebliksbillede i 2017, og bør gentages kontinuerligt i årene fremover, ligesom for bilparkering, således at der skabes et mere retvisende billede af cykelparkering over døgnet og over året.

### 180.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser



## OVERBLIK OVER UDFORDRINGER MED CYKELPARKERING 2017

Figur 4. Koncentration af cykler placeret uden for stativ på offentligt tilgængeligt areal, 2017. Desuden fremgår steder udpeget af eksterne aktører samt de 20 steder med størst koncentration af cykler uden for stativ. Se desuden bilag 2B og 2C for mere detaljerede kort og beskrivelser af input fra eksterne aktører.



## PLANENS INITIATIVER

Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025 giver et samlet overblik over de initiativer, som forvaltningen anbefaler at igangsætte på cykelparkeringsområdet. Planen omfatter anlæg af yderligere cykelparkering, så kapaciteten kan øges de steder, hvor behovet er størst, og hvor cykelparkering i dag er til gene for fremkommelighed og ophold.

De stedspecifikke initiativer er udpeget på kortet s. 15. Desuden indgår bydækkende indsatser til bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet, bl.a. adfærdspåvirkning og fjernelse af herreløse cykler.

Planen omfatter i alt anlæg af mellem 26.000 og 71.000 nye cykelparkeringspladser alt efter ambitionsniveau. Initiativerne er beskrevet i et minimum og et maksimum scenarium. Med minimumscenariet vil det niveau for cykelparkering, der er i dag, kunne bibeholdes på trods af befolkningstilvæksten. Med maksimumscenariet vil der blive etableret mere cykelparkering pr. københavnere, end der er i dag og dermed understøtte, at endnu flere cykler i 2025, og at tilfredsheden med cykelparkering øges, i tråd med de politiske målsætninger herfor.

## UDMØNTNING AF PLANEN

Planens initiativer danner grundlag for forvaltningens årlige indspil til budgetforhandlingerne. Initiativerne vurderes samlet set at koste 0,6-2,7 mia. kr., dog med forbehold for, at beløbet er et indledende overslag baseret på generelle enhedspriser. Figur 5 viser det samlede investeringsniveau. Cykelparkeringsindsatsen skal ses i sammenhæng med de øvrige indsatser på cykelområdet, som bidrager til at nå de politiske målsætninger om, at flere skal cykle i 2025. Planen evalueres bl.a. med henblik på at justere initiativerne ud fra erfaringerne med Metro Cityringens åbning.

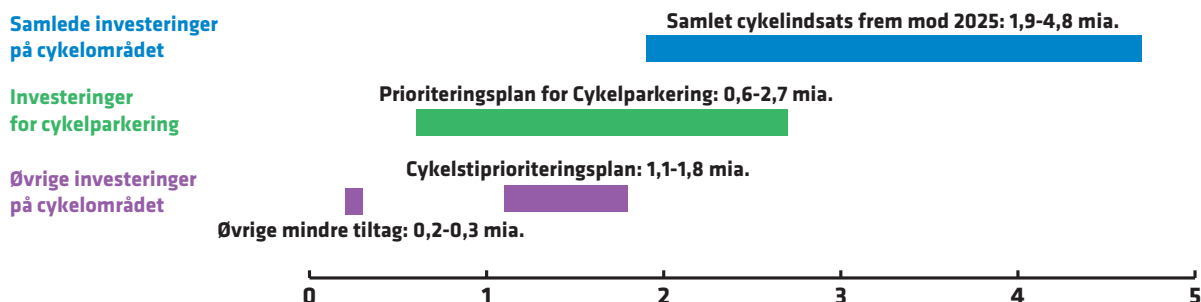
Forvaltningens dialog med eksterne aktører tyder på, at der er interesse for at samarbejde om og eventuelt samfinansiere cykelparkering. Det anslås derfor, at mellem 35 % og 70 % af investeringsniveauet vil kunne dækkes af eksterne parter, såfremt Københavns Kommune også afsætter midler til eventuel egenfinansiering.

## ADMINISTRATIONSGRUNDLAG

På baggrund af planen vil forvaltningen udarbejde et administrationsgrundlag for det daglige arbejde med cykelparkering. Administrationsgrundlaget vil tage udgangspunkt i prioritering af cykelparkering, hvor der er dokumenteret behov, og vil særligt fokusere på følgende områder:

- Normer og kvalitet i byggeri, særligt ifm. kommunens egne byggerier samt gårdhaver
- Vilkår ved tilladelser til arrangementer
- Konvertering af bilparkering til cykelparkering
- Flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler
- Fjernelse af efterladte cykler
- Løbende kortlægning af cykelparkeringskapacitet
- Fremtidssikring af cykelparkeringskapacitet

Figur 5. Figuren viser investeringsniveauet i Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 set i sammenhæng med det samlede investeringsbehov på cykelområdet med henblik på at nå de politiske målsætninger.



# SAMMENHÆNG I PLANEN

## KORTLÆGNING AF UDFORDRINGER OG CYKLISTERNES BEHOV

- Bydækkende optælling af cykler i og uden for stativ.
- Øvrig vidensindsamling, herunder inputs fra lokaludvalg, DSB, Metroselskabet og Cyklistforbundet.
- Beregninger af fremtidigt behov ifm. befolkningsvækst.



## BYRUMSTYPER

Tre byrumstyper, med hver sine karakteristika og typiske funktioner i byrummet, sætter rammen:

**BYRUMSTYPE 1:** Store stationer, Middelalderbyen, strøggader og centrale pladser

**BYRUMSTYPE 2:** Mindre stationer, fordelings- og bydelsgader, parker og pladser

**BYRUMSTYPE 3:** Lokale gader og pladser og mindre grønne områder



## INITIATIVER 2018-2025

### STEDSPECIFIKKE INITIATIVER

- Store stationer
- Middelalderbyen
- Strøggader og centrale pladser
- Mindre stationer
- Fordelings- og bydelsgader
- Pladser og parker
- Lokale gader og pladser og mindre grønne områder

### BYDÆKKENDE INITIATIAVER

- Punktvis etablering af cykelparkering i hele byen
- Nye stativtyper
- Kapacitetsoptimering

### ADMINISTRATIONS-GRUNDLAG FOR CYKELPARKERING

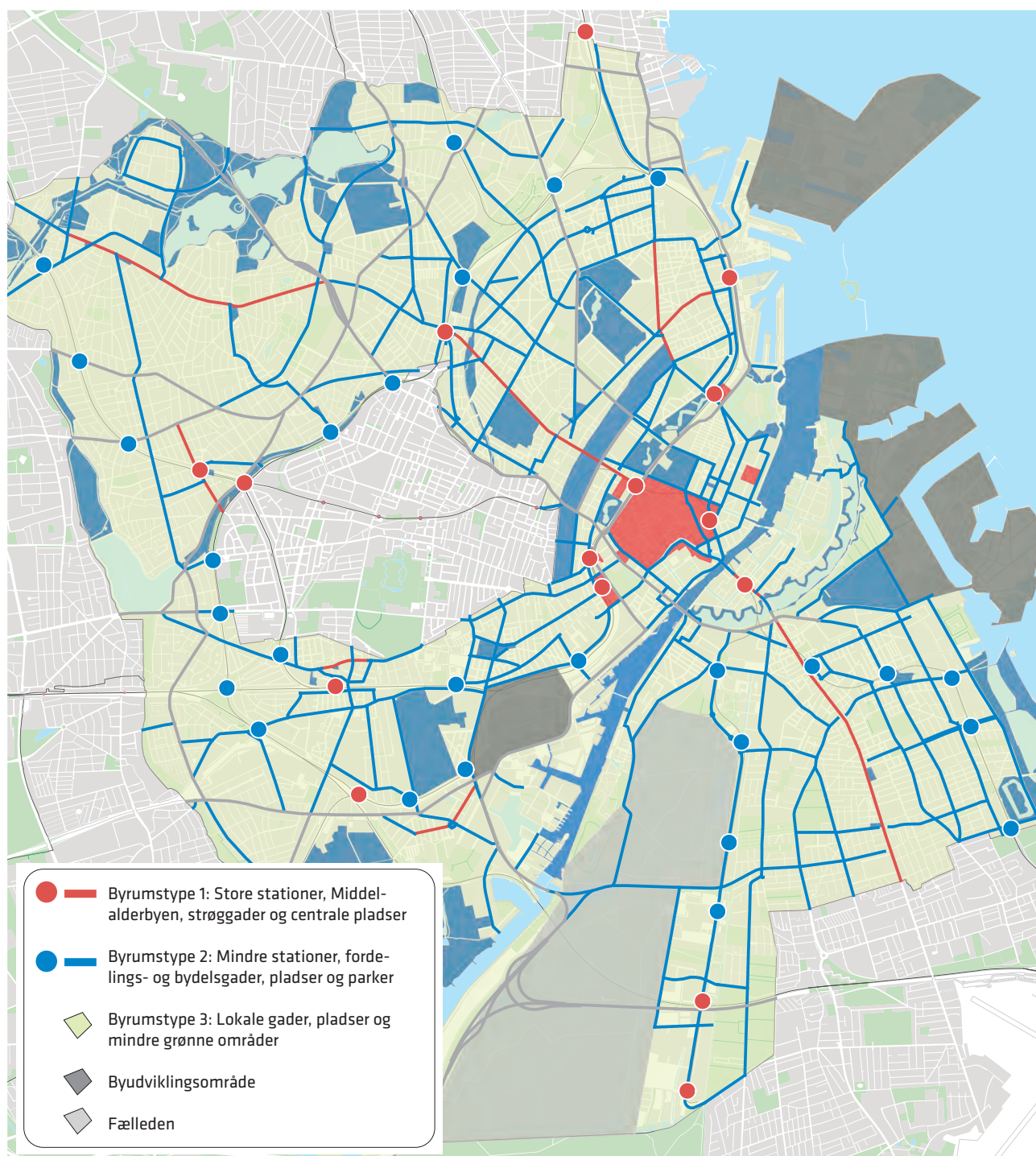
- Normer og kvalitet i byggeri
- Vilkår ved tilladelser til arrangementer
- Konvertering af bilparkering til cykelparkering
- Flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler
- Fjernelse af efterladte cykler
- Løbende kortlægning af cykelparkeringskapacitet
- Fremtidssikring af cykelparkeringskapacitet

Figur 6. Sammenhæng i planen.



## GEOGRAFISK FORDELING AF BYRUMSTYPER

Figur 8. På dette kort fremgår hvordan de tre byrumstyper fordeles sig på tværs af byen. Planens initiativer fremgår af kortene på side 17 (Byrumstype 1), side 25 (Byrumstype 2) og side 29 (Byrumstype 3). Byrumstyperne dækker ikke byudviklingsområder, idet tilstrækkelig cykelparkering forudsættes etableret som følge af normerne i Kommuneplanen, ligesom Amager Fælled heller ikke indgår. I takt med at byudviklingsområderne udvikles, vil de blive opdelt i byrumstyper, og cykelparkeringen vil blive kortlagt på linje med resten af byen.



# LØSNINGSTYPER

Figur 9. Løsningstyper i relation til de tre byrumstyper. Planens initiativer omfatter fem overordnede løsninger til cykelparkering, som anvendes forskelligt alt efter, hvor i byen og hvilken byrumstype der er tale om.

Løsningstyper:	BYRUMSTYPE 1 Store stationer, Middelalderbyen, strøggader og centrale pladser	BYRUMSTYPE 2 Mindre stationer, fordelings- og bydelsgader, pladser og parker	BYRUMSTYPE 3 Lokale gader og pladser og mindre grønne områder
<b>A. ANLÆG I KONSTRUKTION</b>			
<b>B. KONVERTERING AF BILPARKERING / FLEXPARKERING</b>			
<b>C. TRADITIONELLE STATIVER</b>			
<b>D. KAPACITETSOPTIMERING (information, nudging, afmærket cykelparkering, håndtering af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler)</b>			
<b>E1. UDVIKLING AF NYE STATIVTYPER (pladsbesparende stativer)</b>			
		<b>E2. UDVIKLING AF NYE STATIVTYPER (stativer inkl. ophold, klimatilpasning og begrønning)</b>	

**EKSEMPEL: UNDERJORDISK ANLÆG VED  
AMSTERDAM ZUID (HOLLAND)**



**IDEOPLÆG TIL ANLÆG I KONSTRUKTION PÅ  
KØBENHAVNS HOVEDBANEGÅRD**



## A. ANLÆG I KONSTRUKTION

Ved større stationer og i Middelalderbyen kan traditionelle overfladeløsninger ikke løse behovet i tilstrækkelig grad. Her foreslås at integrere cykelparkeringsanlæg i byrummet, så de friholder overfladekapacitet og understøtter og styrker egenarten og bylivet.

Integrerede løsninger i konstruktion kan udformes som selvstændige anlæg under jorden eller i eksisterende kældre, parkeringshuse, stueetager eller andet. Sådanne anlæg vil frigøre plads i byrummet til andre funktioner.

På steder, hvor en løsning over jorden kan skabe et væsentligt antal nye cykelparkeringspladser, og hvor udformningen bygger videre på og styrker den lokale egenart og brugen på stedet, kan et anlæg over jorden være relevant.

I udlandet ses en række eksempler på cykelparkeringsanlæg i konstruktion, som særligt i Holland udgøres af underjordiske, bemandede anlæg i forbindelse med stationer og bycentre, og bl.a. i Japan er fuldautomatiske, som det kendes fra bilparkering herhjemme. Der begynder også at komme gode eksempler i København, bl.a. i forbindelse med byudvikling og større byggeprojekter. Fx har Panuminstituttet og KEA nem adgang til cykelkælder, der er integreret i bygningen med direkte og attraktiv adgang. Desuden er forsøg med et fuldautomatisk anlæg ved en station i København på vej, jf. Budget 2018, og ligeledes i Århus.

Forudsætningen for, at cyklisterne bruger anlæg i konstruktion, er, at der er gode rampeforhold, indgangen skal være synlig og ligge hensigtsmæssigt ift. cyklisternes flow, og kældrene skal være indrettet med god belysning og trygge forhold.

Integration af cykelparkering i eksisterende bygninger og forbedring af eksisterende cykelkældre kan ske på forskellig vis. Frederiksberg Kommune er i forbindelse med Metro Cityringen i gang med at etablere en cykelrulle-rampe til en eksisterende cykelkælder, og i Holland benyttes et særligt system til stejlere ramper, hvor cyklen bremses, når man trækker den ned ad rampen, og den løftes op af en elektrisk rampe, når man skal op igen.

Prisen for anlæg i konstruktion varierer væsentligt afhængigt af, hvilken løsning der vælges. Følgende faktorer vurderes særligt at påvirke prisen:

- Hvis løsningen integreres ifm. nybyggeri eller ombygning, nedbringes merprisen markant.
- Underjordiske anlæg er typisk dyrere end overjordiske.
- Graden af ekstern finansiering fra fx stat, trafikskaber samt private aktører kan reducere kommunale omkostninger, i Holland helt ned til ¼ af totalprisen.
- Bemandede anlæg vil kræve ansættelse af personale. Internationale erfaringer viser, at bemanningen med fordel kan ske ifm. aktiveringsindsats, fx koblet til cykelreparation og oprydning.
- Frigørelse af overfladeparkering kan give mulighed for øget indtjening for private aktører, fx i form af udeservering.

### EKSEMPEL: ANLÆG INTEGRERET I BYGNING I AMSTERDAM (HOLLAND)



### VISUALISERING: OVERJORDISK FULDAUTOMATISK ANLÆG VED NØRREPORT (KØBENHAVN)



## B. KONVERTERING AF BILPARKERING/ FLEX-PARKERING

Bilparkering fylder pt. 12 % af det samlede vejareal, og en bilparkeringsplads kan omdannes til 8-12 cykelparkeringspladser. Konvertering af bilparkering til cykelparkering er derfor en relevant løsning på steder, hvor pladsen er trang på fortovsarealerne, da det er den mest kosteffektive måde at skabe tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet på. Det er primært relevant på udvalgte steder i de to første byrumstyper. På steder med et fast, men over døgnet varierende brugsmønster kan der indføres fleksible løsninger, hvor bil- og cykelparkering tillades på forskellige tidspunkter af døgnet. Dette forudsætter aftale med lokalt driftspersonale om daglig friholdelse af areal. Denne løsning kan også anvendes i forbindelse med større, midlertidige arrangementer.

Flex-parkering forudsætter et samtykke fra Københavns Politi. Pt. er det vanskeligt at få samtykke fra politiet til dette i de områder af byen, hvor behovet er størst med den begrundelse, at det skaber u hensigtsmæssig søgetrafik. På baggrund af det forbedrede datagrundlag kvalificeres det politiske beslutnings-

grundlag i forhold til steder, hvor der er så stort behov for cykelparkering, at det går ud over tilgængeligheden for fodgængere. Disse steder vil det være relevant at omdanne bilparkering til cykelparkering.

## C. TRADITIONELLE STATIVER

Der, hvor der er størst pres på cykelparkeringen (store stationer, Middelalderbyen, strøggader og centrale pladser), har forvaltningen ofte allerede placeret så mange traditionelle stativer, som der er plads til i de givne byrum. Men stativerne vil fortsat spille en rolle de steder i byen, hvor der er plads, fx på eksisterende fortov, i afmærkede arealer eller ved fortovsudbygninger fx i forbindelse med udnyttelse af 10-m reglen.

## D. KAPACITETSOPTIMERING

For at udnytte den eksisterende kapacitet optimalt er der behov for at vejlede cyklisterne til ledige stativer og til hensigtsmæssig parkering, ligesom fjernelse af efterladte cykler og flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler kan frigøre værdifuld plads. Dette er i forskellig grad relevant at gennemføre som bydækkende initiativ.

### EKSEMPEL: TRADITIONELLE STATIVER



### EKSEMPEL: FLYTNING AF CYKLER



### EKSEMPEL: FLEX-PARKERING



### EKSEMPEL: CYKELP. OG SKYBRUDSSIKRING



## E. NYE STATIVTYPER

I 2016 og 2017 er testet nye stativtyper, herunder vertikale og multifunktionelle stativer samt ladcykelstativer. Disse stativer kan optimere pladsforbruget, beskytte mod tyveri eller understøtte byrummenes øvrige funktioner. Med planen foreslås det at videreudvikle prototyperne med fokus på funktionalitet, design og pris.

Forsøg med vertikale stativer og toetagers cykelparkering viser et potentiale for at fordoble kapaciteten sammenlignet med traditionelle stativer. Dog bør de placeres på lokationer, hvor de ikke skæmmer visuelt. De vertikale stativer forventes at være velegnede i tilknytning til arbejdspladser eller andre steder, hvor man som cyklist parkerer ofte. Toetagers cykelparkering er velegnet til cykelkældre og ved stationer.

Forsøg med ladcykelparkering viser, at disse er særligt relevante ifm. langtidsparkering, fx ved stationer, arbejdspladser og boliger. Stativerne skal videreudvikles med henblik på at øge funktionalitet og pladsforbrug samt mindske købs- og driftudgifter.

Prototyper af multifunktionelle stativer inklusiv opholdsmuligheder eller begrønning har vist sig særligt relevante ved pladser og parker i områder med mindre pres på cykelparkeringen, idet de ikke er pladsbesparende. De kan evt. også samtænkes i forbindelse med terrorsikring af Middelalderbyen og skybrudssikring.

Endelig vurderer forvaltningen, at der er potentiale i at udvikle stativer, der kan placeres i træernes drypzone (under trækronen) uden at ødelægge træernes rødder. Cykelparkeringen indgår mere harmonisk i byrummet, når den er integreret under et løvtag, og på den måde udnyttes pladsen under træerne samtidig med, at træerne beskyttes.

**EKSEMPEL: INTEGRERET CYKELPARKERING**



**FORSØG: MULTIFUNKT. CYKELPARKERING**



**EKSEMPEL: TO-ETAGERS CYKELPARKERING**



**FORSØG: VERTIKAL CYKELPARKERING**



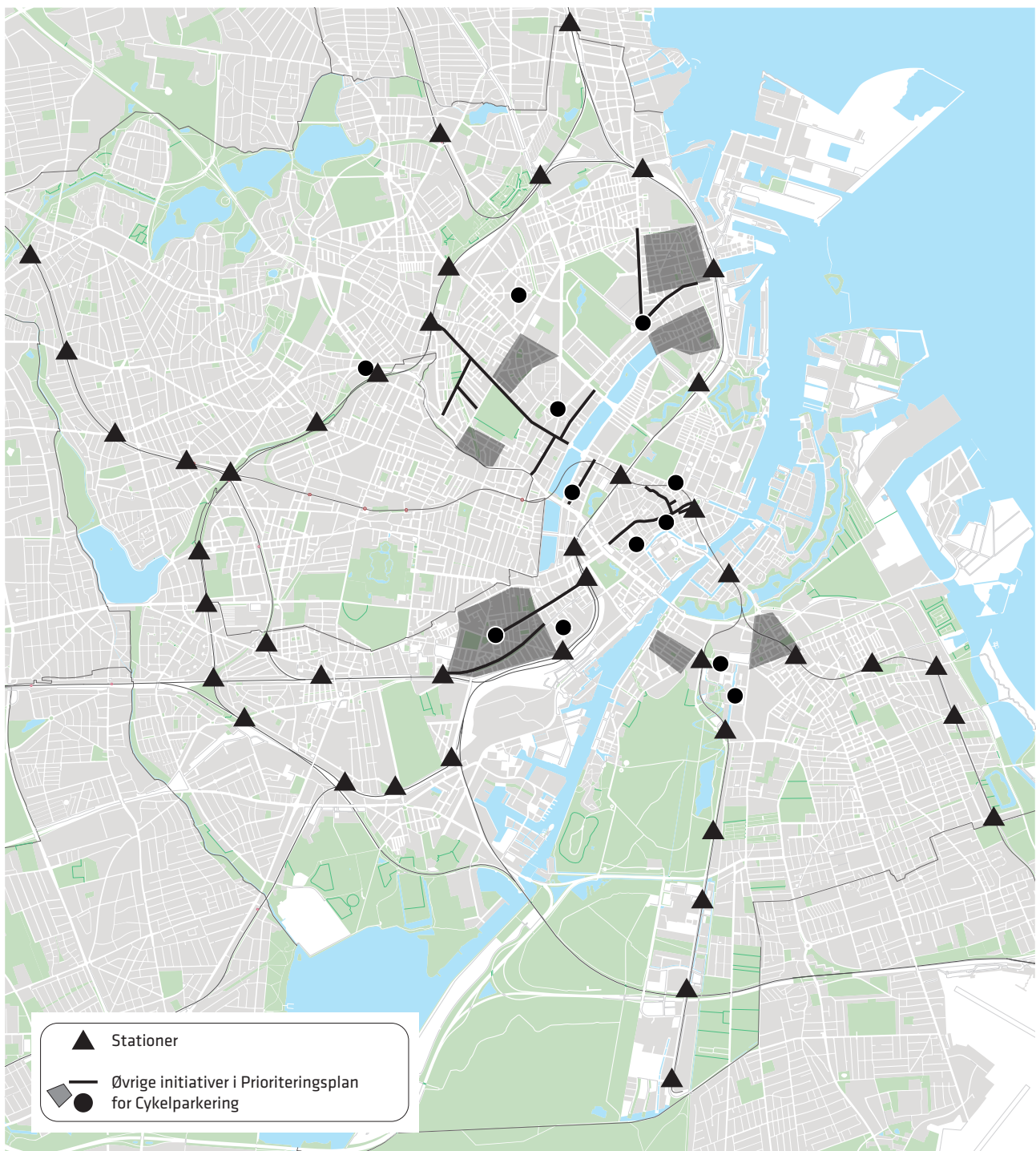
# PLANENS INITIATIVER 2018-2025

## INDHOLD

<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 1</b>	<b>16</b>
STORE STATIONER	18
MIDDELALDERBYEN	20
STRØGGADER OG CENTRALE PLADSER	22
<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 2</b>	<b>24</b>
MINDRE STATIONER	26
FORDELINGS- OG BYDELSGADER	26
PLADSER OG PARKER	26
<b>STEDSPECIFIKKE INITIATIVER - BYRUMSTYPE 3</b>	<b>28</b>
LOKALE GADER OG PLADSER OG MINDRE GRØNNE OMRÅDER	30
<b>BYDÆKKENDE INITIATIVER</b>	<b>31</b>
PUNKTVIST BEHOV FOR CYKELPARKERING I HELE BYEN	31
NYE STATIVTYPER	31
KAPACITETSOPTIMERING	32

## OVERBLIK OVER STEDSPECIFIKKE INITIATIVER 2018-2025

Figur 10. Kortet viser den geografiske fordeling af de stedspecifikke initiativer. Initiativerne vurderes at løse de mest presserende udfordringer med cykelparkering og er udpeget på baggrund af kortlægningen af cykler uden for stativ samt input fra eksterne aktører, se kortet s. 6. Igangværende projekter fremgår af bilag 2D.



