

## Afrapportering fra workshop om cykelprioriteringsplan

Lokaludvalgene var den 2. oktober 2017 indbudt til at komme med input til en prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025. Planen vil i foråret 2018 indgå i den samlede cykelredegørelse forud for forhandlinger om budget 2019. På den korte bane er afsat et beløb til etablering af omkring 1.000 pladser, som kan gennemføres inden da.

Mens der generelt er stor tilfredshed med cykelforholdene i København, er tilfredsheden med cykelparkering så lav som 37 pct. Kommunen har et mål om, at dette tal skal op på 70 pct. i 2025, og at en forbedret cykelparkering vil bidrage til, at endnu flere cykler. Cykling til arbejde skal op på 50 pct. mod 41 pct. i dag, mens 75 pct. skal cykle, gå og/eller anvende kollektiv transport mod nuværende 67 pct.

Cykelparkering handler også om 1) kampen om pladsen i byen, 2) bilparkering, 3) tilgængelighed, 4) funktionalitet og 5) æstetik. Forvaltningen vil anvende planen til at prioritere, udpege indsatsområder og initiativer.



Gruppearbejde mellem lokalområderne Indre By og Christianshavn

Efter drøftelse i plenum blev deltagerne fordelt i mindre grupper, som blev bedt om, at komme med eksempler på, hvor cykelparkeringen fungerede, og hvor der var behov for forbedringer.

Med Inderhavnsbroen og snart også Lille Langebro er Indre By og Christianshavn blevet tættere forbundet. Cykelparkeringen ved Nørreport og over for Torvehallerne er blevet forbedret, mens den er meget utilfredsstillende ved Hovedbanegården og øvrige stationer.

For så vidt angår Christianshavn nævnte jeg som noget positivt, at der var etableret cykelparkering ud for Lagkagehuset på Overgaden oven vandet. Desværre bliver pladsen også brugt af pendlere på grund af den utilstrækkelige og til tider kaotiske cykelparkering ved Metroen på Christianshavns Torv. For pendleren er der problemer med at finde en betryggende parkeringsplads, og de mange henkastede cykler på pladsen og specielt i Dronningensgade skæmmer bybilledet.

På den korte bane bør det overvejes at forlænge cykelparkeringen i Dronningensgade ud for biblioteket ved inddragelse af bilparkeringspladser, mens cykelparkeringen ved Christianshavns Torv bør have høj prioritet i den større plan.

Generelt bør det være muligt for børn og forældre at cykle til kvarterets skoler og institutioner. Er cykelparkeringen ved den ny Børneby ud til Prinsessegade eksempelvis tilstrækkelig og betryggende? Der vil også skulle tages hensyn til transport med ladcykler.

Da man byggede Operaen til 2,5 mia. kroner, glemte man at sørge for cykelparkering til ansatte og gæster. Efter etableringen af Inderhavnsbroen er der endnu flere, der cykler til Operaen. Det er ikke æstetisk og indbydende med de løse stativer, de såkaldte hjulvridere, som er placeret langs siden ud mod kanalen. Her er plads til forbedring, og når der måtte blive anlagt en park med underjordisk bilparkering på Dokøen, bør cykelparkering tænkes ind på en helt anden måde, end det skete ved Operaen.

I det hele taget er der en udfordring med cykelparkering ved events.

Mødet sluttede med en plenumdrøftelse af mulige partnerskaber og samarbejder. Det er eksempelvis oplagt, at DSB og kommunen går sammen om at forbedre cykelparkeringen ved Hovedbanegården. Staten bør også have en interesse heri i forbindelse med Ringstedbanen, som vil øge antallet af togpendlere. Der blev henvist til, at der i de schweiziske byer Bern og Basel er etableret meget dyre, velfungerende og bemandede anlæg ved et joint venture mellem flere parter.

Til brug for det videre arbejde, vil forvaltningen vil udarbejde et notat fra mødet med lokaludvalgene.

v/Jens Loft Rasmussen