



Besvarelse vedrørende Cykelsiloer (Automatisk cykelparkering)

Medlem af Borgerrepræsentationen Katrine Kildgaard (B) har den 5. marts 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Har man i forvaltningen undersøgt potentialet og muligheden for at anlægge såkaldte "cykelsiloer" i København? ("Cykelsiloer" er automatiske cykelparkeringsanlæg under jorden efter japansk forbillede)
2. Har kommunen mulighed for at søge statslig medfinansiering eller medfinansiering fra fonde til at etablere en eller flere "cykelsiloer" i København?
3. Hvor vurderer forvaltningen, at det kunne være relevant at etablere "cykelsiloer", såfremt det er muligt?

25-03-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 4964

Dokumentnummer i F2
129149

Sagsnummer i eDoc
2024-0083445

Svar

1. **Har man i forvaltningen undersøgt potentialet og muligheden for at anlægge såkaldte "cykelsiloer" i København?**

Forvaltningen har undersøgt muligheden for at etablere fuldautomatisk cykelparkering over og under jorden ved Nørreport Station.

Undersøgelsen viser, at en fuldautomatisk løsning vil kunne medføre ekstra kapacitet ved Nørreport. Det vil dog være svært ikke at påvirke stedets byrumsdesign og de nuværende passagemuligheder for fodgængere.

En fuldautomatisk løsning, som indpasses i byrumsdesignet ved Nørreport Station, vil kunne tilbyde mere sikker parkering for de udvalgte cyklister, som vægter dette højt, men kapaciteten vil ikke nødvendigvis blive øget. Det bemærkes, at der i dag er ledig kapacitet i de ydre cykelparkerings-områder ved Nørreport Station, hvorfor det fra en kapacitetsmæssig vurdering primært vil gøre en forskel, hvis de inderste dele udbygges med anlæg i flere etager. Dette vil dog få markante konsekvenser for såvel den arkitektoniske kvalitet som for gangpassage og visuelt udsyn over pladsen.

I Københavns Kommunes Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 er udpeget følgende lokationer, hvor anlæg i konstruktion vurderes relevant: Hovedbanegården; Østerport Station; Vanløse Station; Vestamager Station; Flintholm Station; Kongens Nytorv Station; Hellerup Station; Nørrebro Station; Nordhavn Station; Ny Ellebjerg Station; Ørestad Station; Valby Station; Vesterport Station; Christianshavn Station. Desuden udpeger planen følgende områder, som grænser op til Middelalderbyen, og hvor et anlæg i konstruktion kan bidrage til at mindske presset på cykelparkering inde i selve Middelalderbyen: Området ved Højbro Plads; Området omkring Vandkunsten; Området ved krydset Gothersgade / Adelgade.

Københavns Kommune har i 2018 på baggrund af dialog med DSB og Banedanmark konkluderet, at Dybbølsbro Station var den eneste oplagte lokation til et fuldautomatisk cykelparkeringstårn. Forvaltningen vurderer dog, at det er muligt at skaffe tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet i terræn på selve Dybbølsbro, såfremt forslaget om en om-disponering af arealet på selve Dybbølsbro Dybbølsbro gennemføres, på baggrund af den Trafikale helhedsplan for.

2. Har kommunen mulighed for at søge statslig medfinansiering eller medfinansiering fra fonde til at etablere en eller flere "cykelsiloer" i København?

Forvaltningen har i forbindelse med projektet TM3d *anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter* (Budget 2020) undersøgt muligheden for eksternt medfinansiering af cykelparkering i konstruktion ved Københavns Hovedbanegård. Projektet er stadig i gang, men forvaltningen vurderer på baggrund af indsatsen i det projekt, at der er begrænset mulighed for at opnå medfinansiering fra fonde til at etablere cykelparkering i konstruktion ved Københavns Hovedbanegård.

Københavns Kommune har mulighed for at søge den nationale cykelpulje om medfinansiering til cykelinfrastruktur. Under det nuværende administrationsgrundlag, der gælder for cykelpuljen til og med 2025, vurderer forvaltningen, at muligheden for at opnå medfinansiering til projekter, der kun omfatter cykelparkering, er meget begrænset.

3. Hvor vurderer forvaltningen, at det kunne være relevant at etablere "cykelsiloer", såfremt det er muligt?

Forvaltningen anbefaler som udgangspunkt, at der ikke arbejdes videre med fuldautomatiske, underjordiske cykelparkeringsløsninger i København. Dette da forvaltningen vurderer, at den forbedrede cykelparkeringskapacitet ikke står mål med omkostningerne ved at etablere og drive fuldautomatiske løsninger.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>

Mikkel Balskilde Hansen
Områdechef