# STEDSPECIFIKKE INITIATIVER – BYRUMSTYPE 1

Denne byrumstype omfatter:

- Store stationer
- Middelalderbyen
- Strøggader og centrale pladser

## KENDETEGN OG EGENART FOR BYRUMSTYPE 1

Områderne i denne byrumstype kendetegnes ved en tæt, oftest ældre bystruktur og smalle gader. Her færdes mange mennesker, men størstedelen bør ikke i området. De ofte komplekse byrum inviterer i høj grad alle til at komme der. Der er et intenst byliv med tæt fodgænger- og cykeltrafik, og med mange funktioner på lidt plads og dermed flere funktioner og brugere på samme sted. Byrummene har typisk hver deres særlige egenart med unikke arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter, og der er ofte mange bindinger i form af lokalplaner, fredninger, beskyttelseszoner mm. Disse forhold stiller særlige krav til cykelparkeringsløsningerne, som skal integreres i de komplicerede og

unikke byrum på en måde, så det bidrager til at understøtte stedets særlige arkitektoniske og byrumsmæssige træk, fortællinger og brug.

## UDFORDRINGER MED CYKELPARKERING

Denne Byrumstype omfatter langt de fleste steder, hvor der i dag er størst behov for cykelparkering, herunder 11 ud af de 20 steder i byen med flest parkerede cykler uden for stativ.

Det er især de store stationer og i nogle koncentrerede punkter i Middelalderbyen, at der er allerflest cykler uden for stativ. Dette stemmer godt overens med, at tilfredsheden med cykelparkering er markant lavere ved stationer og butikker end ved bolig og erhverv. I forhold til at nå målsætningerne om en øget tilfredshed med cykelparkering, og om at flere skal cykle, er initiativerne i denne byrumstype dermed særligt vigtige.

### EKSEMPEL: KØBENHAVNS HOVEDBANEGÅRD

#### Udfordringer:

Ved Københavns Hovedbanegård er der i 2017 godt 1.000 flere parkerede cykler, end der er stativpladser, og behovet for cykelparkering forventes at være markant større i 2025 – op til 7.000 flere cykelparkeringspladser, jf. Trafikstyrelsens beregningsmetode Bilag 2E. De mange cykler uden for stativ generer såvel passagerer som øvrige forbigående, og det giver et meget rodet indtryk af stationen. Der er desuden dårlig mulighed for fastlåsning af sin cykel.

#### Løsninger:

Der er ikke plads på overfladen til at etablere tilstrækkeligt mange cykelparkeringspladser. Et eller flere anlæg i konstruktion under jorden og/eller over banen vil sikre god cykelparkeringskapacitet. Dette i kombination med gode cykelstativer ved indgangene og intensiveret oprydning og flytning af u hensigtsmæssigt parkerede cykler forventes at kunne øge tilfredsheden med cykelparkering, samtidig med at forholdene for fodgængerne forbedres markant. Sådanne markante cykelparkeringsanlæg vil desuden kunne bidrage til at styrke Hovedbanegårdens position som vigtigt trafikknudepunkt funktionelt og æstetisk.

### EKSEMPEL: VANDKUNSTEN

#### Udfordringer:

På den lille plads Vandkunsten i Middelalderbyen er der i 2017 parkeret mere end tre gange så mange cykler, som der er stativpladser. Det skaber udfordringer for tilgængeligheden for fodgængere, og hæmmer brugen af pladsen fx til udeservering og arrangementer.

#### Løsninger:

Der er ikke plads nok i området til at etablere tilstrækkeligt mange cykelparkeringspladser. Grundet stedets unikke egenart og særlige kvaliteter foreslås at etablere et anlæg i konstruktion under jorden et egnet sted i området omkring Vandkunsten. Et sådan anlæg forventes at være særligt attraktivt for ansatte i nærområdet samt besøgende særligt med dyrere cykler, som vil kunne gå videre rundt i Middelalderbyen. Friholdelse af overfladen for parkerede cykler vil styrke pladsens æstetiske udtryk og brugen af byrummet.

## LØSNINGER

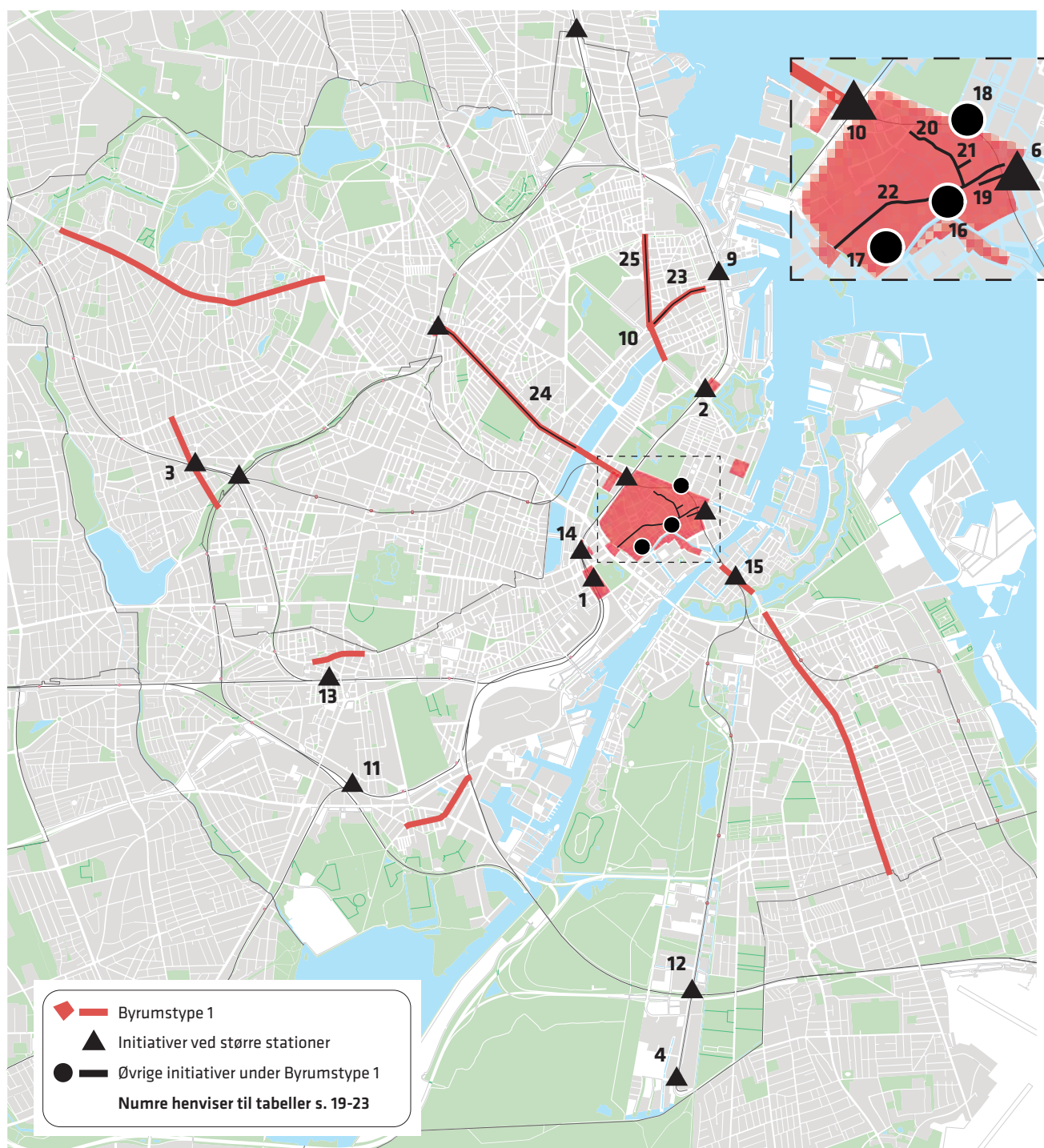
Da der stort set alle steder i denne byrumstype ikke er plads til at etablere traditionelle stativer, der hvor behovet er, består initiativerne af følgende løsninger:

- Anlæg i konstruktion.
- Traditionelle stativer i særligt tilpassede og integrerede byrumsløsninger eller i sammenhæng med konvertering af bilparkeringspladser eller hastighedsdæmpende foranstaltninger.
- Nye stativtyper (pladsbesparende) i samarbejde med private aktører i tilknytning til arbejdspladser eller boliger.

- Flex-parkering der, hvor der er et varieret cykel-parkeringsbehov over døgnet eller ved midlertidigt cykelparkeringsbehov.

Løsningerne beskrives kun overordnet med udgangspunkt i de konkrete geografiske udpegninger. Konkretiseringen af løsningerne vil først ske ifm. budgetproces og projektudvikling og skal ske med udgangspunkt i stedernes egenart, helhedssyn og københavneridentitet (jf. byrumstyperne s. 8).

Figur 11. Kortet viser den geografiske fordeling af byrumstype 1 sammen med de udpegede initiativer under denne type.



# STORE STATIONER

## UDFORDRINGER

Kun 33 % var i 2016 tilfredse med cykelparkering ved stationer, og tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og tog faldt fra 60 % tilfredse i 2014 til 53 % i 2016. Mangelfuld cykelparkering ved stationer kan betyde, at der er cyklister, der fravælger kombinationsrejsen med cykel og tog, som ellers kan være konkurrencedygtig med bilen på længere ture.

De største københavnske stationer har dagligt hundretusindvis af passagerer. Omkring 27 % af disse passagerer ankommer til stationen med cykel, om end parkeringsforholdene mange steder er underdimensioneret, hvilket skaber en række udfordringer både for cyklister og fodgængere.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har estimeret, at behovet for cykelparkering ved Københavns Hovedbanegård i 2014 var på omkring 3.400 cykelparkeringspladser. I dag er der ca. 2.100 pladser. Med åbningen af Metro Cityringen, Ringstedbanen, Sydhavns- og Nordhavnsmetroen frem mod 2025 ændres den kollektive trafik i København markant. Antallet af kollektive ture forventes at stige med 27 % fra 985.000 ture i 2015 til 1.250.000 ture per hverdagsdøgn i 2025.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der i 2025 vil være behov for mellem 5.000 og 25.000 yderligere cykelparkeringspladser i tilknytning til store stationer alt efter ambitionsniveau. Se Bilag 2E for detaljerede beregninger af passagergrundlag og cykelparkeringsbehov.

## ANLÆG I KONSTRUKTION

Det er valgt at fokusere særligt på stationer, hvor behovet for ekstra cykelparkering i 2025 er estimeret til mere end 400 pladser. For at løse de eksisterende kapacitetsproblemer ift. cykelparkering, imødekomme fremtidige udfordringer samt tiltrække nye ture fra bil til cykel/tog-kombinationsrejser vil markante investeringer i cykelparkering være nødvendige på disse stationer.

Ved Hovedbanegården og ved Østerport Station vurderes cykelparkeringsbehovet nu og i fremtiden så stort, at der er behov for store anlæg i konstruktion, som kan være under og/eller over jorden. De kan udformes enten som markante eller diskrete vartegn alt efter stedets egenart og funktion. På de øvrige større stationer vil mindre anlæg i konstruktion kunne imødekomme det nuværende og fremtidige cykelparkeringsbehov.

Tilsammen kan anlæggene afhængigt af ambitionsniveau rumme mellem 3.000 og 14.000 pladser og potentielt set frigøre 6.000-27.000 m<sup>2</sup>, sammenlignet med, hvis cyklerne parkerede på forpladser og fortove.

Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i samarbejde med DSB i foråret 2018 en undersøgelse med henblik på at vurdere, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at opstille et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg. Undersøgelsen dækker Københavns Hovedbanegård, Nørrebro Station, Østerport Station, Vanløse Station, Nordhavn Station og Dybbølsbro Station.

## TRADITIONELLE STATIVER OG AFMÆRKET CYKELPARKERING

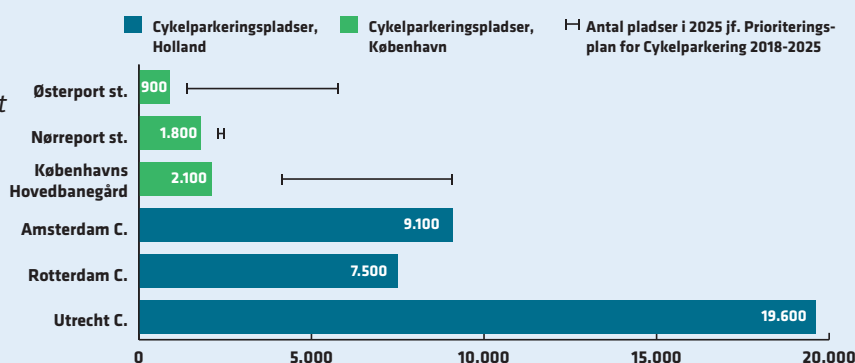
Ud over anlæg i konstruktion vil der på alle stationer skulle udføres en række mindre anlægs- og afmærkningstiltag, som vil forbedre cykelparkeringskapaciteten og afhjælpe udfordringer med tilgængelighed, friholdelse af redningsveje mv. På baggrund af en screening af stationerne og deres nærområder i samarbejde med DSB og Metroselskabet tilpasses og opgraderes cykelparkeringen ved stationerne, så den imødekommer fremtidens behov.

## FJERNELSE AF EFTERLADTE CYKLER

Der er et stort potentiale i at udnytte den eksisterende kapacitet bedre ved at fjerne efterladte cykler, bl.a. da en del stjålne cykler ender på stationerne. Initiativet beskrives under "Bydækkende initiativer".

## SAMMENLIGNING AF ANTAL CYKELPARKERINGSPLADSER VED STATIONER I HOLLAND OG I KBH

Figur 12 sammenligner antal cykelparkeringspladser ved tre hollandske og tre københavnske stationer i 2017 samt i 2025 såfremt prioriteringsplane realiseres. Ved de store stationer i de hollandske byer er der markant flere cykelparkeringspladser end ved stationerne i København. Fx er der ved Amsterdam C. godt 4 gange så mange cykelparkeringspladser end ved Hovedbanegården.



## INVESTERINGSNIVEAU

Planen omfatter større eller mindre anlæg i konstruktion ved 15 store stationer, som samlet beløber sig til mellem 0,4 og 2,2 mia. kr. alt efter ambitionsniveauet og med forbehold for stor usikkerhed i prisestimerne. Forvaltningen har i praksis endnu ikke konkrete erfaringer med etablering af sådanne anlæg. Derfor er der taget udgangspunkt i en enhedspris på 100.000 kr. pr. cykelparkeringsplads, svarende til den gennemsnitlige enhedspris på tværs af de foranalyser, der er gennemført for projekter ved Hovedbanegården og

fuldautomatiske anlæg i Indre By. Dertil kommer den løbende optimering af forholdene på overfladen i form af etablering af stativer, afmærkning af pladser, information og nudging på 2-10 mio. kr. Det vurderes muligt at opnå medfinansiering fra DSB omkring 50 % og evt. fra tredje aktør som statslige puljer eller private fonde.

I forbindelse med initiativerne vil der skulle afsættes midler til afledt drift. I forhold til anlæg i konstruktion må der forventes at være øgede driftsomkostninger, som vil blive beskrevet nærmere i projektudviklingen.

<b>PRIORITEREDE INITIATIVER 2018-2025</b> <b>Store stationer</b>  (numre henviser til kort s.17)	Løsning	Antal nye cykelparkeringspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor; 1: lille)	Mulighed for samfinansiering (%)	Samlet indledende overslag for initiativet (mio. kr.)
1. Hovedbanegården	Anlæg i konstruktion ved eller i området omkring stationen	2.000-7.000	5	50-75	180-680
2. Østerport Station		500 -4.900	5	50-75	50-490
3. Vanløse Station**		500-2.900	4	50-75	50-290
4. Vestamager Station*		200-400	5	50-75	20-40
5. Flintholm Station		0-400	4	40-60	20-40
6. Kongens Nytorv Station*		200-1.000	4	50-75	Op til 80
7. Hellerup Station		0-400	5	50-75	Op til 40
8. Nørrebro Station*		0-200	4	50-75	Op til 33
9. Nordhavn Station		100-400	4	50-75	10-20
10. Nørreport Station		500-700	3	40-60	50-70
11. Ny Ellebjerg Station		60-400	3	40-60	Op til 25
12. Ørestad Station*		200-2.000	3	40-50	Op til 134
13. Valby Station*		0-1.000	3	40-50	Op til 60
14. Vesterport Station		200-1.000	4	40-50	20-100
15. Christianshavn Station		100-1.100	4	40-50	10-110
Alle store stationer	Traditionelle stativer og kapacitetsoptimering	1.000-5.000	3	40-60	2-10
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER - Store stationer ialt</b>		<b>4.300-18.700 pladser</b>		<b>200-1.600 mio. kr.</b>	<b>412-2.222 mio. kr.</b>

Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i samarbejde med DSB i foråret 2018 en undersøgelse med henblik på at vurdere, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at opstille et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg. Undersøgelsen omfatter Københavns Hovedbanegård, Nørrebro Station, Østerport Station, Vanløse Station, Nordhavn Station og Dybbølsbro Station.

\*Forudsætter aktivering af eksisterende cykelparkeringskælder ved metro og/eller realisering af planlagt cykelparkeringsprojekt.

\*\*Tællinger er gennemført før cykelparkeringsanlæg ifm indkøb på Vanløse Torv er åbnet. Dimensionering af løsningen ved stationen skal afvente den fulde effekt af dette anlæg.

# MIDDELALDERBYEN

## UDFORDRINGER

Der er et stort cykelparkeringsbehov i Middelalderbyen, og det er vanskeligt at skabe tilstrækkelig kapacitet i de smalle byrum. I dag skaber kaotiske cykelparkeringsforhold dårlig tilgængelighed for de mange fodgængere og skæmmer byrummet til gene for både besøgende, beboere og ansatte i området. Løsningerne for cykelparkering er udvalgt med henblik på at skabe gode forhold for langtidsparkering i kanten af Middelalderbyen, hvilket til gengæld vil frigøre mere plads inde i Middelalderbyen til korttidsparkering. Derudover prioriteres fodgængere og cykelparkering, hvor der ikke er andre muligheder, over bilparkering med de udpegede initiativer. Endelig er der et potentiale i, at større aktører som fx Magasin og Illum bidrager til løsningerne i deres bygninger.

## ANLÆG I KONSTRUKTION I KANTEN AF MIDDELALDERBYEN

Mange besøgende vurderes at cykle til Middelalderbyen, hvorefter de sætter cyklen og går videre rundt. Medarbejdere vurderes også at have interesse i at parkere under mere ordnede forhold, selvom det medfører længere gåafstand. Derfor forventes større cykelparkeringsanlæg i konstruktion primært under jorden at være en attraktiv løsning, som vil frigøre værdifuld overfladeareal i centrale byrum, der i stedet kan anvendes til andre formål.

Disse anlæg vil kunne fungere som markante ankomsteder til Middelalderbyen og vil kunne udformes som nye (primært underjordiske) vartegn for København på linje med de seneste års karakteristiske cykelbroer. Bemanning af anlæggene kan evt. ske som led i beskæftigelsesindsatser. Planen omfatter tre anlæg med tilsammen mellem 700 og 2.150 cykelparkeringspladser, som potentielt set vil kunne frigøre mellem 1.000 og 3.100 m<sup>2</sup> byrum. Stederne for disse anlæg er udpeget med udgangspunkt i kortlægningen af cykelparkeringsbehovet og udfordringerne i byrummene. Nærmere analyser vil belyse, hvor i byrummet anlæggene kan placeres, og hvilken type løsning der er mulig.

Cykelstativer på overfladen skal etableres i en samlet, integreret løsning for byrummet. Det må forventes, at cykelparkeringen på overfladen skal reguleres i form

af flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler uden for stativ, så merværdien for det frigjorte byrum øges (jf. erfaringer fra Holland og Sverige).

## TRADITIONELLE STATIVER OG KONVERTERING AF BILPARKERING

Nogle steder er de parkerede cykler til gene for fodgængere og handicappede. Andre steder er cyklerne parkeret i rækker uden på hinanden, så det er svært at få fat i de cykler, der er parkeret inderst. Der, hvor der ikke kan skabes plads til flere stativer, omdannes bilparkering til cykelparkering, eksempelvis i sidegaderne til Strøget. Ved døgnvariation i parkeringsbehovet kan det være i form af flex-parkeringszoner.

Der vurderes ligeledes at være et særligt behov for stativer ved publikumsrettede funktioner som eksempelvis restaurationer med udeservering, hvilket den detaljerede kortlægning vil bidrage til at belyse.

## KAPACITETSOPTIMERING

Indledende dialog med lokale erhvervsdrivende har vist potentiale for at lade medarbejdere parkere længere væk fra arbejdspladsen, samt for at øge kapaciteten i egne stativer, bl.a. med vertikale stativer, hvilket vil frigive mere kapacitet i gadeplan til kunder og besøgende. Initiativer for partnerskaber og samarbejde med private aktører samt information og nudging uddybes s. 31-32.

Der bliver efterladt en del cykler i Middelalderbyen bl.a. som følge af brugstyverier. I dag bliver der fjernet efterladte cykler ca. 7-9 gange om året i området, og i højprioriterede områder mærkes alle cykler (dvs. ikke kun de cykler, der ser forladte ud) hver 3. måned. I de samme områder bliver uhensigtsmæssigt parkerede cykler rejst op og stillet i stativ eller i formationsparkering for at skabe bedre fremkommelighed. Den foreslåede indsats for Cykelhåndtering vil derfor have særligt fokus på Middelalderbyen og uddybes s. 32.

## POTENTIALER PÅ LÆNGERE SIGT

Der vurderes at være potentiale i at etablere flere anlæg i kanten af Middelalderbyen, fx ved Kultorvet, ved Vestergades udmundning i Vester Voldgade og på Nørre Voldgade fx v. Teglgårdsstræde. Blomstertorvet ved Magasin er også et relevant sted for et anlæg i konstruktion. Et sådan anlæg vil dog skulle etableres på privat grund, og bør afvente afklaring af, hvorvidt Magasin etablerer tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet på egen grund.

## INVESTERINGSNIVEAU

Planen omfatter tre anlæg i konstruktion i kanten af Middelalderbyen, som samlet beløber sig til 90-262 mio. kr. alt efter ambitionsniveauet og med forbehold for stor usikkerhed i prisestimaterne. Dertil kommer etablering af stativer på relevante steder i Middelalderbyen, delvist i samarbejde med private aktører, hvilket beløber sig til 18-60 mio. kr. Der vurderes at være potentiale for at opnå medfinansiering fra større private

aktører i Middelalderbyen og evt. fra tredje aktør som statslige puljer og private fonde på mellem 10 og 80 %.

I forbindelse med initiativerne vil der skulle afsættes midler til afledt drift. I forhold til anlæg i konstruktion må der forventes at være øgede driftsomkostninger. Ligeledes vil der være et provenutab i forbindelse med nedlæggelse af bilparkeringspladser. Begge dele vil blive beskrevet nærmere i projektudviklingen.

<b>PRIORITEREDE INITIATIVER 2018-2025 Middelalderbyen</b>  (numre henviser til kort s.17)	Løsning	Antal nye cykelparkeringspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor; 1: lille)	Mulighed for samfinansiering (%)	Samlet indledende overslag for initiativet (mio. kr.)
<b>16. Området ved Højbro Plads</b>	Anlæg i konstruktion under jorden et egnet sted i området	300 -700	5	10-80	30-70
	Traditionelle stativer integreret i pladsen (evt. ifm. hastighedsdæmning)	150-200			2-13
<b>17. Området omkring Vandkunsten</b>	Anlæg i konstruktion under jorden et egnet sted i området	300-750	5	10-80	48-120
	Traditionelle stativer integreret i pladsen (inkl. hastighedsdæmpning)	150			2- 15
<b>18. Området ved krydset Gothersgade/ Adelgade</b>	Anlæg i konstruktion et egnet sted i området og traditionelle stativer	100 -600	3	10-80	12-72
	Traditionelle stativer integreret i pladsen (inkl. konvertering af bilparkering)	0-100			0-4
<b>19. Området ved Lille Kongensgade*</b>	Samlet byrumsløsning der inkluderer cykelparkering	10 -50	4	*	10-15
<b>20. Pilestræde</b>	Traditionelle stativer fx i kombination med hastighedsdæmning og konvertering af bilparkering	100 -150	4	10-30	0,5-1
<b>21. Antonigade</b>	Traditionelle stativer fx i kombination med hastighedsdæmning og konvertering af bilparkering	50	4	10-30	Op til 0,5
<b>22. Alle sidegader til Strøget</b>	Traditionelle stativer fx i kombination med hastighedsdæmning og konvertering af bilparkering	250-600	4		2-10
<b>Cykelparkering ved udeservering</b>	Traditionelle stativer, afmærket cykelparkering og evt. nye stativtyper pba. kortlægning af cykelparkeringsbehov	100-300	3	10-30	0,5-1,5
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER - Middelalderbyen ialt</b>		<b>1.510-3.650 pladser</b>		<b>9-210 mio. kr.</b>	<b>108-322 mio. kr.</b>

\* Magasin har tilkendegivet, at de vil se på opgradering af cykelparkering på egen matrikel, såfremt byrumsprojektet på Lille Kongensgade realiseres.

