



TM2c Mere og bedre cykelparkering

11. august 2015



Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Der er et stort efterslæb på etablering af cykelparkering i København, og ifølge det seneste Cykelregnskab er kun 33 % af københavnernes tilfredse med cykelparkeringsmulighederne generelt i byen. Dette understreges af, at der til byens 678.000 cykler i dag kun er ca. 51.000 offentlige cykelparkeringspladser. Prognoser i forbindelse med Optimeringsplan KBH 2025 viser samtidig en forventet stigning for cykeltrafikken på 27 % i 2025, hvilket vil øge presset på den nuværende cykelparkeringskapacitet.

En udbygning af cykelparkeringskapaciteten medfører et øget behov for at sammentænke de klassiske cykelstativer med andre byrumsmæssige anlægsprojekter, hvis der skal kunne etableres det nødvendige antal parkeringspladser fremover, samtidig med at centrale byrum forbliver attraktive og tilgængelige.

Indhold

Katalog for cykelparkering

Pladsen i byen er begrænset, og det er nødvendigt at fastholde rum med plads til byliv og respekt for den lokale egenart. Det er derfor ikke muligt at løse Københavns udfordring med cykelparkering alene ved at etablere klassisk cykelparkering i gadeplan. For at løse efterspørgslen de kommende år, er der derfor behov for større konkret viden om hvilke løsninger, der vil fungere i en københavnsk kontekst. Der er ligeledes behov for at lokalisere hvor i byen, det vil være muligt at etablere højklassede parkeringsanlæg, der matcher den store efterspørgsel særligt i Indre By.

Med højklassede menes ikke nødvendigvis højteknologiske løsninger. Løsningerne vil i høj grad baseres på erfaringer fra udlandet, hvor særligt Holland gennem en årrække har afprøvet forskellige løsninger med stor succes. Løsningerne, som benyttes i eksempelvis Holland og Japan, vil imidlertid kræve megen tilpasning eller videreudvikling for at kunne fungere i en københavnsk kontekst, hvor der skal være fokus på hurtig/høj tilgængelighed. Det bevirker, at der er et behov for grundige undersøgel-

ser og udvikling af løsninger, der kan indpasses i den eksisterende by. Undersøgelsen vil derfor foregå i dialog med interessenter og borgere samt eksperter.

Det ønskes desuden undersøgt, hvor det er muligt at etablere integreret cykelparkering, så det bliver en naturlig del af byrumsprojekter og andre anlægsprojekter. Integreret cykelparkering som eksempelvis på Ny Nørreport kan være adfærdspåvirkende og invitere til, at cyklerne placeres på bestemte steder, hvilket også kan sikre mere æstetiske løsninger. Gode eksempler på integreret cykelparkering er foran Christiansborg, Ny Nørreport, Guldberg Skole, Københavns Erhvervsakademi (KEA) på Nørrebro og Boligslangen i Ørestad.

Undersøgelsen vil resultere i et scenariekatalog over forskellige typer af løsninger med forskellige ambitionsniveauer, indledende foranalyser samt forslag til konkrete lokaliteter. Eksempler på lokaliteter, hvor der allerede er identificeret stort behov for større anlæg, er området omkring Nørreport, Højbro Plads, Østerport Station, Vesterport Station og Nordhavn. Området omkring Hovedbanegården behandles særskilt i forbindelse med midler afsat til Tietgensbro i budget 2015. Lokaliteter for integrerede løsninger kan for eksempel være ved de nye metroforpladser, skoler/institutioner, der står for renovering eller skal nybygges, og Basargrunden ved Nørrebro Station.

Cykelparkering ved større busstop

Der er opnået støtte fra den statslige ”Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering” til projektet ”Cykelparkering ved større busstop”. Der ønskes derfor midler til Københavns Kommunes egenfinansiering af projektet.

Projektet vil forbedre kapaciteten og opgradere cykelparkeringsfaciliteterne med omkring 200-400 cykelparkeringspladser ved udvalgte busstoppesteder, for at gøre det attraktivt for pendlere at kombinere cyklen med bus. Projektet vil tage udgangspunkt i et pilotprojekt langs +Way-ruten i København og vil på baggrund af erfaringerne udvikle et mere generelt koncept, der vil kunne implementeres på andre udvalgte busstoppesteder i København.