# STRØGGADER OG CENTRALE PLADSER

## UDFORDRINGER

Strøggaderne er kendetegnet ved et intenst byliv med mange fodgængere og cyklister. Her er fremkommeligheden for busser højt prioriteret, mens biltrafikken nedprioriteres. Trafikken går både på langs og på tværs, gaderne inviterer ofte til ophold.

Ved flere af strøggaderne er cykelparkeringen primært etableret i sidegaderne, da man har prioriteret plads til udeservering, vareudstilling og gående på selve gaden. Kortlægningen viser punktvis udfordringer, fx ved dagligvareforretninger, cafeer og lignende. De mange parkerede cykler i sidegaderne og strøggaderne skaber typisk udfordringer for tilgængeligheden, og karambolerer nogle steder med andet byinventar, vareudstilling osv.

Der er typisk begrænset plads til traditionelle stativer på strøggadernes fortove og sidegader. Det betyder, at der skal arbejdes med andre løsninger tilpasset de enkelte byrum og deres egenart, hvis fodgængere og ophold ikke skal nedprioriteres.

I udpegningen af initiativer er der taget udgangspunkt i de tre strøggader med flest cykler parkeret uden for stativ, samt inputs fra eksterne aktører.

## TRADITIONELLE STATIVER OG KONVERTERING AF BILPARKERING

En løsning er at nedlægge bilparkeringspladser til fordel for cykelparkering. Flere butikker efterspørger denne løsning, da det samme areal derved skaber parkeringsmulighed til flere kunder (ca. 35 % af kunder til butikker i gadeplan kommer på cykel mod 20 % i bil, og cyklister

omsætter i gennemsnit for 100 mio. kr. mere årligt end bilister). Det vil kunne skabe attraktiv cykelparkering ofte tæt på butikkernes indgange og ligeledes gøre det muligt at øge cykelparkeringskapaciteten i sidegaderne.

En anden løsning er at etablere flex-parkering i en tidsbegrænset periode over døgnet, når der er størst behov for cykelparkering.

## AFMÆRKET CYKELPARKERING OG NYE STATIVTYPER

Test af stativløs afmærket cykelparkering (fx skråparkering ved en butik) viser, at cyklisterne parkerer deres cykel mere ordentligt og dermed generer gående mindre. På den måde kan man ved relativt simple midler strukturere cykelparkeringen uden større anlægsinvesteringer. Udfordringen er, at stativløs parkering ikke giver fastlåsningsmulighed og er sårbart overfor vind, skub osv. Nye stativtyper, som fx et stativ, der kan placeres rundt omkring eksisterende træer uden at beskadige rødderne, vil også kunne anvendes, ligesom cykelstativer på udvalgte steder kan fungere som afspærring for biltrafik i stedet for sten eller pullerter på fortove og pladser.

## INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 4-11,5 mio. kr., idet der i minimumscenariet er taget udgangspunkt i at etablere cykelparkeringspladser svarende til behovet i 2017 og i maksimumscenariet i et øget behov (+25 %) for cykelparkering som følge af befolkningstilvækst. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.





<b>PRIORITEREDE INITIATIVER 2018-2025 Strøggader og centrale pladser</b> (numre henviser til kort s.17)	Løsning	Antal nye cykelparkingspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor; 1: lille)	Samlet indledende overslag for initiativet (mio. kr.)
<b>23. Nordre Frihavnsgade*</b>	Inddragelse af bilparkering i relevante sidegader, flex-parkering og opsætning af stativer i relevante sidegader, samt stativer og afmærket cykelparkering på strøggaden.	400-600	3	1-1,5
<b>24. Nørrebrogade</b>		800-1.100	3	1,5-2
<b>25. Østerbrogade</b>		100-300	3	0,5-1
<b>Øvrige strøggader (se figur 11 s.17)</b>	På baggrund af screening udpeges relevante steder til: Inddragelse af bilparkering i relevante sidegader, flex-parkering og opsætning af stativer i relevante sidegader, samt stativer og afmærket cykelparkering på strøggaden.	350-3.500	2	1-7
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER, Strøggader og centrale pladser ialt</b>		<b>1.650-5.500 pladser</b>		<b>4-11,5 mio. kr.</b>

\*Skal koordineres med igangværende cykelgadeprojekt, jf. Budget 2018.

# STEDSPECIFIKKE INITIATIVER – BYRUMSTYPE 2

Denne byrumstype omfatter:

- Mindre stationer
- Fordelings- og bydelsgader
- Pladser og parker

## KENDETEGN OG EGENART FOR BYRUMSTYPE 2

Områderne i denne byrumstype kendetegnes ved smalle gader og tæt bebyggelse. Her færdes mange mennesker, og en stor del bor ikke i området. Byrummene er ofte komplekse i kraft af mange forskellige rumlige og arkitektoniske kvaliteter og flere funktioner og brugere samme sted.

## UDFORDRINGER MED CYKELPARKERING

Denne byrumstype omfatter i særlig grad de vigtigste trafikale forbindelser i byen samt større pladser og parker i brokvartererne. Det er steder med varieret byliv, mange fodgængere og cyklister, men også bil- og busstrafik. Nogle af disse steder er behovet for cykelparkering højt, fx ved trafikknudepunkter, butikker og cafeer, fordi de tiltrækker mange besøgende. Der kan også være overlappende behov, fx ved arbejdspladser, skoler og kulturtilbud, som ikke har tilstrækkelige cykelparkeringsfaciliteter på egen grund. Samtidig er der mange steder i denne byrumstype tilfredsstillende tilgængelighed, fordi der er god plads på fortovene, og parkerede cykler uden for stativ derfor ikke generer.

I forhold til udpegning af planens initiativer har der været fokus på stationer og gader og pladser med meget byliv grundet butikker og cafeer, samt større institutioner med stort cykelparkeringsbehov ud til fordelings- og bydelsgader. Dette er med udgangspunkt i at opnå øget tilfredshed med cykelparkering, og at få flere til at cykle.

## UDFORDRINGER MED CYKELPARKERING

Da der stort set alle steder i denne byrumstype ikke er plads til at etablere traditionelle stativer, der hvor behovet er, består initiativerne af:

- Traditionelle stativer fx i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.
- Nye stativer (bl.a. pladsbesparende) i samarbejde med private aktører i tilknytning til skoler og uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser eller boliger.
- Flex-parkering der, hvor der er et varieret cykelparkeringsbehov over døgnet eller ved midlertidigt cykelparkeringsbehov.

Løsningerne beskrives kun overordnet med udgangspunkt i de konkrete geografiske udpegninger. Konkretiseringen af løsningerne vil først ske ifm. budgetproces og projektudvikling og skal ske med udgangspunkt i stedernes egenart, helhedssyn og københavneridentitet (jf. byrumstyperne s. 8).

## EKSEMPEL: ISTEDGADE

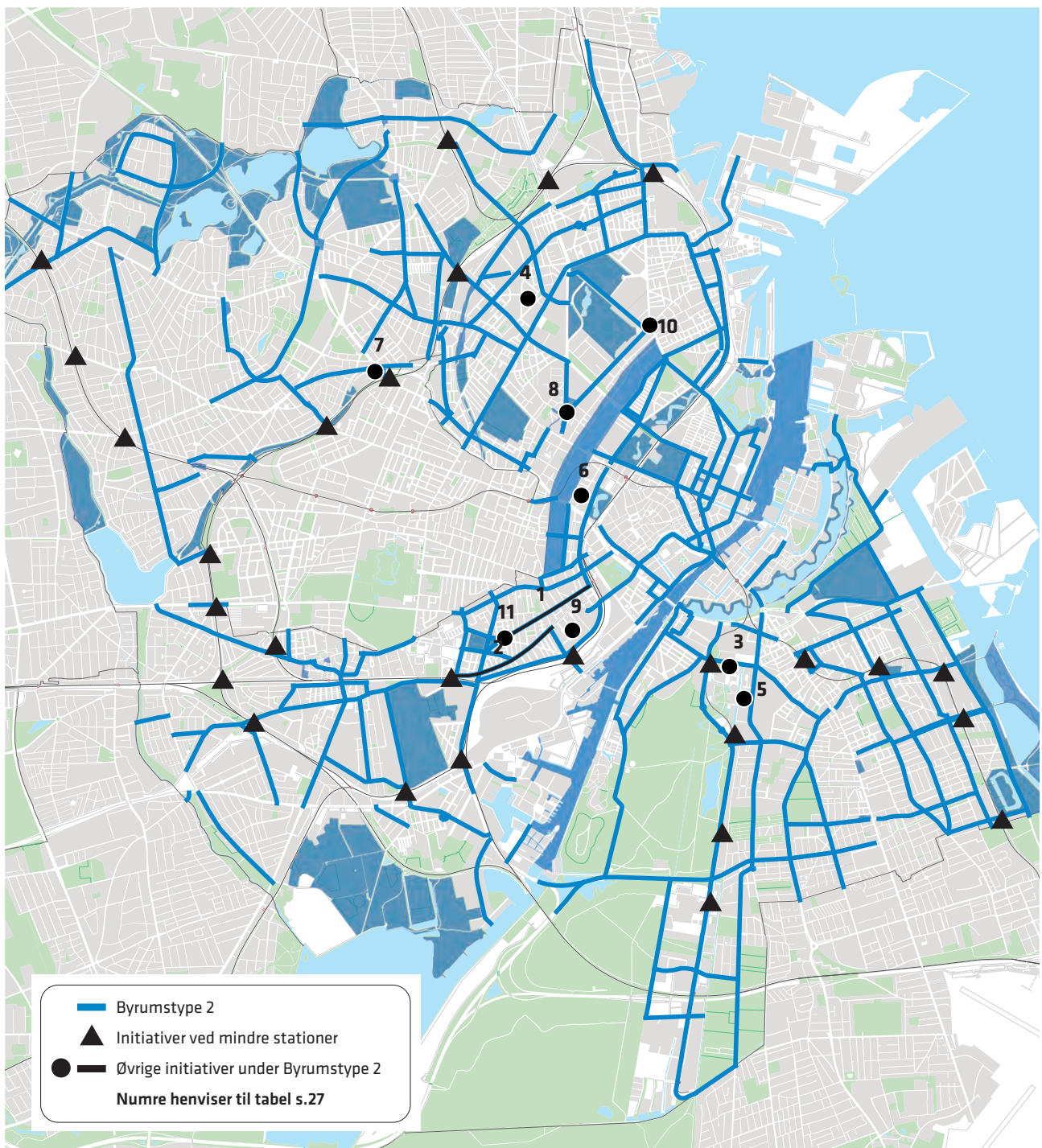
### Udfordringer:

Istedgade er bydelsgade med livligt handels- og cafeliv. I dag er belægningsprocenten for cykelparkering godt 140 % på Istedgade og i de tilstødende sidegader. Der er et intenst byliv, og ophold og lav hastighed er prioriteret i den nuværende udformning af gaden. Cykelparkering foregår primært i sidegaderne, og der er ikke tilstrækkelig kapacitet til det nuværende og fremtidige behov, hvilket skaber dårlig fremkommelighed på fortovene flere steder.

### Løsninger:

Der er begrænset plads til traditionelle stativer på fortovene i Istedgade og dens sidegader. Derfor foreslås det at udnytte muligheder for flex-parkering, da det typisk er på bestemte tidspunkter af døgnet, at der holder mange cykler på gaden. Derudover kan bilparkering konverteres til cykelparkering i sidegaderne, hvor der ikke er plads på fortovet til tilstrækkeligt mange cykelstativer. Endelig kan afmærket cykelparkering fungere som hjælp til at organisere korttidsparkering på steder, hvor der ikke er plads til stativer. Disse tiltag forventes at kunne bidrage til en forbedret tilfredshed med cykelparkering i forbindelse med indkøb.

Figur 13. Kortet viser den geografiske fordeling af byrumstype 2 sammen med de udpegede initiativer under denne type.



## MINDRE STATIONER

### TRADITIONELLE STATIVER OG KAPACITETSOPTIMERING

Ligesom ved de store stationer er der også et potentiale ved at optimere cykelparkeringen ved de mindre stationer ved hjælp af traditionelle mindre anlægs- og afmærkningstiltag samt information og nudging. På baggrund af en kortlægning/screening af stationerne og deres nærområder tilpasses og opgraderes cykelparkeringen ved stationerne, så den imødekommer fremtidens behov.

Det er endvidere relevant i samarbejde med Movia at sikre god cykelparkering med traditionelle stativer eller pladsoptimerende stativer ved centrale stop på de store buslinjer (S- og A-busser).

I takt med udviklingen af nye services, der gør forskellige transportformer bedre tilgængelige (fx Mobility as a Service (MaaS), og multimodale stationer), er cykelparkeringen desuden et vigtigt element i sikring af sammenhæng i rejsen.

### INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 3-12 mio. kr. alt efter ambitionsniveau. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.

## FORDELINGS- OG BYDELSGADER

### TRADITIONELLE STATIVER, AFMÆRKET CYKELPARKERING OG NYE STATIVTYPER

Der findes flere samlingssteder rundt omkring i bydelene, som ikke er egentlige strøggader, men som tiltrækker mange besøgende.

Løsningerne skal tænkes ind i helheden ift. de mange andre funktioner, og løsningerne vil typisk strække sig fra traditionelle stativer og pladsbesparende stativer til stativløs afmærkning. Plads til nye stativer vil evt. skulle skabes ved at konvertere bilparkeringspladser, der hvor der er størst pres på byrummene, evt. som flex-parkering.

Derudover er der flere steder skoler, uddannelsesinstitutioner og offentlige funktioner, som har et stort cykelparkeringsbehov. I dialog med disse institutioner findes løsninger, typisk traditionelle stativer eller pladsbesparende, som søges placeret på institutionens egen grund.

### INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 4-6 mio. kr. alt efter ambitionsniveau. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.

## PLADSER OG PARKER

### TRADITIONELLE OG NYE STATIVTYPER

Der findes en del centrale pladser og parker i byen, som i perioder tiltrækker mange besøgende, og hvor cykelparkeringen kan have betydning for tilgængeligheden og den rekreative oplevelse for brugerne. Traditionelle stativer eller nye stativtyper integreret i pladserne vil kunne bidrage til at frigøre byrum til andre funktioner. Løsningerne skal integreres i byrummene og parkerne, eller evt. etableres ved at nedlægge bilparkeringspladser eller etablere flex-parkering.

### INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 1,5-3 mio. kr. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.



<b>PRIORITEREDE INITIATIVER 2018-2025</b> Mindre stationer, fordelings- og bydelsgader, pladser og parker (numre henviser til kort s.25)		Løsning	Antal nye cykelparkeringsspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor, 1: lille)	Samlet indledende overslag for initiativet (mio. kr.)	
<b>Mindre stationer</b>						
<b>Alle mindre stationer</b>	Traditionelle stativer og kapacitetsoptimering		1.000-5.000	3	2-10	
<b>S-bus og A-bus stoppesteder</b>	Traditionelle stativtyper evt. med overdækning og fastlåsningsmulighed (lokaltioner ikke udpeget)		100-300	2	1-2	
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER , mindre stationer ialt</b>			<b>1.100-5.300 pladser</b>		<b>3-12 mio. kr.</b>	
<b>Fordelings- og bydelsgader</b>						
<b>1. Istedgade</b>	Traditionelle stativer også i sidegader fx ved flexparkering eller konvertering af bilparkering, samt afmærket cykelparkering og nye stativtyper ved træer.		250-400	3	0,7-1,2	
<b>2. Sønder Boulevard</b>			350-600	3	1,1-1,8	
<b>3. Søndre Campus KU</b>			100	2	op til 0,2	
<b>4. Prof.højskolen Metropol</b>			600	2	op til 1,2	
<b>5. IT Universitet i København</b>		Traditionelle og nye stativtyper		150	2	op til 0,3
<b>6. CPH Business Academy</b>				250	3	op til 0,5
<b>7. KK, Koncernservice</b>				200	2	op til 0,4
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER , fordelings- og bydelsgader ialt</b>			<b>1.900-2.300 pladser</b>		<b>4,3-5,6 mio. kr.</b>	
<b>Pladser og parker</b>						
<b>8. Skt. Hans Torv og omkringliggende gader</b>	Traditionelle stativer samt afmærket cykelparkering og nye stativtyper ved træer, også i sidegader, evt. ved flexparkering eller konvertering af bilparkering.		350-500	4	1,0-1,5	
<b>9. Kødbyen</b>			200-500	4	0,6-1,5	
<b>10. Trianglen</b>	Afventer åbning af metro, potentiale i at sikre en helhedsløsning for hele byrummet i kombination med Metroforpladsen.			4		
<b>11. Enghave Plads</b>	Afventer åbning af metro, potentiale i at sikre en helhedsløsning for hele byrummet i kombination med Metroforpladsen			4		
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER , pladser og parker ialt</b>			<b>550-1.000 pladser</b>		<b>1,6-3 mio. kr.</b>	
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER, Byrumstype 2</b>			<b>3.550-8.600 pladser</b>		<b>8,4-20,1 mio. kr.</b>	

# STEDSPECIFIKKE INITIATIVER – BYRUMSTYPE 3

Denne byrumstype omfatter:

- Lokale gader og pladser og mindre grønne områder

## KENDETEGN OG EGENART FOR BYRUMSTYPE 3

Områderne i denne byrumstype har forskellige kendetegn, alt efter om der er tale om brokvartererne eller de ydre boligområder i byen. Jo længere væk fra centrum, jo mere varieret bebyggelsesstruktur og lokalt byliv. Det vil primært være kvarterets egne beboere, som færdes i området. I brokvartererne derimod er der mere tæt bebyggelsesstruktur, og byrummene kan være komplekse i kraft af mange forskellige rumlige og arkitektoniske kvaliteter og flere funktioner og brugere samme sted. Fælles for lokale gader i hele byen er, at færdslen typisk vil foregå i et roligere tempo end ved de to andre byrumstyper.

## UDFORDRINGER MED CYKELPARKERING

Der vil som oftest være tale om lokale udfordringer med cykelparkering, som vil kunne løses ved relativt simple greb. Men kortlægningen af udfordringerne viser, at der i de indre brokvarter er en stor koncentration af cykler uden for stativ på fortovene til stor gene for den generelle tilgængelighed for fodgængere. Dette forstærkes af, at etablering af skråparkering i gaderne har inddraget så meget fortovsareal, at man ikke kan passere med fx en barnevogn, hvis der holder en cykel parkeret op ad facaden.

Kortlægningen viser også, at der er særlige lokale gader, som tiltrækker mange besøgende grundet cafeer og diskoteker, hvilket også påvirker tilgængeligheden på fortovene på bestemte tidspunkter af døgnet.

Initiativerne er udpeget med henblik på at løse udfordringerne de steder, hvor der er registreret mange cykler uden for stativ (jf. kortlægningen s. 6). Dette gælder særligt lokale gader i de indre brokvarter med skråparkering samt lokale gader med intensivt cykelparkeringsbehov på bestemte tidspunkter af døgnet, hvor cafeer mv. tiltrækker gæster.

## LØSNINGER

Generelt vil traditionelle stativer kunne løse lokale udfordringer i denne byrumstype. Men de steder, hvor der er stort pres på fortovsarealerne med cykelparkering, er der typisk ikke plads til at etablere traditionelle stativer. Derfor består initiativerne af:

- Traditionelle stativer, fx i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.
- Nye stativer (pladsbesparende) i samarbejde med private aktører i tilknytning til boliger og erhverv.
- Flex-parkering hvor der er et varieret cykelparkeringsbehov over døgnet.

Løsningerne beskrives kun overordnet med udgangspunkt i de konkrete geografiske udpegninger. Konkretiseringen af løsningerne vil først ske ifm. budgetproces og projektudvikling og skal ske med udgangspunkt i stedernes egenart, helhedssyn og københavneridentitet (jf. byrumstyperne s. 8).

## EKSEMPEL: JÆGERSBORGGADE

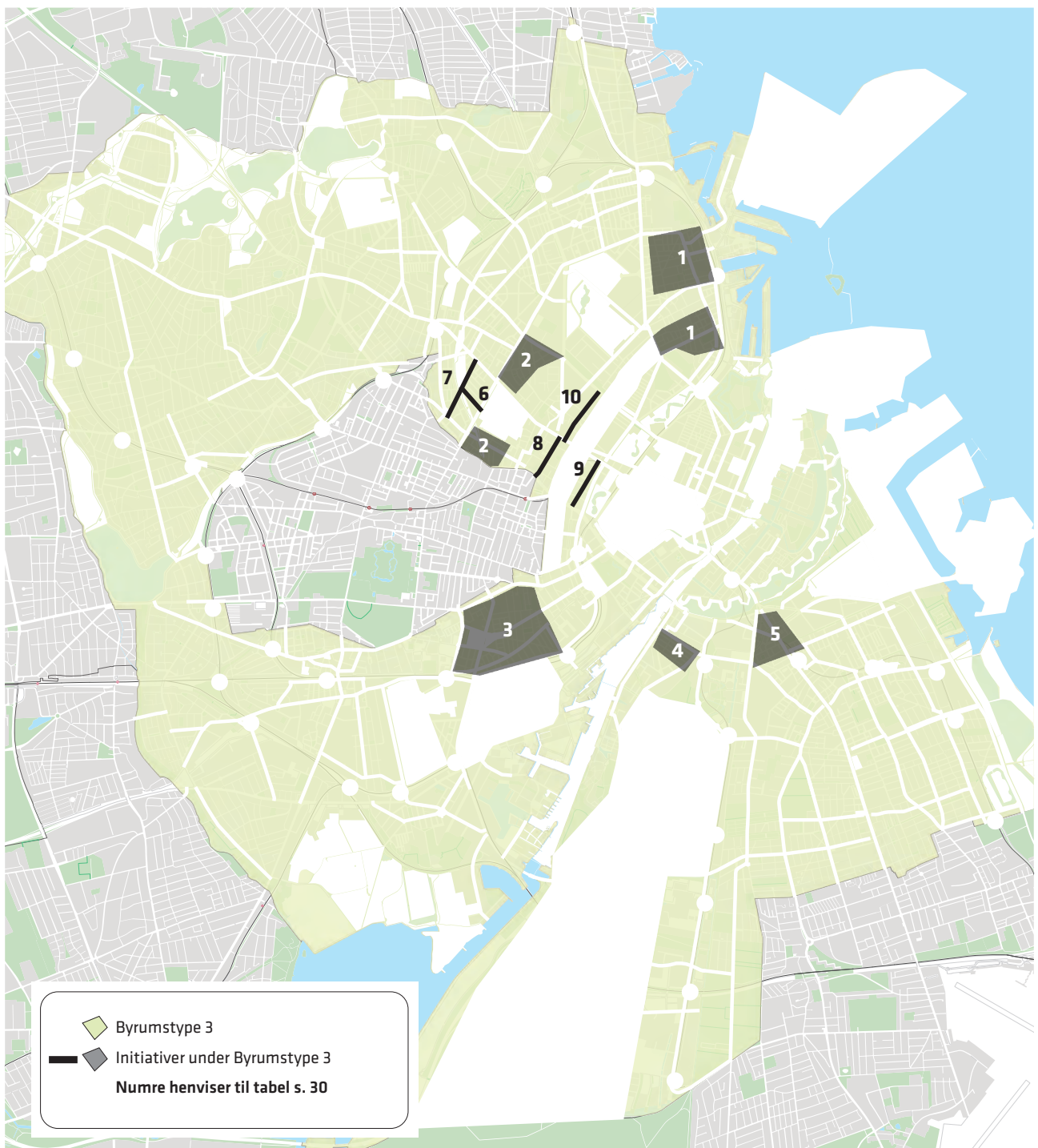
### Udfordringer:

Jægersborggade er en lokalgade med mange boliger, men der er også mange cafeer med udeservering og butikker, som tiltrækker mange kunder på cykel. Det betyder, at der på bestemte tidspunkter er meget pres på cykelstativerne i gaden.

### Løsninger:

Der er begrænset plads til traditionelle stativer på fortovene i Jægersborggade. Derfor foreslås det at udnytte muligheder for flex-parkering, da det typisk er på bestemte tidspunkter af døgnet, at der holder rigtig mange cykler på gaden. Derudover kan bilparkering konverteres til cykelparkering, hvor der ikke er plads på fortovet til tilstrækkeligt mange cykelstativer. Endelig kan afmærket cykelparkering fungere som hjælp til at organisere cykelparkeringen på et sted, hvor der ikke er plads til stativer. Disse tiltag forventes at kunne bidrage til en forbedret tilfredshed med cykelparkering i forbindelse med bolig og cafeer/indkøb.

Figur 14. Kortet viser den geografiske fordeling af byrumstype 3 sammen med de udpegede initiativer under denne type.



# LOKALE GADER OG PLADSER OG MINDRE GRØNNE OMRÅDER

## TRADITIONELLE OG NYE STATIVTYPER OG KONVERTERING AF BILPARKERING

I brokvartererne har nogle gårdsaneringer medført, at cykler presses ud på gaden. Andre gårdrum er små og med dårlig adgang, så det ikke er muligt eller attraktivt at parkere sin cykel der. Derudover er der ofte i brokvartererne etableret skråparkering for biler, hvorved fortovsarealet er blevet mindre uden hensyntagen til cykelparkeringen. Det betyder, at der er meget lidt plads til fodgængere på fortovet, og mange steder kan man ikke passere med barnevogn eller i kørestol.

Udfordringer med smalle fortove i bolig-gader i de tætte bydele kan løses ved at konvertere nogle af skråparkeringspladserne til cykelparkeringspladser. Det drejer sig om lokale gader på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro. Forsøg med midlertidig konvertering af bilparkeringspladser i Krusågade har vist generel interesse for mere cykelparkering og opholdsmuligheder hos beboerne. Konverteringen kan evt. tage udgangspunkt i målinger af, hvor mange parkerede biler der holder stille mandag-fredag, hvilket på Østerbro og Vesterbro er ca. en fjerdedel.

I nogle lokal-gader især i brokvartererne er der en koncentration af cafeer og diskoteker, så selvom det er lokale bolig-gader, så opleves de om eftermiddagen og aftenen særligt fredag og lørdag som "festgader" med stor koncentration af parkerede cykler. I disse gader kan der ligeledes arbejdes med flex-parkering, kapacitetsoptimering, nye stativtyper og afmærket cykelparkering.

Det forventes, at en udvidet kortlægning af døgnvariationen i cykelparkering på tidspunkter, hvor folk benytter pladser og parker vil give yderligere input til denne kategori ifm. evaluering af planen.

## INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 43-52 mio. kr. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med konvertering af bilparkeringspladser.

<b>PRIORITEREDE INITIATIVER 2018-2025</b> <b>Lokale gader og pladser og mindre grønne områder</b>  (numre henviser til kort s.29)	Løsning	Antal nye cykelparkingspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor; 1: lille)	Samlet indledende overslag for initiativet (mio. kr.)
1. Indre Østerbro	Traditionelle stativer, afmærket cykelparkering og nye stativtyper, evt. ved konvertering af bilparkering. Kapacitetsoptimering.	1.300-2.200	3	10,4-11,9
2. Indre Nørrebro		1.200-1.600	3	8,6-9,6
3. Indre Vesterbro		1.700-2.500	3	Op til 13,6
4. Islands Brygge		700-1.000	3	Op til 5,6
5. Indre Amagerbro		100-800	3	0,8-4,3
6. Jægersborggade	Traditionelle stativer, afmærket cykelparkering og nye stativtyper, evt. ved konvertering af bilparkering og/eller flex-parkering. Kapacitetsoptimering.	350 -700	4	1-1,5
7. Stefansgade		350-700	4	1-2
8. Blågårdsgade		150-500	4	0,5-1
9. Nansensgade		300 -600	4	1-1,5
10. Ravnsborggade/ Ryesgade		150-500	3	0,5-1
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER lokale gader, pladser og parker i alt</b>		<b>6.300-11.100 pladser</b>		<b>43-52 mio.kr.</b>

# BYDÆKKENDE INITIATIVER

Følgende initiativer dækker hele byen og er derfor ikke afgrænset af specifikke byrumstyper:

- Punktvis etablering af cykelparkering i hele byen
- Nye stativtyper
- Kapacitetsoptimering

## PUNKTVIS ETABLERING AF CYKELPARKERING I HELE BYEN

### TRADITIONELLE OG NYE STATIVTYPER

Behovet for ekstra cykelparkering er ofte meget lokalt. Derfor er det hensigtsmæssigt at kunne opstille stativer løbende på baggrund af henvendelser fra borgere, handelsdrivende mv. Opstilling af stativer skal ske ud fra en vurdering af, at de tjener byens behov, som beskrevet i denne plan. Stativerne vil typisk være traditionelle stativer til en lav stykpris.

Der er generelt interesse blandt eksterne aktører for at engagere sig i udfordringerne med cykelparkering. Eksempelvis har DSB udtrykt mulighed for 50 % medfinansiering af cykelparkering ved stationer, men også bygningsejere, handelsdrivende, arbejdsgivere mv. er oplagte samarbejdspartnere. For at accelerere samarbejdet med private aktører foreslås en pulje til 50 % medfinansiering af privat-offentlige initiativer såsom adfærdspåvirkning, mærkning og oprydning samt kapacitetsoptimering på eget areal. Styrket samarbejde kræver dedikerede ressourcer, som også tjener til at etablere og drive strategiske partnerskaber af både lokal og bydækkende karakter.

Der er sjældent tilstrækkelig cykelparkering på egen grund til skoler og offentlige institutioner i byen. Det skaber problemer særligt i de tætte bydele, hvor for-tove omkring disse ofte er fulde af parkerede cykler i det tidsrum, hvor stedet er åbent. Forvaltningen vil gå

i dialog med de relevante forvaltninger med henblik på at screene for mulige løsninger, enten inde på skolens/institutionens grund eller fx som en flex-parkeringsløsning, der er afprøvet med succes flere steder i byen.

### MIDLERTIDIGE STATIVER OG FLEX-PARKERING

En række steder i byen afholdes der arrangementer, som medfører midlertidigt cykelparkeringsbehov. Her foreslås en skærpelse af forvaltningens tilladelser til disse arrangementer i form af krav om cykelparkering til arrangementer af en vis størrelse.

Derudover foreslås det, at der etableres en forsøgsordning i samarbejde med en eller flere private aktører om flex-parkering i særlige perioder på året, fx ved udsalg, særudstillinger mv. Dette skal tjene til at belyse de praktiske og administrative omkostninger sammenholdt med de byrumsmæssige gevinster i form af midlertidigt ordnede cykelparkeringsforhold.

### INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 12-25 mio. kr. Hertil kommer afledte driftsomkostninger og provenutab i forbindelse med evt. konvertering af bilparkeringspladser.

## NYE STATIVTYPER

### UDVIKLING OG VIDEREUDVIKLING

Med planen lægges op til videreudvikling af nye cykelstativer, der enten optimerer pladsforbruget eller integreres særligt i byrummenes øvrige funktioner. Vigtigt for denne udvikling er, at den både har funktionalitet og design i fokus. Således foreslås udvikling af ny stativtype, fx ifm. træer og klimatilpasning, og videreudvikling af vertikale og multifunktionelle stativer samt ladcykelstativer med henblik på optimeret pris (anlæg og drift), funktionalitet og design.

### INVESTERINGSNIVEAU

Det foreslåede initiativ estimeres at beløbe sig til 1,5-2 mio. kr.

# KAPACITETSOPTIMERING

## FJERNELSE AF EFTERLADTE CYKLER

Der efterlades årligt ca. 25.000 cykler i København. Dette tal forventes at stige med befolkningstilvæksten, så der i 2025 estimeres at være 35.000 efterladte cykler på offentlig vej årligt. Minimum en fjerdedel af de efterladte cykler er stjålne cykler.

Efterladte cykler optager unødigt plads i cykelstativerne og skæmmer visuelt. Optimeret fjernelse af efterladte cykler forventes at kunne frigive mellem 5-10 % af cykelparkeringskapaciteten ved stationer. Årlige driftsudgifter til fjernelse af efterladte cykler er ca. 10 gange billigere end anlæg af et tilsvarende antal nye cykelparkeringspladser, om end det skal ske løbende.

Der er stort forebyggelsespotentiale, idet undersøgelser viser, at københavnernes mangler nemme og tilgængelige metoder til bortskaffelse. Fx mener næsten 75 % af københavnernes, at donation er den mest attraktive måde at komme af med en cykel, men kun 20 % kender til muligheden, og blot 8 % har anvendt muligheden tidligere. Endvidere er der potentiale i øget genanvendelse af herreløse cykler, idet op til 70 % af de kommunalt indsamlede cykler i dag sendes til skrot. Disse cykler vil fx kunne indgå i sociale projekter ifm. beskæftigelse eller integration.

## FLYTNING AF UHENSIGTMÆSSIGT PARKEREDE CYKLER

Erfaringer med oprydning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler ved stationer, især ved indgang til redningsveje, er gode ift. at optimere den eksisterende kapacitet og friholde de nødvendige gangarealer. Er den stativløse parkering sat i formation, vil de næstkommende cyklister fortsætte den ordnede parkering, hvorimod uordentligt parkerede cykler indbyder til endnu mere rodet parkeringsadfærd. Indsatsen foreslås optimeret, så cyklerne kan flyttes ca. 10-15 m, og bør samtænkes med intensiveret cykelhåndtering, men kan dog ikke i sig selv erstatte etablering af tilstrækkelig kapacitet.

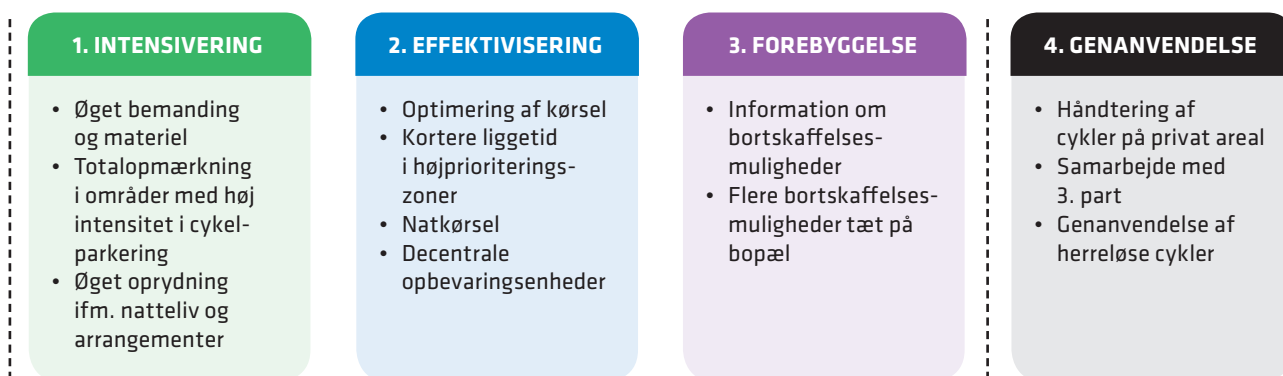
## INFORMATION OG NUDGING

Forsøg med information og nudging har påpeget et vist potentiale i at informere cyklister om ledig kapacitet i stativer lidt væk fra målet, men kan dog kun i begrænset omfang opveje for dårlige ankomstforhold og decideret underbelægning.

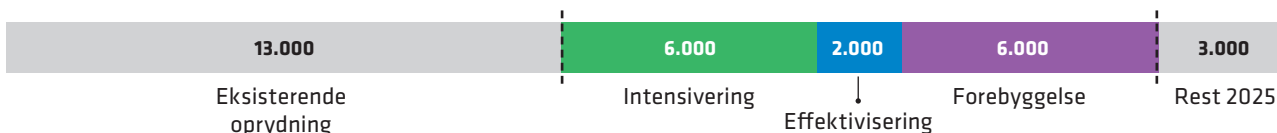
## INVESTERINGSNIVEAU

De foreslåede initiativer estimeres at beløbe sig til 20-22 mio. kr.

Figur 15. Fire initiativer til håndtering af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler frem mod 2025



Figur 16. Antal cykler der håndteres årligt som følge af indsatsen (antal stk.)



<b>PRIORITEREDE BYDÆKKENDE INITIATIVER 2018-2025</b>	Løsning	Antal nye cykelpar- keringspladser som følge af initiativet	Forventet effekt på tilfredshed (5: stor; 1: lille)	<b>Samlet indledende overslag for initia- tivet (mio. kr.)</b>
<b>Punktvist behov for cykelparkering i hele byen</b>				
<b>Løbende opsætning af sta- tiver ved punktvis behov</b>	Traditionelle stativer, nye stativtyper, flex- parkering mv.	3.000-6.000	4	7,5-15
<b>Partnerskaber og samar- bejde med eksterne aktører</b>	Opsætning af stativer, kapacitetsoptimering, adfærdspåvirkning mv.		3	2-5
<b>Skoler og offentlige institutioner</b>	Opsætning af stativer på 10-25 skoler, pba. bydækkende screening.	500-2.500	3	2-5
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER punktvist behov for cykelparkering i hele byen i alt</b>		<b>3.500-8.500 pladser</b>		<b>11,5-25 mio. kr.</b>
Nye stativtyper				
<b>Udvikling og videreudvikling</b>	Udvikling af ny stativtype ifm. træer samt videreudvikling af vertikale, multifunktionelle og ladcykelstativer mhp. optimeret pris (anlæg og drift), funktionalitet og design.		3	1,5-2
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER design af nye stativtyper i alt</b>				<b>1,5-2 mio. kr.</b>
<b>Kapacitetsoptimering</b>				
<b>Håndtering af efterladte cykler og uhensigtsmæs- sig parkerede cykler</b>	Intensiveret håndtering af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler 2019-2021 inkl. øget bemanning, materiel og vedligehold.	16.000*	4	15
	Effektiviseringsindsats 2019-2021 inkl. styrket kørselsplanlægning samt decentrale opbevaringssteder.			
	Forebyggende indsats 2019-2021 inkl. information samt etablering af decentrale bortskaffelsessteder.			
	Genanvendelse af herreløse cykler, fx med fokus på beskæftigelse og integration.			
	Fortsat indsats 2022-2025.			
<b>Information og nudging</b>	Opstribning, skiltning og øvrig relevant informa- tion mhp. aktivering af ubenyttede stativer, fri- holdelse af gangarealer og formationsparkering.		3	1-3
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER kapacitetsoptimering i alt</b>		<b>16.000* pladser</b>		<b>20-22 mio. kr.</b>
<b>PRIORITEREDE INITIATIVER bydækkende initiativer i alt</b>		<b>19.500-24.500 pladser</b>		<b>33-49 mio. kr.</b>

\*Se figur på s. 32, pladserne frigøres årligt

**Design** TMF Design

**Foto** Gehl, Troels Heien, Ursula Bach og Christian Lindgreen



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

# BILAG

**BILAG 2A: LITTERATURLISTE**

**BILAG 2B: VIDENSGRUNDLAG**

**BILAG 2C: INPUT FRA LOKALUDVALG, CYKLISTFORBUNDET OG DANSK FODGÆNGER FORBUND**

**BILAG 2D: IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGSPROJEKTER**

**BILAG 2E: CYKELPARKERINGSBEHOV FOR STATIONER 2025**

# BILAG 2A

## - LITTERATURLISTE

Liste over kilder som baggrund for Prioriteringsplan for Cykelparkering

- Administrationsgrundlag for kantzoner i København (udkast 2017, Københavns Kommune)
- Arkitekturpolitik (Københavns Kommune 2017)
- Cykelparkering i nybyggeri - Best practice og københavnske erfaringer (udarbejdet af Gehl for Københavns Kommune, 2017)
- Cykelparkering på togstationer, Forbrugerrådet Tænk, 2016
- Cykelparkering ved Nørreport og Israels Plads - Tilfredshedsundersøgelse 2016 og 2017 (Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, 2017)
- Cykelredegørelse 2016 (Københavns Kommune 2016)
- Cykelregnskab 2016 (Københavns Kommune 2017)
- Dialog med private aktører om forbedring af cykelparkering i Indre By (Akerholm for Københavns Kommune, 2017)
- Efterladte cykler i København (KL7 for Københavns Kommune 2016)
- Evaluering, forsøg med multifunktionel cykelparkering (Københavns Kommune, 2017)
- Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (udarbejdet af Rambøll for Københavns Kommune 2017)
- Formidling af strategisk viden relateret til parkering (udarbejdet af Rambøll for Københavns Kommune 2016)
- Fremtidigt behov for cykelparkering ved KH (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2014)
- Kortlægning af muligheder for cykelparkering ved Cityringen (Via Trafik Rådgivning for Københavns Kommune, 2017)
- Kortlægning af tilgængelighedsbarrierer (Københavns Kommune 2017)
- Kvantitativ analyse af cykeltyveri (Jysk Analyse A/S for Københavns Kommune 2010)
- Multifunktionel cykelparkering, screening af potentialer (Raw Mobility for Københavns Kommune, 2017)
- Overflytningspotentiale fra bil til kombinationsrejser med cykel og tog (udarbejdet af Gehl og MOE Tetraplan for Københavns Kommune 2017)
- Pilotundersøgelse: Cyklisters møde med de nye stativer til ladcykelparkering (gennemført af Rambøll og HOE Consulting for Københavns Kommune 2015)
- Prototypetest af cykelparkering i København 2017 (Akerholm for Københavns Kommune, 2017)
- Superskiftet - En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus (Movia, 2017)
- Testresultater og mulig fremadrettet indsats for Eventbaseret cykelparkering (HOE 360 Consulting for Københavns Kommune, 2017)
- Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 (Høringsudgave) (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2017)
- Undersøgelse af cykelparkering - Vaner og adfærd ved cykelparkering i byen (gennemført af Rambøll for Københavns Kommune 2016)
- Verdens bedste cykelparkering til verdens bedste cykelby - Erfaringer fra innovationsprocessen omkring udviklingen af fremtidens cykelparkering i København (af Innovationshuset for Københavns Kommune 2016)

# **BILAG 2B**

## **- VIDENSGRUNDLAG**

**BYDÆKKENDE KORTLÆGNING AF CYKELPARKERING 2017**

**CYKLISTERNES BEHOV - VANER OG ADFÆRD**

**HÅNDBLIVNING AF EFTERLADTE CYKLER OG UHENSIGTSMÆSSIGT PARKEREDE  
CYKLER**

**CYKELPARKERING I KONSTRUKTION I HOLLAND**

**OVERFLYTNINGSPOTENTIALER - KOMBINATIONSREJSER MED KOLLEKTIV TRAFIK  
OG CYKEL**

**CYKELPARKERING I NYBYGGERI - BEST PRACTICE**

# BYDÆKKENDE KORTLÆGNING AF CYKELPARKERING 2017

## STATUS PÅ CYKELPARKERINGSKAPACITETEN

Il løbet af efteråret 2017 er der for første gang gennemført en kortlægning af alle offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser samt cykler parkeret i og udenfor disse stativer på offentligt tilgængelige arealer.

I første omgang er der kun talt én gang i løbet af et døgn, og ikke nødvendigvis på det tidspunkt, hvor der er flest cykler. Det afhænger helt af de forskellige steders funktioner – fx er der få parkerede cykler ved boliger om dagen, og ved en biograf vil der ligeledes være flere cykler om eftermiddagen/aftenen end om formiddagen. Derfor skal kortlægningen ses som et første skridt i at få et overblik over behovet for cykelparkering, og den skal i de kommende år verificeres og suppleres med flere systematiske tællinger for både at kunne doku-

mentere døgn, uge og sæsonvariationer. Samtidig er der fx i flere områder af Middelalderbyen brug for større viden om, hvem der parkerer de forskellige steder, da der kan være forskellige løsningsmuligheder alt efter målgruppen.

Udvalgte nøgletal fremgår af tabellen og kortlægningen er visualiseret på følgende kort:

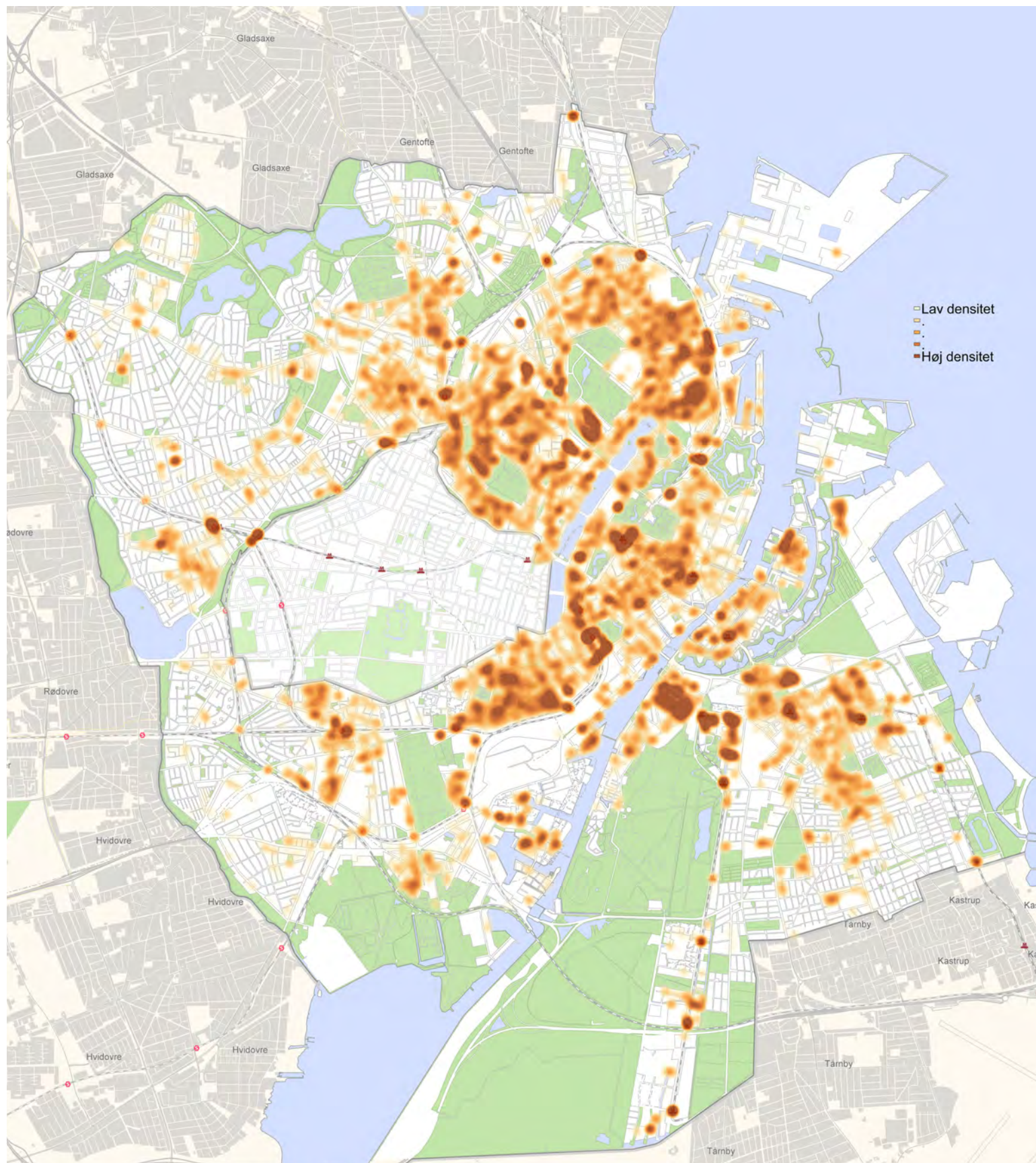
- Koncentrationen af det totale antal parkerede cykler i 2017 - hele byen og for Indre By.
- Koncentrationen af cykler parkeret uden for stativ i 2017 - hele byen og for Indre By.
- Kort over belægningsprocenten for cykelparkering 2017.