Overordnede målsætninger og effekter

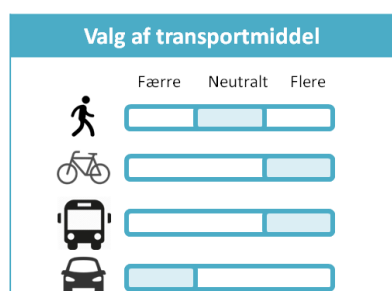
Indsatsen vil sikre, at den fremtidige indsats på cykelparkeringsområdet er baseret på grundig viden om hvilke løsninger, der mest hensigtsmæssigt vil kunne implementeres i en københavnsk kontekst. For udvalgte lokaliteter vil der samtidig forelægge foranalyser med anslået anlægsøkonomi. Dette vil betyde, at fremtidige budgetønsker i forbindelse med forhandlingerne om budget 2017 og 2018 vil være bedre kvalificeret, og afsatte midler kan udnyttes bedst muligt.

Etablering af nye samt opgradering af eksisterende cykelparkeringspladser vil medføre, at flere vælger at kombinere cykel og bus, færre cykler parkeres uhensigtsmæssigt i byrummet samt større tilfredshed med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppestederne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Katalog for cykelparkering	- Bedre viden og optimeret udnyttelse af investeringer.
Cykelparkering ved større busstop	- 200-400 cykelparkeringspladser. - Flere vælger at kombinere cykel og bus. - Færre cykler parkeres uhensigtsmæssigt i byrummet. - Større tilfredshed med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppestederne.
Beskæftigelseffekt (5,2 mio. kr.)	6,2 årsværk

Note: Beskæftigelseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.



Økonomi

Projektet har estimerede udgifter på i alt 5,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem, da nye cykelstativer skal vedligeholdes. Derudover findes et provenutab på 0,06 mio. kr. årligt.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Mere og bedre cykelparkering	5.200	120	58
- Katalog over cykelparkering	4.000		
- Cykelparkering ved større busstop	1.200	120	58

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger

Risikovurdering

Københavns Kommunes arbejde med etablering af cykelparkering vil i høj grad være afhængig af samarbejde med eksempelvis Banedanmark og DSB. Arbejdet med at undersøge muligheder vil derfor kræve dialog med flere parter. Det vurderes dog, at der vil være interesse for samarbejde fra

de relevante parter. Projektet vurderes derfor til at være relativt ukomplikeret.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem, da nye cykelstativer skal vedligeholdes. Derudover findes et provenutab på 0,06 mio. kr. årligt, som er baseret på bedste bud for behovet for nedlæggelse af parkeringspladser.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Katalog</i>							
Katalog over cykelparkering	200	2.000	1.800			4.000	500*
<i>Anlæg – Cykelparkering</i>							
- Projektering		200				200	
- Udførelse		100	800	100		1.000	
Anlægsudgifter i alt	200	2.300	2.600	100		5.200	500*
<i>Afledte serviceudgifter – Cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift			50	120	120	290	
Afledte serviceudgifter i alt		20	50	120	120	290	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		20	58	58	58	194	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		20	58	58	58	194	

Arbejdet med kataloget forventes igangsat i december 2015. Resultaterne vil foreligge i flere faser. Første del af kataloget forventes færdigt i august 2016 og kan dermed indgå i forhandlingerne om budget 2017. Anden del af kataloget forventes færdigt i august 2017 og kan dermed indgå i forhandlingerne om budget 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse - katalog

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Etableringen af cykelparkeringspladser ved større busstop forventes igangsat i februar 2016 og vil ske i 2016-2017. Projektet evalueres i 2018.

Tabel 5. Tidsangivelse – cykelparkeringspladser ved større busstop

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne. Siden budget 2012 er der afsat følgende midler.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	75.000					
Budgetaftale 2013		2.000	53.500	19.500		
Overførselssagen 2012-2013		3.000	12.000	15.000		
Budgetaftale 2014			10.000	40.000		
Overførselssagen 2013-2014			3.000	2.500	6.500	
Budgetaftale 2015				11.700	41.900	21.400
Overførselssagen 2014-2015				1.300	1.200	100
Afsatte midler i alt	75.000	5.000	78.500	90.000	49.600	21.500