<b>Nøgletal for cykelparkering 2017</b>	
Københavnerne cyklejerskab 2016 (estimeret pba. spørgeundersøgelse, Cykelregnskab 2016)	675.000 cykler
Estimerede antal flere cykler som følge af befolkningstilvækst	ca. 100.000 cykler
Antal cykelparkeringspladser i alt	179.000 pladser*
Antal cykler parkeret i stativ i alt	99.000 cykler
Antal cykler parkeret udenfor stativ i alt	103.000 cykler
Total belægningsprocent set over hele kommunen (inkl. ladcykler)	115 %
Spænd i belægningsprocent (på bydele)	82 %-148 %
Spænd i belægningsprocent (ved stationer)	38 %-300 %
Sæsonvariation i Indre By (% udsving februar-september)**	10 %
Antal steder med mere end 10 cykler uden for stativ	750 steder
Cykler uden for stativ på Hovedbanegården i 2017	1.300 cykler
Belægningsprocent	150 %
Antal passagerer pr. cykelstativ	59 passagerer
Cykler uden for stativ på Nørreport i 2017	450 cykler
Belægningsprocent	100 %
Antal passagerer pr. cykelstativ	50 passagerer
Antal stationer med belægningsprocent over 100 %	24 stationer
Cykler uden for stativ i alt på disse 24 stationer	5.000 cykler
Antal parkerede ladcykler i alt	3.500
Antal parkerede ladcykler ved stationer	160

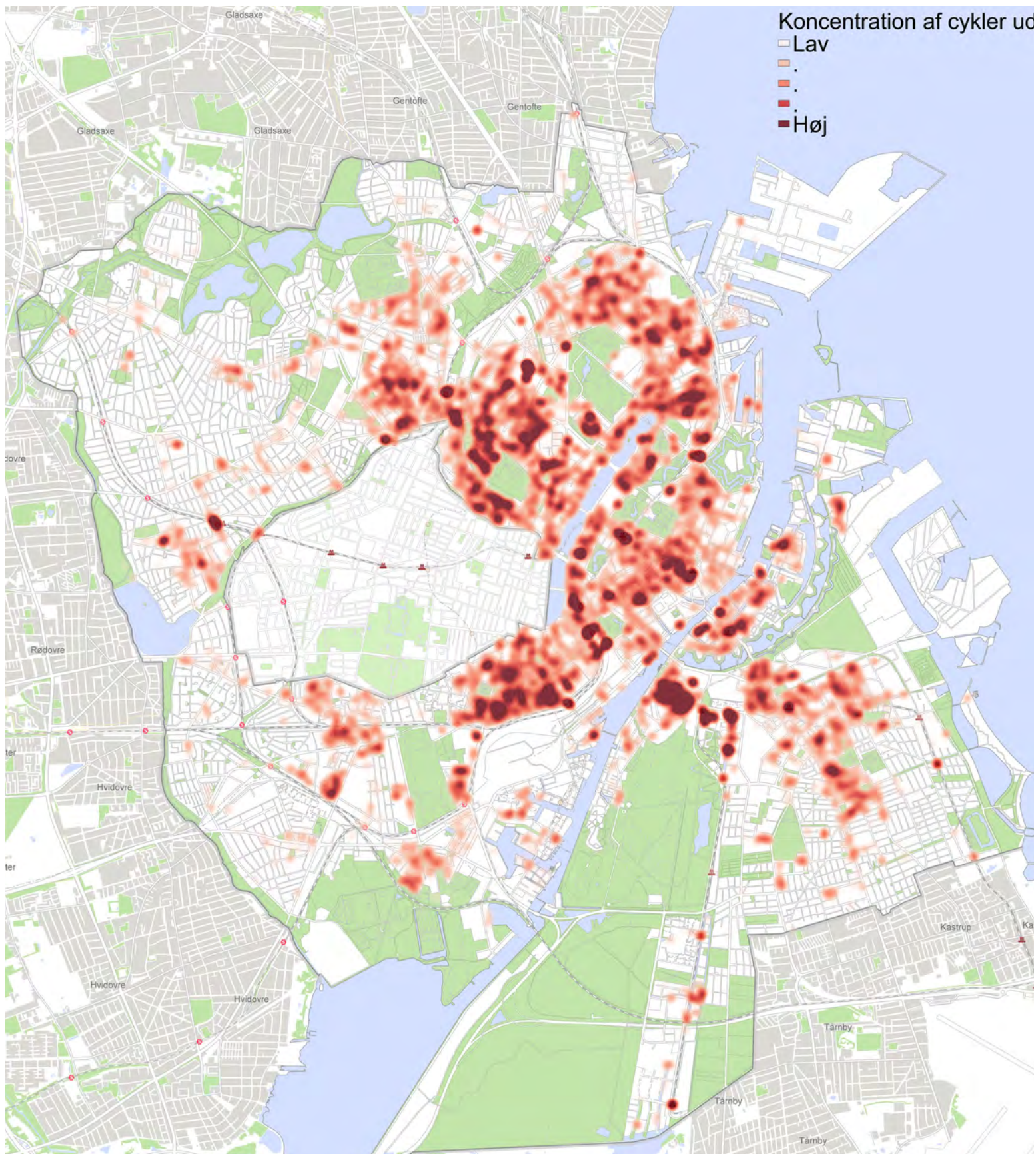
\*tallet er større end i Cykelregnskab 2016, da det er første gang, at der er gennemført en systematisk registrering af al offentlig tilgængelig cykelparkering, der også kan være på privat areal.

\*\*baseret på kortlægning i Indre By februar 2017 og september 2017. Tallet er en første indikation af sæsonvariationen, og skal verificeres ved yderligere kortlægning, da det er behæftet med en vis usikkerhed grundet forskellig registreringsmetode og forskelligt registreringstidspunkt på døgnnet.

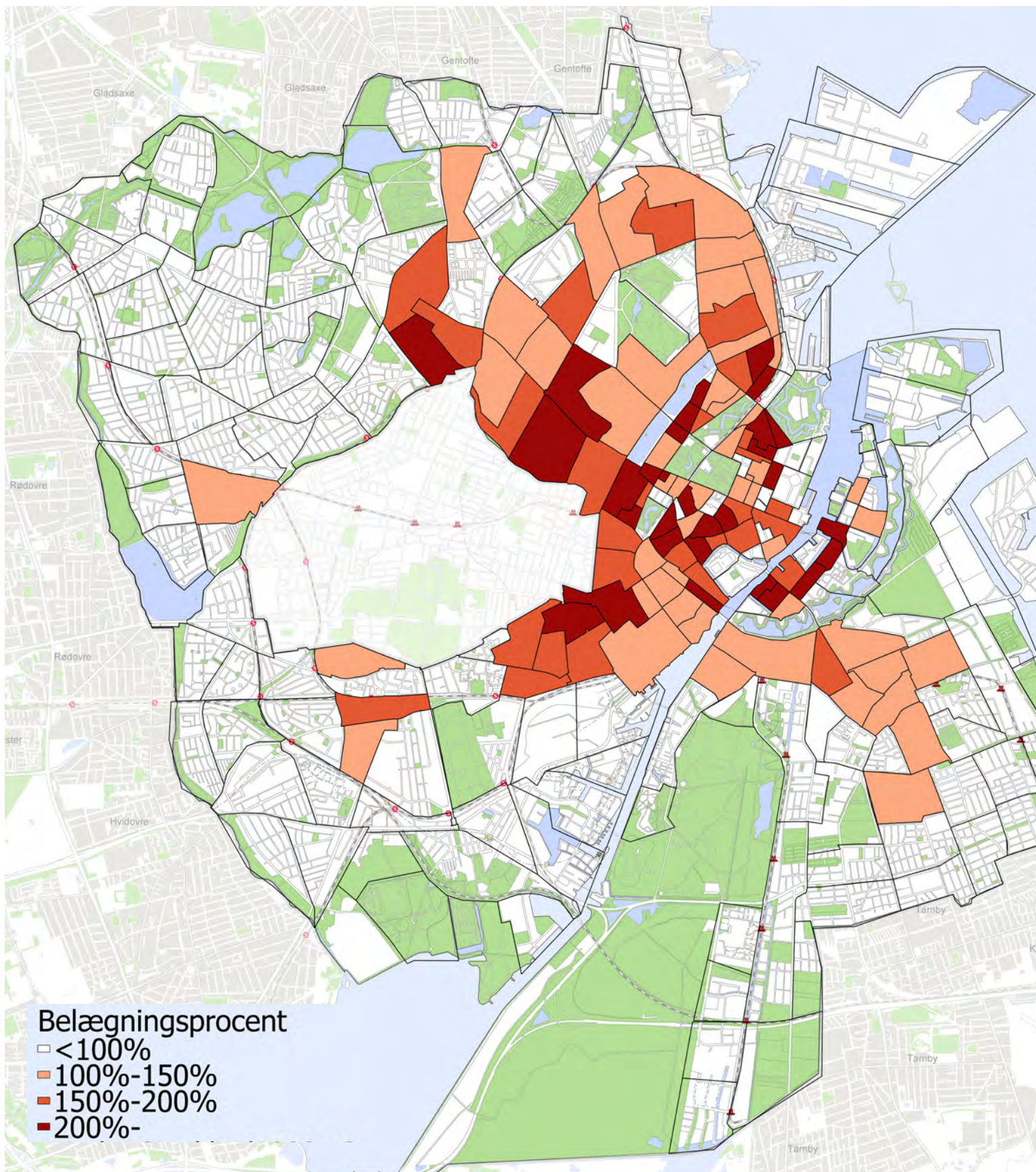
## KORTET VISER KONCENTRATIONEN AF PARKEREDE CYKLER I OG UDEN FOR STATIV I 2017.



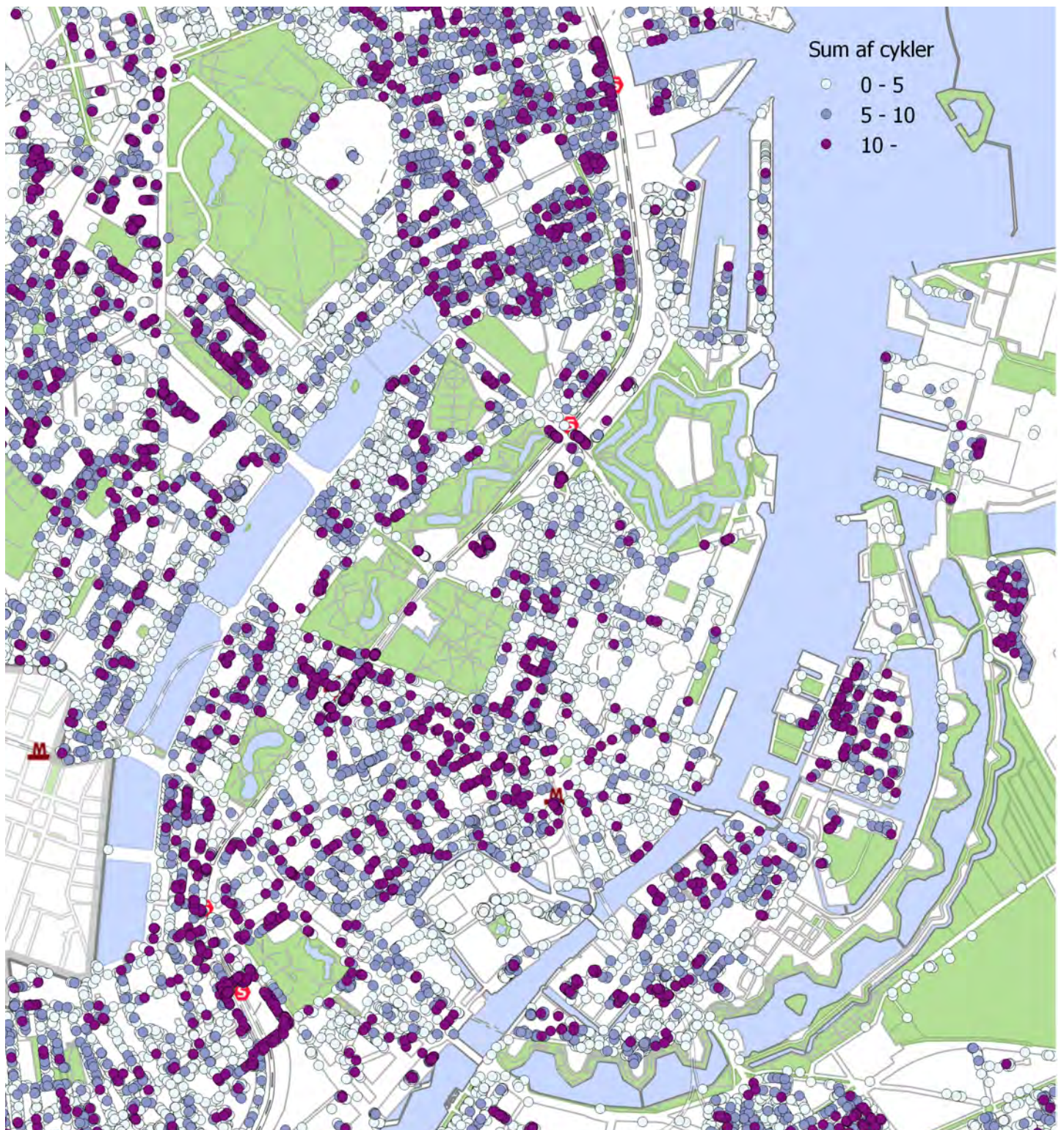
## KORTET VISER KONCENTRATIONEN AF PARKEREDE CYKLER UDEN FOR STATIV I 2017.



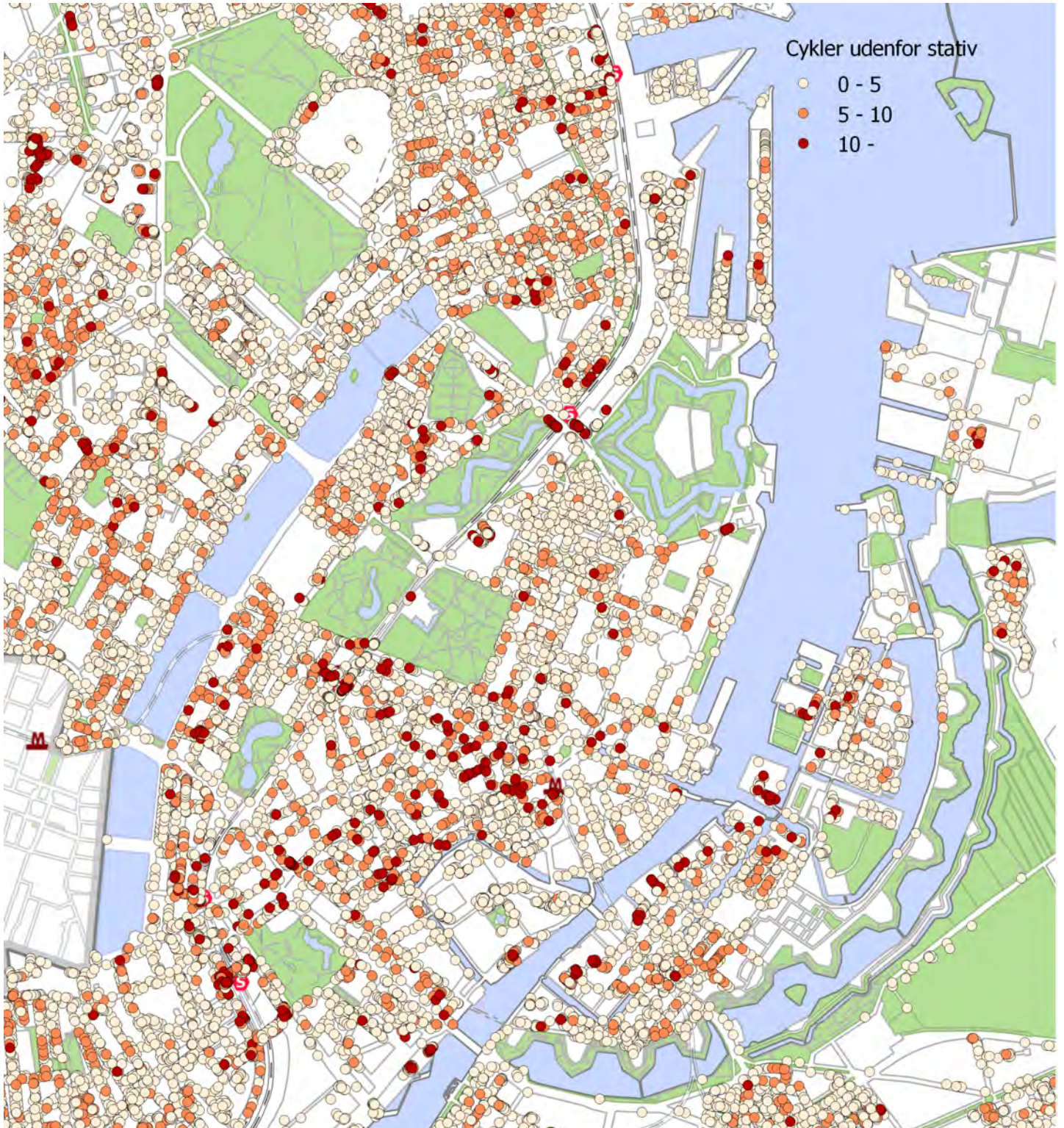
**KORTET VISER BELÆGNINGSPROCENTEN FOR CYKELPARKERING 2017. FARVEDE OMRÅDER HAR BELÆGNINGS-  
NINGSPROCENT PÅ 100 ELLER DEROVER OG MINIMUM 2 CYKLER PR. 1000 M2.**



KORTET VISER DET TOTALE ANTAL PARKEREDE CYKLER I OG UDEN FOR STATIV I INDRE BY I 2017.



KORTET VISER ANTALLET AF PARKEREDE CYKLER UDEN FOR STATIV I INDRE BY I 2017.



# CYKLISTERNES BEHOV - VANER OG ADFÆRD

## CYKLISTERNE OM CYKELPARKERING

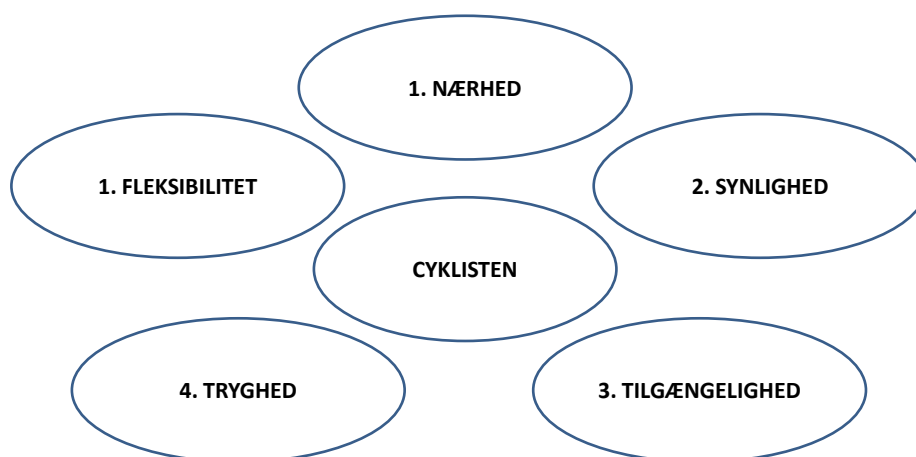
Innovationshuset indhentede i 2015 en række indsigter omkring brugernes tilfredshed og oplevelse af kvalitet i cykelparkering, se figur:

## VANER OG ADFÆRD VED CYKELPARKERING

Københavns Kommune har lavet forskellige undersøgelser af københavnernes adfærd og vaner i forbindelse med cykelparkering – både tests og interviews. Følgende er et resume af nøgle-indsigterne:

- Cyklisterne er forskellige og har forskellige cykeltyper og dermed forskellige parkeringsbehov.
- Cykelparkering foregår ofte intuitivt og vanebaseret.
- Der er forskelligt behov alt efter om det er langtidsparkering (fx v. hjem, arbejde, station) eller korttidsparkering (fx v. institution, butik).
- Korttidsparkering foregår som oftest så tæt på målet som muligt.
- Fastlåsningsmulighed er primært relevant ift. langtidsparkering og/eller ved dyre cykler (fx ladcykler).
- Der er et vist potentiale i at informere cyklister om ledig kapacitet i stativer lidt væk fra målet, men kan kun i begrænset omfang opveje for dårligt flow i forbindelse med ankomst og decideret underbelegning.
- Tydelig markering af fodgængerarealer, opstribning af stativløse parkeringsarealer samt oprydning af kaotisk parkerede cykler har dog en markant effekt ift. at nudge cyklister til at parkere mere ordentligt.

**FIGUREN VISER INDSIGTERNE OMKRING BRUGERNES TILFREDSHED OG OPLEVELSE AF KVALITET I CYKELPARKERING, DER BLEV KORTLAGT AF KØBENHAVNS KOMMUNES INNOVATIONSHUS 2015-2016.**



# CYKELHÅNDBLING

## - EFTERLADTE ELLER UHENSIGTSMÆSSIGT PARKEREDE CYKLER

### STATUS I FORHOLD TIL EFTERLADTE CYKLER

Der er i dag ca. 25.000 cykler efterladte cykler på offentlig vej. Københavnerne efterlader ca. 10.000 cykler årligt og antallet forventes at stige med 25 % frem mod 2025. TMF har optimeret driftsløsningen de sidste 2 år, hvilket har resulteret i en stigning af antal indsamlede cykler fra et gnsn. på 8000 indsamlede cykler per år til 13.000 cykler i 2017. 13.000 indsamlede cykler svarer til 27 % af de formodet efterladte cykler i 2017. For at komme problemet til livs skal der tilføres flere ressourcer til området.

STATUS, EFTERLADTE CYKLER		
	Opmærkede	Indsamlede
2011	13.075	7271
2012	23.366	8200
2013	40.250	10.363
2014	23.540	7477
2015	23.087	6598
2016	69.340	11.050
2017	97.918	12.921

### EFFEKTIVT SYSTEM TIL FJERNELSE AF CYKLER

Til optimering af indsatsen for fjernelse af efterladte cykler har Teknik- og Miljøforvaltningen udviklet en algoritme til det nuværende cykelregistreringssystem. Algoritmen sikrer, at vi opmærker og indsamler efterladte cykler, hvor behovet er størst – dvs. med størst sandsynlighed for efterladte cykler, hvilket sikrer en effektiv og optimeret indsats mod efterladte cykler.

Algoritmen bidrager også til at Teknik- og Miljøforvaltningen kan sikre en bydækkende cykeloprydning, en mindre liggetid på cyklerne, der mindsker risikoen for brugstyveri, og derudover har en foreløbig evaluering vist, at andelen af forgæves kørsel er reduceret. Optimeringen af systemet har betydet at prisen per indsamlet cykel er faldet fra et gnsn. på 267 kr. til 223 kr./cykel i 2017.

### KBH CYKELHÅNDBLING

KBH cykelhåndtering (dec 2015 – juni 2018) er et politisk bevilget projekt med det primære formål at skabe mere kapacitet i cykelstativerne igennem effektivisering af cykeloprydningen, øget genfindning af forsvundne/stjålne/glemte cykler og en øget genanvendelse af efterladte cykler.

#### Indsigter, fjernelse af efterladte cykler

- TMF har indsamlet ca. 13.000 cykler i 2017 - svarende til 27 % af det samlede antal efterladte cykler i byrummet.
- Der efterlades 120 cykler hver 30. dag ved Nørreport Station/Israels plads - svarende til 4,5 % af cykelparkeringskapaciteten.
- Fjernelse af efterladte cykler har i gennemsnit øget kapaciteten med 10 % ved stationer.
- Det er ca.10 gange billigere at fjerne en efterladt cykel end at anlægge én cykelplads i stativ.
- TMF skrotter op til 70 % af de efterladte cykler, da Københavns Politi, som er de eneste med hjemmel til donation, ikke har ressourcer til at donere cykler.
- Der er en forventet øget beskæftigelseeffekt ved genanvendelse af cykler svarende til 3-6 årsværk.
- Min. 25 % af de indsamlede cykler, er cykler der er udsat for kort brugstyveri og henstillet efter én tur.
- 86 % af korte brugstyverier sker i forbindelse med en bytur. 52 % henstiller cyklen efter én tur.

## **KBH CYKELHÅNDBLING**

### **Indsigter – cykelhåndtering i boligforeninger/privat areal**

En undersøgelse gennemført i januar 2018 boligforeninger viser, at cykelhåndteringen i boligforeninger ikke er optimal. Det resulterer i ulovlig bortskaffelse af cykler, cykler der henstilles på offentlig vej og stor utilfredshed med ophobning af cykler i boligforeningen.

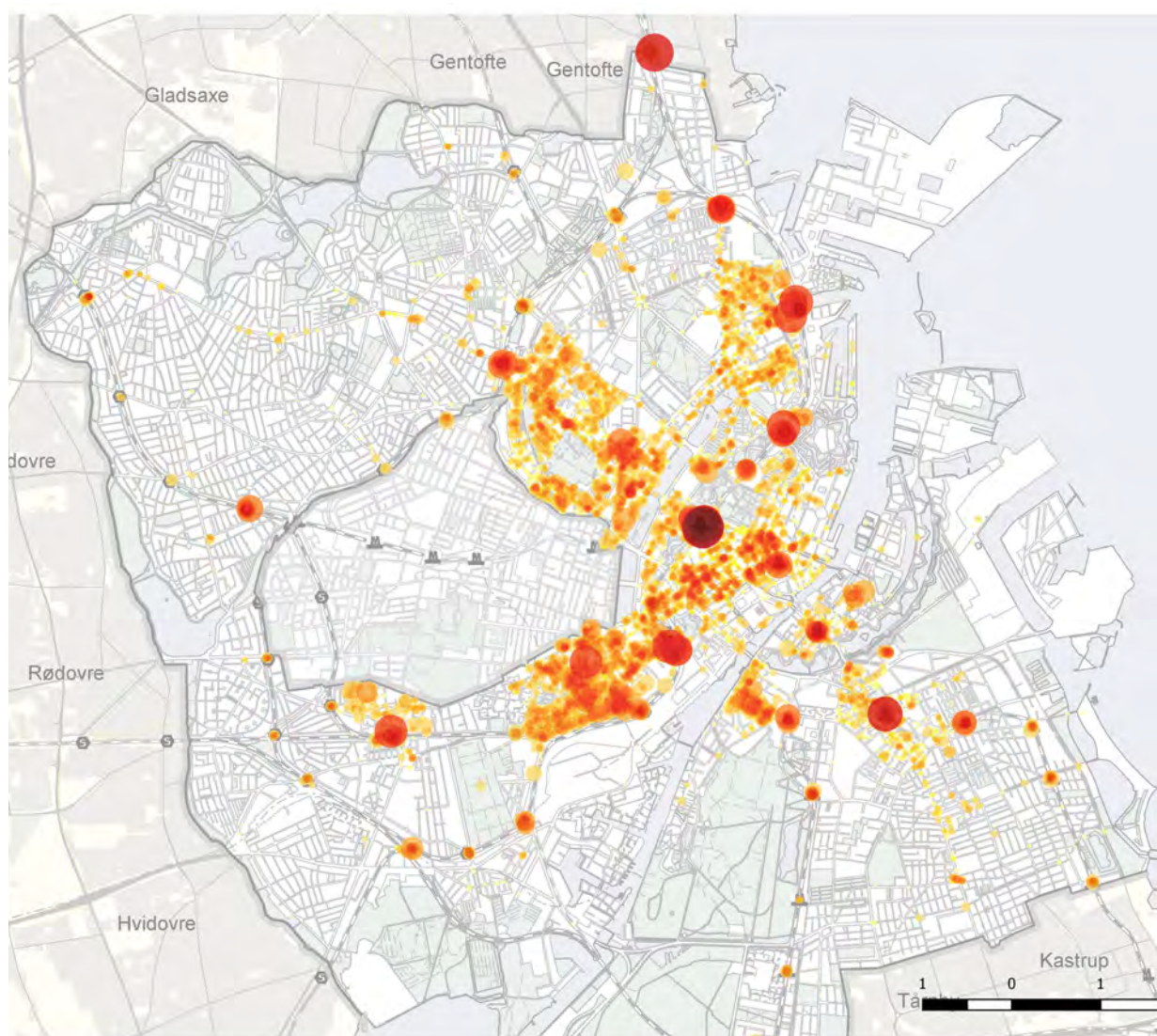
- Boligområder, særligt gårde (privat areal) er en af de rigeste kilder til efterladte cykler
- Størstedelen af boligforeninger i Københavns Kommune foretager cykeloprydninger. De gør det dog sjældent. Typisk 1 gang om året eller sjældnere.
- De største oplevede udfordringer ved cykeloprydning i boligområder/privat areal er: (1) At det er besværligt at få fjernet cykler fra ejendommen, (2) at Københavns Politi/Coors service er mangelfuld, (3) manglende viden om procedurer for cykeloprydning og (4) at beboere ikke erkender, at de har cykler de ikke bruger.
- 76 % kender ikke til Coors service for afhentning af cykler på privat areal (heraf kan der udledes at de anvender alternative metoder som ikke er lovlige)
- 69 % af boligforeninger mener, at cykler udgør et problem i boligforeningen

### **Indsigter - forebyggelse og bortskaffelse**

Det at bortskaffe en cykel på hensigtsmæssig vis er ikke en udbredt adfærd for københavnere. Mange beholder i stedet cykler som reservecykler eller oplever, at de bliver stjålet. Resultater fra en undersøgelse i januar 2018 peger på, at Københavnerne sjældent oplever, at de har behov for at bortskaffe en cykel.

- Københavnerne mangler viden om hensigtsmæssig bortskaffelse af sin gamle cykel
- 75 % mener donation er den mest attraktive måde at komme af med sin cykel, men kun 8 % har anvendt muligheden.
- 57 % mener at det er attraktivt at aflevere sin cykel hos en cykelhandler, men kun 6 % har gjort anvendt muligheden
- 61 % mener at storskrald er en attraktiv løsning, men kun 12 % har anvendt muligheden.
- Over 60 % af københavnere kender til genbrugspladsen og storskrald som steder hvor man kan komme af med en cykel. Relativt få kender til andre bortskaffelses-muligheder.

**KORTET VISER KONCENTRATIONEN AF EFTERLADTE CYKLER BASERET PÅ  
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGENS INDSAMLING AF CYKLER I PERIODEN 2013-2017.**



# CYKELPARKERING I KONSTRUKTION I HOLLAND

## ERFARINGER FRA HOLLAND

I Holland er der gennem de senere år investeret massivt i cykelparkering. Den hollandske stat har i perioden 2012 til 2020 afsat 1,34 mia. kr. til cykelparkering ved stationer. Koblet med investeringer fra regioner og provinser udgør de kommunale investeringer i cykelparkering kun en mindre andel af de samlede omkostninger, og disse finansieres bl.a. via indtægter fra bilparkering.

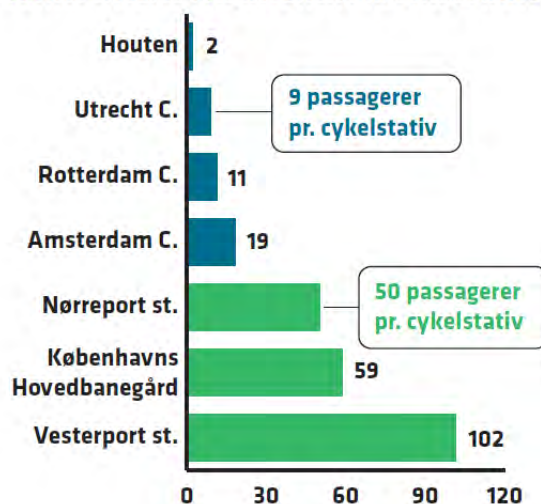
Beslutningen om de markante investeringer i cykelparkering er truffet på baggrund af en generel enighed om, at parkerede cykler ved stationer og i bymidter var til så stor gene, at noget markant skulle gøres. Desuden kan det forbedre den samlede rejsetid markant hvis cyklen i højere grad kombineres med tog i stedet for gang.

Der er kun udført få effektivvurderinger af de nye hollandske cykelparkeringsanlæg. En analyse viser dog, at forbedrede forhold for kombinationen mellem cykel og tog kan føre til 14 % flere togrejsende.

Der er således etableret store cykelparkeringsanlæg i konstruktion i en række hollandske byer. Erfaringen er, at højklassede anlæg med optimalt design af ankomstflows, bemanning og gratis parkering de første 24 timer

opleves som attraktive løsninger, også selvom cyklisterne skal gå en omvej. Dette kombineres dog som regel med striks regulering i form af fjernelse af cykler parkeret på overfladearealet.

ANTAL DAGLIGE PASSAGERER PR. CYKELSTATIV



## OVERLFYTNINGSPOTENTIALE

### - KOMBINATIONSREJSER MED CYKEL OG TOG

Gehl og MOE Tetraplan har i en analyse for Teknik- og Miljøforvaltningen beregnet et realistisk potentiale for at øge cykel/tog-kombinationsrejser. Alt efter hvor ambitiøst der satses, blev det maksimale potentiale identificeret til at være i størrelsesordenen 20.000-80.000 nye tilslutningsture på cykel dagligt. I perioden 2010-2016 har der i gennemsnit været ca. 285.000 daglige togture inkl. Metro i Centalkommunerne, hvoraf ca. 75.000 ture er kombinationsrejser med cykel og tog.

Generelt vurderes det, at indfrielse af det realistisk potentiale vil kræve en indsats rettet mod alle typer af last/first mile tiltag. Baseret på den indsamlede viden og afholdt workshop anbefales imidlertid særligt fokus på kvalitet og omfang af cykelparkering på stationen samt en række andre tiltag (fx stationsnær lokalisering, delecycler i destinationsenden, information om muligheden for kombinationsrejser mv.), der skal gøre det lettere for borgeren at vælge kombinationsrejsen.

Potentialet for at øge andelen af cykelture til stationerne i Københavnsområdet og øvrige Sjælland eksisterer. Både for at fastholde eksisterende brugere og for at tiltrække nye. Der er meget der indikerer, at cyklen som tilbringermiddel til banetrafik er samfundsøkonomisk effektiv og samtidig attraktiv for de rejsende, hvis forholdene er designet så kombinationen af cykel og tog er nem/friktionsløs, herunder også kvaliteten af cykelparkering.

Analysen viser, at det er en forudsætning, at det regionale og statslige niveau spiller en rolle ift. at øge andelen af kombinationsrejser med cykel og tog, da potentialet skal indfris på tværs af kommuner og regioner. Dette gælder både ift. opdateret vidensgrundlag om, hvad virker og hvad virker ikke, samt finansiering af eventuelle tiltag.

# CYKELPARKERING VED NYBYGGERI - BEST PRACTICE

Som led i arbejdet med at gøre forholdene for cykelparkering i nybyggeri bedre har Gehl bistået Københavns Kommune med følgende:

- Indsamlet en række eksempler på best practice cykelparkering ved nybyggeri.
- Evalueret cykelparkeringen ved 10 nyere byggerier i Københavns Kommune. Fokus er på kontor og boligbyggeri, men også enkelte andre typer af nybyggerier er evalueret.
- Foretaget en vurdering af hvordan de nuværende normer for cykelparkering fungerer.

Nedenfor opsummeres de vigtigste konklusioner fra undersøgelsen af best practice og fra de Københavnske nybyggerier.

## BEST PRACTICE

En række kvaliteter går igen i de "best practice" eksempler der er præsenteret:

- Størstedelen af parkeringen er i konstruktion, dvs. integreret i bygning i kælder eller andet.
- Adgangen til/fra parkeringen på cykel er ubesværet med få eller ingen stop og kræver ingen- eller kun meget lidt omvejskørsel (gode ramper/ adgang i niveau og døre der åbnes med trykknop ol.).
- Forbindelsen mellem parkeringen og bolig/kontor er ubesværet og med kort gangafstand.
- Parkeringen for faste brugere - uanset om i kælder eller niveau - er aflåst, veloplyst og velvedligeholdt med stativer der fungerer (og hvis 2-etagers stativer; er de med "sliske" til øverste etage).
- Design der afspejler en generel forståelse for behovet hos forskellige brugergrupper; fx faste brugere vs. besøgende, og korttidsparkering vs. langtidsparkering og standardcykler vs specialcykler som ladcykler.
- Særligt kontorbyggeri: Der er adgang til services såsom luft, opladning af elcykler, garderobeskabe og omklædning/bad.
- Boligbyggeri (i enkelte tilfælde): Design af bygning (herunder elevatorer) med ekstra bredde så ladcykler (og dermed små børn og varer) kan transporteres til entredøren.
- Kun få cykler er parkeret udenfor stativ, dels som følge af kvalitetsparkering med attraktiv placering og god adgang, dels som følge af at fysisk design er integreret med overvejelser om drift/oprydning.
- Et gennemgående opmærksomhedspunkt er, at designe parkeringen integreret i byggeriet på en måde så parkeringen er både nemt tilgængelig og ikke gør facaden (for) præget af ramper/porte på bekostning af aktivt liv.

Samlet set gælder for best practice eksemplerne, at den parkering der etableres faktisk benyttes, fordi kvaliteten er høj og der er fokus på adgangsforhold og flows fra cykelsti til parkering og videre til lobby/entre.

## ANBEFALINGER VEDR. NORMER OG PROCESSER

Som supplement til ovenstående og på baggrund af den indsamlede information og møder med forvaltningen har Gehl udarbejdet dette notat til Københavns Kommune. Notatet indeholder overvejelser om, hvordan fremtidige normer for cykelparkering og processer omkring cykelparkering i nybyggeri eventuelt kan justeres.

## ERFARINGER MED NORMER I ANDRE BYER

En række byer har erfaring med normer for cykelparkering. Udover København er der i sammenhæng med denne opgave indhøstet erfaringer særligt fra Utrecht og Amsterdam, men også fra bl.a. Odense og Luxembourg by. Behovet for antal pladser varierer fra by til by, men et gennemgående træk er overvejelser om, hvordan der kan arbejdes med normer og processer, der i højere grad sikrer, at ikke kun antal pladser men også adgangen til og kvaliteten af pladserne er i orden.

Særligt i Holland er der arbejdet med dette. Et eksempel på at forsøge at gøre gode adgangsforhold til et mindre subjektivt begreb er for erhvervsbyggeri overvejelser om et krav om maksimalt 1 dør mellem parkering og (øvrige) bygning. Dette for at undgå at cykelparkering etableres i kældre, hvor indgang til bygningen kræver først at gå ud af kælderen samme vej som man ankom og derefter så gå ind i bygningen udefra. Et andet område, hvor hollandske eksempler skiller sig ud er, et meget fintmasket sæt af normer for antal pladser, hvor der fx i Utrecht er individuelle normer for mere end 20 forskellige typer af funktioner, fx særskilt for børnehaver, skoler og universitet, fastfood, cafe, museum, bibliotek og biograf. For bare at nævne nogen.

Generelt er der enighed om, at kvalitet ikke kan sikres bare ved formelle krav i kommuneplan og lign. dokumenter. Der kræves også en række andre redskaber; vedvarende fokus på emnet internt i byggesagsbehandlingen, dialog med developere, inspiration i form af gode eksempler og business cases helst suppleret med håndfaste redskaber fx i form af mulighed for at dispensere for bilparkering, hvis der etableres god cykelparkering og/eller mulighed for at bygge ekstra M2 hvis der etableres cykelparkering i konstruktion.

Hertil kommer sammenhængen mellem den fysiske udformning og drift/oprydning. Eksempelvis er der i Utrecht i større byudviklingsområder, bl.a. omkring stationen, gode erfaringer med at udarbejde aftaler med developere, hvor de forpligter sig til at anlægge rigelig cykelparkering i konstruktion med gode adgangsforhold (inkl. at kommunen skal godkende kvaliteten) mod sikkerhed for byens investering i byrum samt at byen vedtager særligt skrappe regler for forbud mod parkering udenfor stativ i disse områder og intensiverer oprydningen for at sikre at forbuddet efterleves. Konsekvensen er mere attraktive byrum kombineret med gode forhold for cykelparkering.

## ANBEFALINGER - ENDNU BEDRE PARKERING I BOLIG- OG ERHVERVSBYGGERI

Indførelsen af normer for cykelparkering i kommuneplanen synes at have bidraget til en øget opmærksomhed omkring cykelparkering, herunder antal pladser. Nedenfor vises en række anbefalinger fra rapporten til det videre arbejde med normer og processer knyttet til cykelparkering i bolig og erhvervsbyggeri.

### NORMER - OVERVEJ FØLGENDE:

1. Nedjuster normerne for antal pladser til almindelige cykler både for erhvervs- og boligbyggeri. Baseret på tællinger udført i regi af dette projekt er et niveau ca. svarende til Kommuneplan 2009 passende, men der bør udføres supplerende tællinger for at kvalificere beslutningsgrundlaget.
2. Suppler med (delvist) overdækningskrav ved boliger og ligestil overdækket og ikke-overdækket parkering vedr. om det formelt set betragtes som del af friareal eller ej.
3. Adgang-adgang-adgang: Krav om at tegninger af bygninger og parkering skal indeholde forventede hovedflows fra "cykelsti" via parkering til entre/lobby, inkl. redegørelse for hvordan porte/døre der skal passeres på cykel åbnes. At parkeringen lokaliseres så den giver en direkte vej – og i bedste fald en genvej - ind i bygningen er tilsyneladende den vigtigste forudsætning for, at parkeringen rent faktisk bruges, frem for at pengene til parkering er spildt og cykler i stedet står, hvor de ikke ønskes.
4. Det er dyrere, men giver bedre resultat for både brugere og byrum hvis gjort godt; overvej derfor krav om at (dele af) parkering skal integreres i bygningen (dvs. i separat skur er ikke tilstrækkeligt). Et sådant krav kan evt. suppleres med mere detaljerede krav til adgang (antal døre til/fra, automatisk døråbning og hældning/breder/svingradier på ramper).
5. Transparente muligheder for dispensationer forudsat at der anlægges høj-kvalitets cykelparkering integreret i bygningen, fx at der kan bygges flere m<sup>2</sup>, en "halv" etage højere og/eller anlægges mindre bilparkering.
6. Krav om stativer med mere end ét formål, når parkering etableres i niveau i attraktive byrum, fx langs kajer (eksempelvis krav om at så skal parkering også være grønt, kunne fungere som bænke el.).
7. Gennemfør en analyse af behovet for yderligere differentiering af normerne, eksempelvis er hoteller i dag kategoriseret som erhverv, men har reelt et andet og mindre behov for cykelparkering pr. m<sup>2</sup> end den typiske kontorarbejdsplads.
8. Kvalitet: Der er i øjeblikket en række processer i gang i hollandske byer vedr. nye typer af normer, der bedre kan håndtere også den kvalitative side af parkeringen. Københavns Kommune bør følge dette arbejde via regelmæssig kontakt og/eller fælles workshop om emnet, og implementere best practice herfra. Eksempler kan være mere målbare krav til adgangsforhold og nye modeller for dialog og aftaler mellem forvaltning og developere inden godkendelse.
9. Skiltning til parkering kan overvejes opstillet som formelt krav hvis ikke parkeringen er synlig ved ankomst.
10. Det bør overvejes at stille krav også til parkering for børnecykler, løbehjul og/eller service såsom luftpumper.

Sammenligning af hollandske- og københavnske cykelparkeringsnormer				
	Bolig	Kontor	Uddannelse ***	Butik
Hollandsk norm (centrum) *	**	2,4 pr. 100m <sup>2</sup>	13,4 pr. 100m <sup>2</sup>	3,4 pr. 100m <sup>2</sup>
Hollandsk norm (øvrige) *	**	1,7 pr. 100m <sup>2</sup>	13,1 pr. 100m <sup>2</sup>	3,4 pr. 100m <sup>2</sup>
KP09 norm	2,5 pr. 100m <sup>2</sup>	1,5 pr. 100m <sup>2</sup>	0,5 pr. stud./ansat	6,3 pr. 100m <sup>2</sup>
KP15 norm	4,0 pr. 100m <sup>2</sup>	4,0 pr. 100m <sup>2</sup>	0,5 pr. stud./ansat	4,0 pr. 100m <sup>2</sup>

\*Norm for medarbejdere og besøgende er lagt sammen.  
 \*\* De hollandske normer omfatter ikke standarder for hvor mange pladser der kræves, men i stedet krav om et aflåst privat areal til parkering af cykler mv.  
 \*\*\* Uddannelse er et eksempel på at de hollandske normer har mange underopdelinger. Uddannelse er delt op i medarbejdere og besøgende (studerende/elever/børnehavsbørn m.m.) og yderligere i børnehave, folkeskole, universitet m.m. Under hollandsk norm for uddannelse i ovenstående tabel er medarbejdere og besøgende/studerende regnet sammen til et tal af hensyn til sammenligning med den københavnske norm.



# **BILAG 2C**

## **- INPUT FRA LOKALUDVALG, CYKLISTFORBUNDET OG DANSK FODGÆNGER FORBUND**

## **Bilag 2C. Opsamling på inddragelse af lokaludvalg, Cyklistforbundet og Dansk Fodgænger Forbund i forbindelse med Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025**

I forbindelse med kortlægning og analyser til brug for udvælgelse af indsatser til Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 har forvaltningen vurderet, at det var vigtigt at inddrage lokaludvalg, Cyklistforbundet og Dansk Fodgænger Forbund. Processen har været følgende:

- Lokaludvalgene har givet deres input på et fællesmøde den 2. oktober 2017 med efterfølgende høringsperiode, som blev afsluttet den 15. november 2017.
- Cyklistforbundet (Klaus Bondam og Københavnsafdelingen) har givet input ved en workshop den 3. oktober 2017 og har efterfølgende fået mulighed for at kommentere og kvalificere opsamlingen på workshoppen.
- Dansk Fodgænger Forbund har givet input ved en workshop den 10. oktober 2017 og har efterfølgende fået mulighed for at kommentere og kvalificere opsamlingen på workshoppen.

## 1. Lokaludvalg

Københavns Kommunes Lokaludvalg har givet deres input til Prioriteringsplan for Cykelparkering 2017-2025 på et fællesmøde den 2. oktober 2017

Følgende lokaludvalg var repræsenteret til workshoppen:

- Amager Vest
- Amager Øst
- Bispebjerg
- Brønshøj-Husum
- Christianshavn
- Indre By
- Kgs. Enghave
- Nørrebro
- Valby
- Vanløse
- Vesterbro

Der har efterfølgende været en høringsperiode, som blev afsluttet den 15. november 2017. Følgende lokaludvalg indsendte bemærkninger i høringsperioden:

Amager Vest, Amager Øst, Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Christianshavn, Indre By, Nørrebro, Vesterbro, Valby, Østerbro.

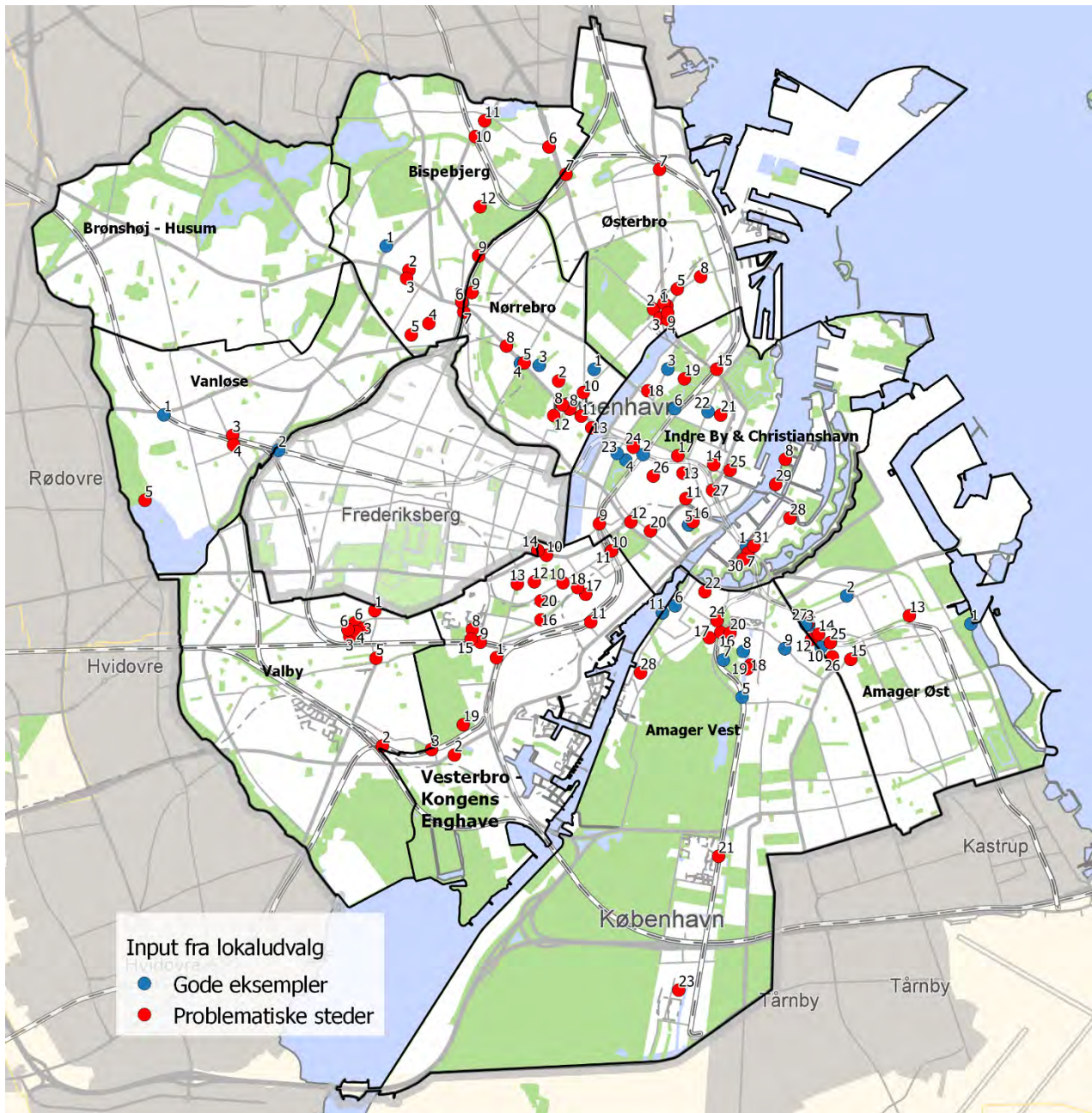
Samtlige lokaludvalg har således bidraget med input til Prioriteringsplan for Cykelparkering. De input, som har været muligt at stedfæste, fremgår af kortet på s. 3. Derudover kan alle input ses af de efterfølgende tabeller. Inputs er opdelt i følgende grupper:

- Gode eksempler
- Problematiske steder
- Prioritering af initiativer
  - kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker
  - Kort sigt, Cykelredegørelse 2018
  - Længere sigt frem mod 2025
- Lokale samarbejdspartnere

Nogle lokaludvalg optræder i samme afsnit. Det omhandler Amager Vest og Amager Øst, Christianshavn og Indre By samt Vesterbro og Kgs. Enghave.

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar.

## Kort over input fra lokaludvalg



## Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – gode eksempler		
Nr.	Sted	Hvorfor fungerer det godt
1	Amager Strand v. Øresundsstien	Det er pænt og der er stor kapacitet
2	Prismen, Prags Boulevard	Her er der ok cykelparkering – der er nok
3	Området omkring Amagerbro Metro station	Det er pænt og der er stor kapacitet
4	Amagerbro Metro kælder	Det er så fint med en kælder, der er god plads, dog svært at komme op og ned ad trappen
5	Metro ved DR Byen	Det er pænt og ordnet – men kan blive et problem hvis der kommer flere cyklister i området
6	Langs husene på Egilsgade, Gunløgsgade, Bergthoragade og Halfdansgade (Islands Brygge)	Det ser ordentligt ud
7	Tom Kristensens Vej (høje huse)	Cykelparkering under husene
8	Tietgenkollegiet	Pænt, men der er problemer med kapaciteten
9	Sundholm	Der er nok – ikke cykelkaos
10	Området omkring Sundby Kirke (Oliebladsgade/Amagerbrogade)	Pænt
11	Langs Islands Brygge	God plads til cykelparkering
Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
12	Amagerbrogade – hele strækningen	De små stativer (sommerfugle) er i vejen for gående. Man går ind i dem og der står ofte flere cykler end der er pladser
13	Strandlodsvej/Lergravsvej v. Kvickly, Fakta og Apotek (plejehjem oven på)	Der er for mange cykler – der er ikke rigtig plads til mere cykelparkering
14	Rundt om Amager Center, især v. Reberbanen og Brysselsgade	For mange cykler til for få pladser
15	Kirkegårdsvej v. Netto	For mange cykler til for få pladser
16	Islands Brygge og Amager Øst Metro	Bycyklen har de bedste pladser – de skulle flyttes væk og erstattes af almindelig cykelparkering til traditionelle stativer
17	Skolen på Islands Brygge ved indgangen	For mange cykler, for ringe kapacitet
18	Kaj Munks Vej, indgangen til ITU	Cykelkaos
19	Ørestad Nord, fra DR Byen til ITU	Rodet og kaotisk cykelparkering
20	Fra Islands Brygge Metro til indgangen til KUA	Rodet og kaotisk cykelparkering
21	Metro v. Bella Center	Rodet og kaotisk cykelparkering
22	Ved KL, Deloitte og især ved SimCorp	Nybyggeri hvor der ikke er lavet nok cykelparkering
23	Hele Ørestad Syd-bydelen	Nybyggeri hvor der ikke er lavet nok cykelparkering
24	Njalsgade/Ørestad Boulevard	Cykelparkering omkring de tre træer
25	Frankrigsgade ud mod Amagerbrogade	Stort behov
26	Lyonsgade ud mod Amagerbrogade	Stort behov
27	<i>Amagerbro Metro Station</i>	<i>Der er behov for cykelparkeringszoner omkring Amagerbro</i>

		<i>Metro Station</i>
28	Nybyggeri Islands Brygge	<i>I de store nybyggerier på Islands Brygge er cykelparkering kaos. Der bygges store og fine parkeringshuse til biler, mens cyklerne, planløst parkeres/flyder "hulter til bulter" alt for mange steder.</i>
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
21	Ørestad Boulevard/Bella Center Metro	Her kan der nemt laves mere cykelparkering
13	Lergravsvej/Standlodsvej	Mere cykelparkering, dog dårlig plads
24	Njalsgade/Ørestad Boulevard	Cykelparkering omkring de tre træer
25	Frankrigsgade ud mod Amagerbrogade	Stort behov
26	Lyonsgade ud mod Amagerbrogade	Stort behov
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelreddegørelse 2018</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
12	Amagerbrogade	
17	Ved skoler, især Islands Brygge Skole	
	Ved Metrostationer	
	Ved butikker og udeservering	Indskrænk udeservering og vareudstilling
	Ladcykelparkering ved stationer og indkøb	Stativer langs Islands Brygge er fine ( <i>forsøg, Hans Gram</i> )
<b>Prioritering af initiativer – længere sigt frem mod 2025</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
	Nye boligområder	
	Styr på udlejningscyklerne – de fylder	

### Generelle kommentarer:

<b>Andre bydele/generelt – gode eksempler</b>	
Cykelparkering rundt om træer	Det er pænt og beskytter træet
Østerport st.	Lidt kaotisk lige nu pga. byggeri, men ellers fungerer det godt
Østerport under jorden	
Elmegade	På vejareal – virker godt
Rådhusets bagindgang.	Dejligt med overdækket cykelparkering, lidt trangt nogle gange
Japan	Automatisk cykelparkering under jorden
Stativløs parkering, opstribning	Det virker godt og ser ikke rodet ud
<b>Generelt/andre bydele – problematiske steder</b>	
Ved butikker og cafeer	Udeservering og vareudstilling fylder alt for meget!
Nye boligejendomme	Det virker som om der ikke er lavet (nok) cykelparkering – måske er det dårligt lavet i kælder, så beboerne ikke bruger det
Mikkel Bryggersgade.	

Torvehallerne.	
Dybbølsbro St. på vej mod Fisketorvet.	

## Amager Vest

Med nævnte anvendelse af cyklen er der cykelparkeringsbehov følgende steder:

- Bostedet/boligen
- Arbejdsstedet
- Skolen, uddannelsesstedet
- Offentlige og private service- og hjælpeinstitutioner (lægehuse, hospitaler, borgerservice m.m.)
- Idræts- og kulturfaciliteter
- Butiks- og indkøbscentre, varehuse
- Strøggader, parker og bypladser
- Trafikknudepunkter (stationer, centrale busholdepladser etc.)

Amager Vest Lokaludvalg synes, at det er vigtigt at Københavns Kommune tager højde for omfanget og typen af cykler, når man skal lave en prioriteringsplan. Der kommer flere og flere ladcykler samt cykler med hjælpemotor ved elkraft. Ladcyklerne og de tungere standardcykler med hjælpemotor kræver specialplads/-indretning. Det samme gælder mht. specialcykler (sport, terræn), der har forskellig fælge- og dækbredder. De forskellige cykel- og dæktyper er en del af parkeringsudfordringerne.

I boligområder skal cyklen kunne parkeres tæt ved – i boligens gård eller tilstødende areal på terræn. Folk kan ikke lide at gå ned i en stor kælder med cyklen. Det føles utrygt og besværligt, ikke mindst for børn. Stueetagen i nye boligejendomme bør derfor indrettes til cykelparkering. Så vil cykelparkeringen være overdækket, og det bør generelt være et krav til cykelparkeringsplads. Overdækket cykelparkering vil medvirke til, at der holdes bedre orden og cyklen beskyttes mod vejr og vind. Langtidsparkering af cykler på fortove skal undgås.

I forbindelse med parkeringsindretning er det afgørende, at stativerne sikrer cyklen den nødvendige beskyttelse. Alt for mange cykelstativer – uanset smart design - er på det punkt for ringe. Der bør udvikles en idealindretning af cykelstativ, hvor man prioriterer beskyttelse af cyklen. Endvidere bør der være den fornødne plads mellem cyklerne samt en opmærkning på parkeringspladserne. Fordi der kommer flere og flere cykler, mener lokaludvalget, at der er behov for, at der udarbejdes nye normtal vedrørende plads til cykler i forbindelse med bebyggelsesindretninger end de 4 parkeringspladser for hver 100 m<sup>2</sup> bolig, som i dag står i Kommuneplan 2015.

## Bispebjerg Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – gode eksempler		
Nr.	Sted	Hvorfor fungerer det godt
1	Kulturhuset på Rentemestervej	Her er nok stativpladser til brugerne, og cyklerne kan stå under ordnede forhold
Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
2	Nye ungdomsboliger ved Provstevej 5	Muligvis udfordring med nok stativpladser. Igangværende byggeri
3	Frederikssundsvej (generelt på strækningen)	Kamp om pladsen. Roder med vareudstilling, cykler, mv. som gør det svært at parkere sin cykel.
4	Sprogskolen IA ved Vibevej/Glentevej	Cykelrod/Behov for cykelstativer
5	Grøndalsvængets Skole	Rodet cykelparkering. OBS. Større ombygning i gang.
6	Busstop ved Emdrupvej/Lyngbyvej	Problem med cykelparkering
7	Ryparken station	Området er utrygt/uroligt. Tidligere har der været aflåst cykelparkering (DSB)
9	<i>Bispebjerg station</i>	<i>Stationerne vil altid være den største udfordring</i>
10	<i>Emdrup Station</i>	<i>Stationerne vil altid være den største udfordring</i>
11	<i>Emdrup Campus</i>	<i>Mange cykler</i>
12	<i>Bispebjerg Hospital (Hovedindgangen)</i>	<i>Mange cykler</i>
Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker		
Nr.	Sted	Evt. Begrundelse/uddybning
8	Området omkring Lyngsies Plads og kulturhuset Lygten Station	De fleste brugere er cyklister, og der er behov for ordnede cykelp-forhold. Særligt om sommeren.
3	Frederikssundsvej (generelt på strækningen)	Kamp om pladsen. Roder med vareudstilling, cykler, mv. som gør det svært at parkere sin cykel.
6	Busstop ved Emdrupvej/Lyngbyvej	Problem med cykelparkering (blev ikke specificeret)
Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelredegørelse 2018		
Nr.	Sted	Evt. Begrundelse/uddybning
	<i>Nørrebro Station</i>	<i>Er i gang med at blive ombygget og bliver på sigt den 3 mest travle station i Kbh</i>
7	<i>Ryparken Station</i>	<i>Station under ombygning</i>
12	<i>Bispebjerg Hospital</i>	<i>Hospitalet er under ombygning til et superhospital og er 2 år forud for byggeplanen. Der skal dermed tages kontakt allerede nu for at sikre, at den nødvendige cykelparkering er indtænkt.</i>
11	<i>Emdrup Campus</i>	<i>Er eftersigende på vej med en større ombygning</i>
Lokale samarbejdspartnere		
KEA		
IA sprog		
Emdrup Campus		
Banedanmark		

## **Generelle kommentarer:**

*På facebook er foreslået spændende løsninger med cykelparkering under jorden, som sker via avanceret computerstyret teknik ovenfra, og hvor cyklen placeres i en slags elevator og herefter computerstyres til lagerrum. Det lyder smart, men også dyrt, og vi tror ikke på forslaget. Cykelparkering skal være simpel og tilgængelig, og skal kunne finde sted lige ved siden af målet for cykelturen. Er den ikke lige ved målet og i rigelige mængde, så opstår der nemt et virvar af cykler til gene for alle og i særdeleshed for folk med handicap.*

## **Brønshøj-Husum Lokaludvalg**

Brønshøj-Husum var usikre på, hvor der var problemer, eller hvad der kunne være eksempler på gode cykelparkeringsforhold i kvarteret. Brønshøj-Husum Lokaludvalg bad om at få data fra Cykelparkeringstællingen, så ville de undersøge, om de havde opfølgende kommentarer.

Markeringer i *kursiv* er inputs fra hørings svar afgivet i november 2017.

## **Generelle kommentarer:**

*Kommunen har fået foretaget en optælling af cykelparkeringspladser samt cykler placeret i og udenfor disse på en given dag inden for almindelig arbejdstid. Lokaludvalget har desværre ikke fået resultatet af denne optælling stillet til rådighed. Adspurgt har vi modtaget de 4 steder, hvor denne optælling viste de største problemer med cykelparkering.*

*Disse 4 steder var Brønshøj Torv, Tværvangen og Brønshøjholms Alle (ud imod Frederikssundsvej overfor Svømmehallen på Bellahøj) samt Gadelandet. På Gadelandet drejede det sig primært om området inde bag Føtex. Bortset fra Brønshøj Torv er der tale om privat område. Det er vores indtryk, at ejerne (dvs. boligforeningerne) gør et stort arbejde med at holde styr på cyklerne bl.a. ved jævnlig oprydning. Alle 4 områder fremstår generelt pæne og ordentlige, og cyklister har ingen problemer med at komme af med cyklerne ude at genere anden færdsel.*

*Vi ser naturligvis gerne flere cykelstativer, hvor de naturligt kan passes ind i gadebilledet, men vi mener at ressourcer afsatte til at løse cykelparkeringsproblemer med fordel kan anvendes andre steder.*

## Christianshavn og Indre By Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra hørings svar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – gode eksempler		
Nr.	Sted	Hvorfor fungerer det godt
1	Lagkagehuset, Overgaden Oven Vandet	Stor efterspørgsel fra mange cyklende kunder (desværre bruge metro-brugerne dem)
2	Ny Nørreport	Fungerer godt (men ryddes der nok op?) Bedene er gode
3	Øster Farimagsgade	Skråparkering ved skole. Fungerer fint – spiller fint ind i bybilledet
4	Israels Plads	Torvehallerne gæster bruger dem faktisk (pga. synlighed og mangel ved Torvehallerne)
5	Folketinget	Mange stativer
6	Statens Museum	Indarbejdet godt i haven/parken (men lav kapacitet)
22	<i>Kronprinsessegade</i>	<i>Cykelstativ-løsningen på Kronprinsessegade er god.</i>
23	<i>Farimagsgaderne</i>	<i>Cykelparkeringsløsningerne i Farimagsgaderne er gode eksempler til efterfølgelse.</i>
Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
7	Christianshavns Torv	For få stativer ved Dronningensgade
8	Operaen	Mangler stativer
9	Vesterport St.	Mangler kapacitet
10	Hovedbanen	Mangler kapacitet
11	Højbro Plads	For mange cykler og cykeltaxier
12	Rådhuspladsen	Mangler stativer samt Donkey
13	Pilestrædet	Mangler stativer
14	Magasin	Mangler stativer
15	Østerport St.	Rodet pga. ombygning
16	<i>Proviantgården</i>	<i>Mangler stativer</i>
17	<i>Cinematket</i>	<i>Vi foreslår, at man opsætter cykelstativer ved Cinematket, i Gothersgade og i Landemærket</i>
18.	<i>Webersgade</i>	<i>Her griber cykelparkering om sig og der bør ryddes op, så de gående kan bruge fortovet hensigtsmæssigt</i>
19.	<i>Stockholmsgade</i>	<i>Her griber cykelparkering om sig og der bør ryddes op, så de gående kan bruge fortovet hensigtsmæssigt</i>
20	<i>Vester Voldgade</i>	<i>Her griber cykelparkering om sig og der bør ryddes op, så de gående kan bruge fortovet hensigtsmæssigt</i>
21	<i>Sankt Pauls Gade</i>	<i>Vi foreslår, at man opsætter cykelstativer på bilparkeringspladser i Sankt Pauls Gade og på andre bilparkeringspladser i Indre By, hvor der er beboelsejendomme</i>
24	<i>Frederiksborggade</i>	<i>Vi foreslår, at man friholder Frederiksborggade for buskørsel, der i stedet lægges i Gothersgade, for derved at kunne opsætte cykelstativer i Frederiksborggade ved Torvehallerne.</i>
25	<i>Store Strandstræde</i>	<i>Lange cykelstativer er en hindring for fodgængere, der ønsker</i>

		<i>at krydse en gade. Det gælder eksempelvis cykelstativerne i Store Strandstræde</i>
26	Krystalgade	<i>Lange cykelstativer er en hindring for fodgængere, der ønsker at krydse en gade. Det gælder eksempelvis cykelstativerne i Krystalgade.</i>
27	Metrokælderens v. Kgs. Nytorv	<i>Forvaltningen bør skilte bedre for muligheden for at parkere sin cykel i kældre ved metrostationerne, fx på Kongens Nytorv. Samt opstille cykelpumper</i>
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udfyldning</b>
	Parker, stræder og gågader	
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelredegørelse 2018</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udfyldning</b>
28	Børnehaver – Børnebyen	
29	Events – eks. Papirøen	
	Hovedbanen	
30	Christianshavns Beboerhus	<i>Mere cykelparkering i Dronningensgade ved Christianshavns Beboerhus</i>
31	Christianshavns Bibliotek	<i>Mere cykelparkering i Dronningensgade ved Christianshavns Bibliotek</i>
<b>Prioritering af initiativer – længere sigt frem mod 2025</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udfyldning</b>
	Hovedbanen	

### Generelle kommentarer:

Inspiration fra Bern, Basel og Holland i forhold til finansieringsmodeller samt kapacitet.

Generelt mangler der skråstativer på ejendomme. Der står alligevel cykler, så bedre med ordnede forhold.

### Indre By Lokaludvalg

- *Døde cykler er en del af problemet med manglende cykelparkering i Indre By. Vi foreslår, at man med jævne mellemrum og meget mere systematisk og intensivt end nu gennemgår de cykelstativer, der er til stadighed er overfyldte, for døde cykler, for på den måde at sikre, at ingen cykler står længere end 6 uger i et cykelstativ, fx cykelstativerne på Nørreport.*
- *Hensynsløs cykelparkering er et stort problem i Indre By, også i forhold til tilgængelighed. Vi foreslår, at forvaltningen kommunikerer om hensynsfuld cykelparkering overfor cyklisterne.*
- *Der bør udarbejdes fremtidsprognoser om antallet af cykler hhv. biler. Hvis det ser ud til, at antallet af cykler øges kraftigt, bliver kommunen tvunget til at udpege større nye områder til cykelparkering. Planerne om at terrorsikre Middelalderbyen med afspærringer for trafik kan også få en betydning her. Lokaludvalget opfordrer forvaltningen til koordinere de forskellige tiltag i Indre Bys gaderum, så der fra start indtænkes rigelig cykelparkering i anlægsprojekter i vores bydel.*

Uddrag fra Indre Bys bydelsplan, som forvaltningen gerne må inddrage i Prioriteringsplan for Cykelparkering:

- *Cykelparkeringen i Indre By skal optimeres samtidig med, at kulturen omkring cykelparkering skal forbedres. En optimering af cykelparkering skal omfatte etablering af cykelparkering.*
  - *i trygge og let tilgængelige cykelparkeringshuse og –kældre med mulighed for at få luft i dækkene*
  - *i 10 m-zonen ved vejkryds*
  - *på nedlagte bilparkeringspladser*
  - *ved en løbende indsats for at fjerne ”døde” cykler, herunder en ordning hvor private grundejere får tilladelse til at fjerne cykler*
  - *med aftaler med offentlige institutioner om etablering af flexparkeringspladser på deres ejendom, som i dagtimerne benyttes til bilparkering og i resten af døgnet til cykelparkering.*
  - *Kulturen vedr. parkering af cykler skal ændres med vedvarende kampagner, der appellerer til cyklisternes humor og forståelse for problemet, samt – hvis muligt - med bødeaktioner.*
- *Lokaludvalget ønsker, at brugen af delebiler skal udbredes for derigennem at reducere bilkørslen og behovet for parkering i byen. En måde at udbrede ordningen på er ved at etablere cykelparkering ved delebilparkeringspladser, så de, der bor et stykke fra en delebilparkeringsplads, kan cykle mellem bopælen og delebilparkeringspladsen.*
- *Overordnet ønsker lokaludvalget, at beboerne i Indre By har adgang til en (bil)parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Hvis man skal gå mellem bopæl og parkeringsplads, bør afstanden være max. 500 m, men hvis man etablerer cykelparkering ved parkeringspladserne, så beboerne kan cykle til deres parkerede bil, kan afstanden mellem bopæl og parkering godt være op til 7-800 m.*

## Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra hørings svar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
1	Start Enghavevej	Afuk og ved events
2	Skolen Ellebjerg	
3	Sjælør st.	
8	Flaskegade UCC	
9	Carlsberg st.	Klarere markering i belægning, også problemer ved blæst
10	Butikker ved Istedgade og Vesterbrogade	Fx Lidl, Jysk
11	Hovedbanegården og Dybbølsbro st.	
12	Matthæusgade (Westmarket/Netto)	Det er forbudt at parkere på Vesterbrogade
13	Matthæusgade, SuperBrugsen	
14	Værnedamsvej + Føtex	
15	Tapperitorvet	Føtex og Netto
16	Sdr. Boulevard fra Ny Carlsbergvej – Dannebrogsgade	Primært Nat, Caféer, Absalon
17	Kødbyen	
18	Halmtorvet, Super Brugsen	
19	Nyt teater (Østre Kapel/Sydhavn Teater	

20	Oehlenschlägersgade skole	Vesterbro Lokaludvalg vil gerne indgå i dialog om udfordringer med cykelparkering i området, f.eks. ved Oehlenschlägersgade skole
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
1	Start Enghavevej	Afuk og ved events
9	Carlsberg st.	Klarere markering i belægning, også problemer ved blæst
15	Tapperitorvet	Føtex og Netto
18	Halmtorvet, SuperBrugsen	
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelredegørelse 2018</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
8	Flaskegade UCC	
11	Hovedbanegården og Dybbølsbro st.	
12	Matthæusgade (Westmarket/Netto)	Det er forbudt at parkere på Vesterbrogade
13	Matthæusgade, SuperBrugsen	
16	Sdr. Boulevard fra Ny Carlsbergvej – Dannebrogsgade	Primært Nat, Caféeer, Absalon
<b>Prioritering af initiativer – længere sigt frem mod 2025</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
11	Hovedbanegården og Dybbølsbro st.	
<b>Lokale samarbejdspartnere</b>		
Butikker ved Istedgade og Vesterbrogade (fx Lidl, Jysk)		

## Nørrebro Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

<b>Cykelparkering i de enkelte bydele – gode eksempler</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Hvorfor fungerer det godt</b>
1	Mærsk-tårnet (Panum), Blegdamsvej	Cykelparkeringskælder tænkt ind i byggeriet
3	AB Grønnegården, Prinsesse Charlottes Gade	Der er kommet cykelstativer op langs facaderne og bedre ordnede cykelparkeringsforhold
4	Nørrebros Runddel	Generelt ok, men udfordringer
6	Nyt stativ på den anden side af højbanen	Der var behov
<b>Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Hvem er det et problem for? Og Hvorfor</b>
2	Empire bio, Guldbergsgade	
5	Irma/Lagkagehuset ved Runddelen	Tit overbelastning og cykler flyder ind over gangbaner. Problem for tilgængelighed
7	Området ved Nørrebro Station	Ikke nok stativer
8	Supermarkeder på Nørrebrogade	Smalle fortove og dårlige parkeringsforhold. Problem for både handlende på cykel og tilgængelighed for fodgængere.
9	UpTown ungdomsboliger, Mimergade	Lokalplan har ikke taget højde for lejlighedsstørrelse og antal beboere = ikke nok parkeringsmuligheder

10	Sankt Hans Torv	Kun ét stativ på torvet, som altid er overbelastet. Cykler blokerer gangbanen/ledelinjer
11	Blågårdsgade ved Nørrebrogade	Stor ophobning af parkerede cykler ud for Røverkøb, særligt aften timer. Blokerer for fremkommelighed
12	Griffenfeldsgade ved Tjørnegade	Nye caféer har resulteret i cykelrod ved hjørnet. Eneste facade, som ikke har café på hjørnet er derfor overbelastet af cykler
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
	Generelt ved caféer/barer/restauranter på: Elmegade, Ravnsborggade, Sortedams Dossering, Jægersborggade	Stor udfordring særligt aften timer og nattetimer i weekend. Ikke plads nok til at kunne parkere sin cykel. Det går ud over både beboeres og forbipasserendes tilgængelighed.
13	Peblinge Dossering	Mere cykelparkering i forbindelse med omlægning af trafikken
8	Nørrebrogade	Behov for bedre cykelparkeringsløsninger ved de store indkøbsmuligheder
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelredegørelse 2018</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
	Ikke stedsspecifikt	Adfærdsændring
		Mulighed for flytning af cykler (adfærdsændring)
		Flere løsninger med aflåst parkering
		Gøre kælderparkering mere attraktiv (Inspiration fra fx Malmø)
		Fokus på belastningen ved nye metrostationer
		Hyppigere opmærkning af cykler ved stationer og store knudepunkter
<b>Prioritering af initiativer – længere sigt frem mod 2025</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/udbygning</b>
	Ikke stedsspecifikt	Adfærdsændring
		Nye stativløsninger (fx hævet over jorden)
		Nye lokalplaner skal kræve mere cykelparkering fx ved ungdomsboliger

### Generelle kommentarer:

Generelt ved caféer/barer/restauranter på: Elmegade, Ravnsborggade, Sortedams Dossering, Jægersborggade. Generelt stort problem med cykelparkering på gaderne med café/restaurantliv. Problem for beboere i gaden, hvis porte/indgange blokeres samt problem for tilgængelighed på fortovene.

*Der skal ses på om man nogen steder kan omdanne bilparkering til cykelparkering. I 10 meters zonen ved kryds foreslår lokaludvalget at de sidste 5 m kan udnyttes til cykelparkering.*

*Lokaludvalget opfordrer til at kommunen arbejder på at indføre en moderne registrering af cykler (f.eks. chip), som kan lette identificering og finde f.eks. stjålne cykler.*

*Der skal være en særlig opmærksomhed på fremkommelighed på fortove ift. cykelparkering.*

## Valby Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
1	Sdr. Fasanvej 90	Lægehus + Rema1000
2	Ny Ellebjerg st., Syd+Vestside	Pendlere
3	Valby Langgade strøg, Spinderiet, Tingstedet + Valby st	Overlappende behov
4	Skolegade + Valby bibliotek	Skolegade: Adgang til Valby st. fra nordsiden
	Generelt er der smalle fortove i området Valby st – Spinderiet – Tingstedet – Valby Langgade strøg	
5	<i>Toftegårds Plads Nord</i>	<i>Behovet for cykelparkeringspladser på Toftegårds Plads Nord, på vestsiden af pladsen i forbindelse med busstoppestedet for 8A i retning mod Valby Station. Mange cyklister tager bussen herfra, men har ikke mulighed for at parkere deres cykel.</i>
Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker		
Nr.	Sted	Evt. Begrundelse/udbygning
1	Sdr. Fasanvej 90	Lægehus + Rema1000
Prioritering af initiativer – kort sigt Cykelredegørelse 2018		
Nr.	Sted	Evt. Begrundelse/udbygning
4	Skolegade (+ Valby bibliotek)	Adgang til Valby st. fra nordsiden
5	<i>Toftegårds Plads Nord</i>	<i>Behovet for cykelparkeringspladser på Toftegårds Plads Nord, på vestsiden af pladsen i forbindelse med busstoppestedet for 8A i retning mod Valby Station. Mange cyklister tager bussen herfra, men har ikke mulighed for at parkere deres cykel.</i>
Prioritering af initiativer – længere sigt frem mod 2025		
Nr.	Sted	Evt. Begrundelse/udbygning
2	Ny Ellebjerg st, Syd+Vestside	Pendlere

## Vanløse Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – gode eksempler		
Nr.	Sted	Hvorfor fungerer det godt
1	Jyllingevej st.	Overdækkede pladser
2	Flintholm st.	Den del der er under stationens halvtag. Overdækning, cyklerne står i tørvej
Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
3	Vanløse torv	Cyklister, gående. Lokaludvalget havde dog ikke yderligere kommentarer, da de forventer problemerne bliver løst med

		åbningen af Vanløsecenteret + Cykel P i konstruktion
4	Frode Jakobsens Plads	Parkering udenfor stativ. Parkeringen blokerer for gennemgang på pladsen. Der er opmærkning der viser hvor cykler ikke må holde, men den opmærkning kunne godt trænge til en opfriskning
5	Damhusdæmningen	Problemer ved arrangementer, der kommer mange cykler til
<b>Prioritering af initiativer – kort sigt, pulje til at imødekomme lokale ønsker</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Sted</b>	<b>Evt. Begrundelse/uddybning</b>
3	Vanløse Torv	Lokaludvalget forventer problemerne bliver afhjulpet af eksisterende initiativer
4	Frode Jakobsens Plads	Opfriskning af opmærkningen ved Frode Jakobsens plads
5	Damhusdæmningen	Kortlægning + forsøg med eventparkering
<b>Lokale samarbejdspartnere</b>		
Entreprenører, supermarkeder der udvider og lignende aktører.		

### Generelle kommentarer:

Lokaludvalget syntes det er vigtigt at cykelparkeringsnormer skrives ind i lokalplaner og nybyggeri.

Facader langs etagebyggerier har ofte mange cykler, de kommer sjældent om i gården (selv hvis der er plads)

### Østerbro Lokaludvalg

Markeringer i *kursiv* er inputs fra høringsvar afgivet i november 2017.

Cykelparkering i de enkelte bydele – problematiske steder		
Nr.	Sted	Hvem er det et problem for? Og Hvorfor
1	<i>Nordre Frihavsgade (ved Trianglen)</i>	<i>Der mangler en løsning på cykelparkeringen på Nordre Frihavsgade op mod Østerbrogade. Flexparkeringen ud for Ingrid Jespersens Skole synes at fungere udemærket, men alligevel er cykelpladserne mod facaderne fyldt op konstant, så man ikke kan parkere sin cykel ved fx Apoteket, når man skal derind, uden at rykke andre cykler.</i>
2	<i>Øster Allé</i>	<i>Behov for cykelparkering i den allersydligste ende af Øster Allé, selv når Metropladsens cykelparkering etableres.</i>
3	<i>Remisen</i>	<i>Mere Cykelparkering op til fritidsinstitutionens mur ved Remisen på trianglen</i>
4	<i>Ryesgade (v. Østerbrogade)</i>	<i>Cykelparkering i den ende af Ryesgade, der støder op til Østerbrogade</i>
5	<i>(tæt ved) Victor Borges Plads</i>	<i>Mere cykelparkering ved Victor Borges Plads, men ikke på selve pladsen</i>
6.	<i>Østerbrogade (Nord for Trianglen)</i>	<i>Østerbrogade mod nord fra Trianglen mod Nøjsomhedsvej. I lokaludvalgets løsning (Østerbrogadeprojektet) flytter vi bustoppet midt i Østerbrogade på Trianglen op til ud for banken nord for Nordre Frihavsgade og lukker skrågaden</i>

		<i>over Trianglen, hvorved der vindes en hel vejbane i Østerbrogade mod nord. Dermed kan den nye brede cykelsti lægges ud i nærmeste vejbane og fortovet gøres bredere ved at inkludere den nuværende cykelsti. I løsningen indgår også at ændre på krydset Grønningen-Folke Bernadottes, så to bilspor fra Indre by drejes ad Folke Bernadottes Allé ved i god tid inden i Grønningen at føre cykelstien ud til venstre for de to spor, så mere biltrafik afvikles ad Folke Bernadotte og mindre ad Østerbrogade.</i>
7	<i>Svanemøllen Station</i>	<i>Svanemøllen Station – her er problemerne ikke mangel på cykelpladser men at man som fodgænger ikke kan komme forbi og til stationen.</i>
8	<i>Netto (Nordre Frihavsgade)</i>	<i>Ved Netto i Nordre Frihavsgade.</i>
9	<i>Østerbrogade (ml. Nordre Frihavsgade-Rosenvængets Allé)</i>	<i>Cykelstier har klemt fortove, og det er skidt. Fortovene er en del steder for smalle og det skaber problemer med at trække og parkere cykler. Værste delstrækning er fortovet fra Nordre Frihavsgade og forbi Normanns butik.</i>

### **Generelle kommentarer:**

1. *Ikke cykelparkering på gadehjørner.*
2. *De handlendes udstillinger tager for meget af fortovene.*
3. *Færre cykelpladser helt op til fodgængerovergangene.*

*Ad mødet i Østerbro Lokaludvalg den 14. november 2017. Protokolbemærkning og Mindretalsudtalelse til Dagsordenens punkt 14: Input til workshop om cykelparkering.*

*To medlemmer finder den udarbejdede udtalelse om cykelparkering på Østerbro misvisende, og skal i forbindelse med cykelparkerings-løsninger præcisere følgende:*

- *Etablering af cykelparkering må ikke medføre nedlæggelse af parkeringspladser til biler*
- *Etablering af cykelparkering må ikke medføre fjernelse eller inddækning af vejbaner*
- *Etablering af cykelparkering må ikke genere det lokale erhvervsliv, som også har brug for andre kunder end de lokale*
- *Man kunne måske visse steder se på, om reglerne for udstillingsmateriale i det offentlige rum overholdes*
- *De nuværende forhold for cykelparkering på Østerbro fungerer efter omstændighederne rimeligt. Alle former for trafikanter - biler, cykler, forgængere - lider under, at vi er ved at være for mange borgere på Østerbro - og i det øvrige København*

## 2. Dansk Fodgænger Forbund

### Opsamling på møde om Prioriteringsplan for cykelparkering den 10. oktober 2017

Dansk Fodgænger Forbund repræsenteret ved:

- Ullaliv Friis
- Anne Brix Christiansen
- Hans Erik Hansen

Følgende er en opsummering af de pointer, der kom frem på mødet. Derudover fremsendes præsentationen og som lovet et link til Fodgængerstrategi og Tilgængelighedskortlægning.

Generelt er det positivt, at kommunen arbejder for at forbedre forholdene omkring cykelparkering i byen. En del af løsningen bør være, at adgangsforholdene til cykelparkeringen etableres på en måde, så cyklisterne ikke kører på kryds og tværs hen over fodgængerarealer for at komme hen til cykelparkeringen. Samtidig skal cykelparkeringen placeres strategisk ift. adgang til stationerne og have tilstrækkelig kapacitet, da den ellers ikke bliver benyttet, og cyklerne i stedet parkeres til gene for andre trafikanter.

Det er en udfordring, at cyklisterne ikke overholder regler for afstande der skal friholdes, så der er god tilgængelighed for fodgængere og handicappede. Ledelinjer respekteres heller ikke. Reglerne bør håndhæves. Det ville være godt med et parkeringsvagt-korps som bilparkering.

I temaerne for planen mangler busstoppesteder, hvor det vil være godt med mere organiseret og pæn cykelparkering både af hensyn til fodgængerne og for at øge interessen for kombinationsrejser cykel-kollektiv trafik. Konkret kunne der tages udgangspunkt i den nye linje 5C i forhold til cykelparkering ved strategiske busstoppesteder.

Der blev fremhævet et par gode eksempler på cykelparkering, der også sikrer gode forhold for cyklisterne:

- Vanløse Station – der er tydelig markering både i farven på belægningen og med symboler hvor cyklerne må parkeres, og hvor arealerne er reserveret til gangareal.
- Nørreport – cykeløerne fungerer godt, og det er behageligt at de er nedsænket. Dog udfordring, at cyklerne kører hen over pladsen for at parkere cyklen og dermed generer fodgængerne.

Eksempler på problematiske steder:

- Husum Station: cykelparkeringen er for langt fra der, hvor cyklisterne kommer fra, så de parkerer bare tæt på indgang og på smal cykel-fodgænger bro med direkte adgang til perronerne.
- Nørreport på hjørne ved Nordea hvor parkerede cykler blokerer for passage/indgang
- På Frederiksborggade fra Nørreport og forbi Torvehallerne
- På Søruten, hvor parkerede cykler står på gangareal. Der pågår dialog med forvaltningen om at etablere cykelparkeringen i det grønne område i stedet.

### 3. Cyklistforbundet

#### Opsamling på møde om Prioriteringsplan for cykelparkering den 3. oktober 2017

Følgende er en opsummering af de pointer, der kom frem på mødet. Derudover fremsendes præsentationen samt den første kortlægning som en del af Cykelredegørelse 2016. Meld gerne tilbage til mig, såfremt nogle af pointerne skal præciseres eller uddybes, og hvis I kan pege på andre problematiske steder end dem, vi pegede på i 2016. Sidstnævnte skal jeg gerne have i hænde senest onsdag den 15. november 2017.

#### Stationerne

- Her bør fokus lægges jf. Cykelregnskabet, da borgerne har stor utilfredshed med cykelparkering ved stationer. Vi bør skele til det, man kan i andre lande, hvor man bygger store cykelparkeringsanlæg med direkte adgang til perronerne/stationerne. Det er løsninger, der batter noget – vi kan ikke løse problemerne ved de største stationer med de nemme og billige løsninger.

#### Butikker og indkøb

- Prioriter en indsats her, da borgerne (jf. cykelregnskabet) mener der er et behov. Lidl og de nye multifunktionelle stativer på pladsen foran Føtex ved Nørrebro Station er gode eksempler på at fokus og indsats lykkes.
- Fx kunne man afsætte en pulje til simple 'butikstativer' som de handelsdrivende kan sætte frem foran butikken i åbningstiden.

#### Politisk

- En statslig pulje til store anlæg vil kunne hjælpe ift. cykelparkering ved stationer. Måske italesættes som en fælles kommunal interesse overfor staten.
- Derudover opfordres kommunen til at lægge politisk pres på fonde som eksempelvis Realdania.
- I begge sammenhænge en god ide at sammenligne med øvrige store investeringer i anden infrastruktur. Vi skal ikke italesætte store cykelparkeringsfaciliteter som værende dyre som det eksempelvis skete med Tietgensbro.
- I fx Holland går indtægterne fra bilparkering til at finansiere cykelparkering. De penge fra parkeringsafgifter, der i DK går til staten, bør kommunerne kunne anvende til at forbedre cykelforholdene.
- Staten bør indføre en skrotpræmie for cykler, så borgerne afleverer deres gamle udslidte cykler.

#### Blandede indsatser

- Generelt vigtigt at vi har fokus på den gode hverdagsoplevelse fx ved skoler og institutioner.
- God ide at aktivere butikkerne i form af en pulje og rådgivning.
- God ide at udnytte 10-m zonen til cykelparkering, hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Men obs på, at fortovsudvidelser ikke presser cyklisterne, så de bliver utrygge blandt bilisterne.
- Der skal arbejdes med stativløsninger, hvor man kan låse cyklen fast. Det kan også være en model som i Norge, hvor der flere steder er en stang, hvorpå man kan lade sin cykellås hænge, så man ikke skal slæbe den med frem og tilbage hver dag – relevant ved steder, hvor man kommer ofte og parkerer i længere tid.

- God ide at udnytte de gode erfaringer fra Nørreport.
- Vigtigt at kombinere cykelparkering med skybrudsløsninger.
- Intensivere oprydning i efterladte cykler, også at opfordre boligforeninger og gøre det lettere for folk at komme af med deres cykler
- God ide at understøtte/opfordre cykelsmede til at tilbyde låncykler
- God ide med mere flexparkering
- Cykelparkering skal indrettes, så det ikke udgør en barriere for andre.
- Brug løsning som ved Nørrebro Station, hvor cykelparkering kombineres med begrønning og ophold, ex etableres i små cirkler omkring blomster.
- Vigtigt at fokusere på busstoppesteder også. Gode løsninger i forbindelse med Supercykelstierne udenfor København.
- God cykelparkering ved Malmø Stadion.
- God ide at lave retningslinjer for arrangementer og events, så der opstilles nok midlertidigt cykelparkering. Det fungerede godt til Ungdommens Folkemøde.

# BILAG 2D.

## - IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGSPROJEKTER

OVERSIGT OVER IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGSPROJEKTER					
	Bevilling	Anlægsmidler	Antal pladser	Periode	Geografi
1. Valby Station	Budget 2017	9,5 mio. kr.	400	2017-2019	Valby St. - kontakt Nadine Neugebauer, CUA
2. Dybbølsbro	Budget 2017	56,0 mio. kr.	?	2017-2019	Dybbølsbro - kontakt Jonas Gammelgård, CUA
Pulje til lokale behov	Budget 2017	3,8 mio. kr.	1.000	2017-2020	Bydækkende
3. Supp. cp ved Metro Cityringen	Budget 2017	3,8 mio. kr.	600	2017-2019	Enghave plads, Kgs. Nytorv, Kbh. H, Marmorkirken, Nørrebro st., Poul Henningsensplads, Rådhuspladsen, Skjolds Plads, Trianglen, Vibenhush Runddel og Østerport
Partnerskaber	Budget 2017	3,0 mio. kr.	?	2017-2018	
Cykelparkeringstårn	Budget 2018	3,5 + 3,5 (DSB)	60	2017-2020	Ikke fastlagt endnu
5. Reventlowsgade	Budget 2018	9,0 mio. kr.	180	2017-2019	Reventlowsgade - kontakt Peter Johannesen, CNA
6. Større busstop	Budget 2016	1,176 mio. kr. (KK)	214	2015-2017	CP er anlagt
OVERSIGT OVER PROJEKTER, HVOR CYKELPARKERING INDGÅR					
	Bevilling	Anlægsmidler	Antal CP	Periode	Geografi
7. Vendersgade	Budget 2017	21,2 mio. kr.	50-100	2017-2020	Vendersgade
8. Nordre Frihavsgade	Budget 2018	25,3 mio. kr.	150		"Nordre Frihavsgade (fra Trianglen til Strandboulevarden) ca. 200 flexpladser"
Parkering 10-meter zonen	Budget 2018	2,2 mio. kr.	?	2018	Ikke fastlagt endnu
Hastighedsdæmpende foranstaltninger	Budget 2018 + OFS	5,2 mio. kr +		2017-2018	Ikke fastlagt endnu
9. Rømersgade/Linnesgade + Nybrogade	OFS	27,7 mio. kr.	Op til 100	2018-2020	Rømersgade/Linnesgade + Nybrogade - præcis placering ikke fastlagt endnu

## IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGS-PROJEKTER PRIMO 2018



# BILAG 2E.

## - CYKELPARKERINGSBEHOV FOR STATIONER 2025

### KAPACITETSBEREGNINGER

Beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed, da det kun er muligt at give et groft skøn over fremtidens transportmønstre. I beregningen er der brugt de nyeste passagerprognoser fra høringsudkastet til "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" samt udtræk fra DTUs Transportvaneundersøgelser i 2007-2016. Udtrækket er lavet på 10 år for at sikre en stor nok mængde data. Statistisk set er data for de mindste stationer ikke store nok, men vil kunne præciseres senere.

Se desuden regneeksemplet for Københavns Hovedbanegård efterfølgende for en uddybning af beregningerne. Lignende beregninger er lavet for samtlige stationer.

<b>KAPACITETSBEREGNINGER FOR STATIONER</b>					
<b>Station</b>	<b>Stativer 2017</b>	<b>Cykler 2017</b>	<b>Fremskrivning +25%</b>	<b>Behov 2025</b>	<b>Stativer - behov</b>
Hovedbanegården	2076	3133	3916	9.486	7.410
Østerport Station	862	1060	1325	6259	5397
Vanløse Station*	597	847	1059	4129	3532
Vestamager Station	262	415	519	3217	2955
Flintholm Station	670	661	826	1061	391
Kongens Nytorv Station	181	309	386	2257	2076
Hellerup Station	383	258	323	1927	1544
Nørrebro Station	205	321	401	1973	1768
Nordhavn Station	603	731	914	2223	1620
Nørreport Station	1826	1822	2278	3484	1658
Ny Ellebjerg Station	137	148	185	1542	1405
Ørestad Station	350	370	463	1802	1452
Valby Station	807	648	810	1805	998
Vesterport Station	238	288	360	1171	933
Christianshavn Station	193	260	325	1296	1103
KB Hallen Station	18	16	20	805	787
Dybbølsbro Station	91	273	341	692	601
Lergravsparken Station	346	416	520	1029	683
Svanemøllen Station	422	462	578	977	555
Ryparken Station	400	258	323	812	412
Islands Brygge Station	330	392	490	833	503
Amagerbro Station	430	538	673	1007	577
Vigerslev Allé Station	84	96	120	432	348
Øresund Station	100	99	124	493	393
Ålholm Station	65	69	86	312	247
Husum Station	235	201	251	477	242
Danshøj Station	84	76	95	323	239
Sjælør Station	166	113	141	389	223
Fuglebakken Station	50	90	113	244	194
Sydhavn Station	288	267	334	431	143
Bispebjerg Station	213	207	259	327	114
Islev Station	139	71	89	193	54
Langgade Station	100	39	49	137	37
Amager strand Station	105	197	246	104	-1
Grondal Station	89	99	124	37	-52
Jyllingevej Station	112	70	88	35	-77
Sundby Station	135	85	106	62	-73
Bella Center Station	145	222	278	61	-84
Femøren Station	200	237	296	109	-91
DR Byen Station	1060	401	501	1025	-35
Emdrup Station	341	182	228	115	-226
Carlsberg Station	646	352	440	269	-377

## REGNEEKSEMPEL – KØBENHAVNS HOVEDBANEGÅRD

De væsentligste forudsætninger for beregningerne er:

- Fremtidigt passagertal på KH er fra Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.
- Der regnes med en vis "dobbeltudnyttelse" af cykelstativerne, svarende til at kun 60% af samtlige cykler i løbet af dagen har behov for et cykelstativ i spidstimen. Det stemmer med dagens situation.
- Der regnes med et tillæg på 10% for cykler parkeret i flere dage.
- Det umiddelbare parkeringsbehov er tillagt 10% kapacitet til herreløse cykler. Dette tal kan muligvis nedbringes ved hyppigere/mere konsekvent oprydning.
- Det umiddelbare parkeringsbehov er tillagt 10% kapacitet til overskudskapacitet, så cykelparkeringen ikke opleves stuvende fuld.

Som supplement til passagertallene kan man på baggrund af DTUs transportvaneundersøgelse (TU) opstille følgende nøgletal for København H for 2016 og 2025:

Der er anvendt passagertal tal fra Trafikstyrelsens trafikplan kombineret med passagerfordelinger og cykelandele fra transportvaneundersøgelsen. Bemærk at der anvendes påstigertal for at gøre oversigten enklere at læse; én påstiger=én cykel. Tallene er behæftet med en vis usikkerhed. I det følgende gennemgås oversigten:

### Passagerer med KH som bopælsstation

Bopælspassagererne udgør ca. 22% af passagererne på KH, men ejer langt størstedelen af cyklerne i stativerne. Cykelandelen blandt bopælspassagererne er ca. 40%.

### Passagerer med KH som destinationsstation

Oveni bopælspassagererne kommer "destinationspassagererne", som skal til en arbejdsplads eller et fritidsformål i området omkring KH. De udgør ca. 78% af passagererne på KH, men kun ca. 6% af dem cykler mellem station og destination.

### Fradrag og tillæg i parkeringsbehovet

Oveni den umiddelbare opgørelse af parkerede cykler på KH, er der en række faktorer, som kan øge eller formindske behovet for parkeringspladser. Størrelsesordenen af disse faktorer er skønnet for at kvalificere vurderingen:

- Fradrag for dobbeltudnyttelse. Behovet for fysiske cykelparkeringspladser er lavere end antallet af parkerede cykler i løbet af dagen. Når pendleren med arbejdsplads i Indre by har fjernet cyklen i stativet om morgenen, er der fx plads til en beboers cykel. Det vurderes at 40% af cyklerne i løbet af dagen, ikke har behov for et stativ i spidstimen.
- Tillæg for udækket behov blandt gående og buspassagerer. Hvor stor en del af nuværende gående og bustilbringere ville foretrække at cykle til KH i stedet – hvis der var bedre mulighed for at parkere cyklen? Antages at opveje faldet i cykeltilbringere som følge af metroen.
- Tillæg for flerdagesparkerede cykler. Sættes til 10% af det umiddelbare parkeringsbehov.
- Tillæg for overskudskapacitet. Sættes til 10% af det umiddelbare parkeringsbehov.

REGNEEKSEMPEL – HOVEDBANEGÅRDEN						
Hverdag 2027	TOG			METRO		
	Passagerer med KH som bopælsstation	Passagerer med KH som destinationsstation	Alle passagerer på KH	Bopæl	destination	Alle
<b>Passagerer (påstigere)</b>	17.765	62.985	80.750	12.100	42.900	55.000
<b>Cykelandel blandt passagerer</b>	40%	6%	13%	10%	1%	3%
<b>Antal passagerer med cykel</b>	7.106	3.779	10.885	1.210	429	1.639
<b>heraf cykler med toget (15%)</b>	-1.066	-567	-1.633			
<b>Parkerede cykler</b>	6.040	3.212	9.252	1.210	429	1.639
<b>Fradrag for dobbeltudnyttelse (40%)</b>	-2.416	-1.285	-3.701	-484	-172	-656
<b>Tillæg for flerdagesparkerede cykler (10%)</b>	604	321	925	121	43	164
<b>Parkeringsbehov</b>	4.228	2.249	6.477	847	300	1.147
<b>Tillæg for herreløse cykler (10%)</b>	423	225	648	85	30	115
<b>Tillæg for overskudskapacitet (10%)</b>	604	321	925	121	43	164
<b>Samlet parkeringsbehov</b>	5.255	2.795	8.050	1.053	373	1.426
<b>I alt 8.050+1.436 = 9.486</b>						