



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for nye Anlægsprojekter

NOTAT

Notat om registrering af cykelparkering i København

Januar 2014

03-02-2014

Sagsnr.
2014-0019700

Dokumentnr.
2014-0019700-5

Sagsbehandler
Pia Widerholdt Bentsen



1. Baggrund

I budget 2013 bevilligede Borgerrepræsentationen 10 mio. til forbedring af Københavns cykelparkeringsforhold. Herunder en målrettet indsats for anlæggelse af ca. 5.000 nye pladser i perioden 2013-2015.

Mange steder i byen er der flere cykler end der er kapacitet i cykelstativet. Dette er til stor gene for tilgængeligheden, det besværliggør renholdelsen og ikke mindst skaber det et rodet udtryk i byrummet. Der er i dag cirka 550.000 cykler i København og det antages at 4 ud af 5 københavnere ejer mindst en cykel. Med prognoser for en fremtidig befolkningstilvækst på omkring 10.000 om året, må det antages at cykelantallet følger med op, hvilket yderligere nødvendiggør behovet for mere cykelparkering.

For at kunne målrette indsatsen for forbedring af cykelparkeringsforholdene mest muligt, er det væsentligt at kende de eksisterende forhold og mere præcist vide hvor i byen cyklerne bliver placeret. Derfor udførte Københavns Kommune i efteråret 2013 en gennemgribende registrering og optælling af byens

Anlægsprogrammer

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Mobil
5162 6346

E-mail
A80Q@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

cykelparkeringsforhold. Denne registrering skal fungere som baggrund for målrettet placering af nye cykelstativer i regi af Bedre cykelparkering fra budget 2013.

Københavns cykelparkering er fordelt på mange lokaliteter og kapaciteten svinger fra få pladser til store anlæg med hundredvis af cykelparkeringspladser. Derudover henstilles cykler mange steder, hvor der ikke er cykelstativer og der dannes klynger af cykler. Det er en udbredt tendens, at cykler avler cykel, hvilket betyder, at én henstillet cykel udenfor stativ ofte før følgeskab af flere, hvorfor der i løbet af kort tid opstår en klynge. I dette notat defineres en klynge ved at mindst 5 cykler er placeret i sammenhæng uden der er cykelstativer. Det samme gør sig gældende i stativerne, hvor der på de mest belastede steder ofte står en række cykler i tilknytning til det fyldte stativ. Hvis der eksempelvis tælles en mindre klynge og der derefter opsættes et cykelstativ til disse, står der med høj sandsynlighed flere cykler end der er kapacitet til i stativet efter få måneder. En tommelfingerregel er derfor, at der bør etableres stativer med en overkapacitet på 10-20 % i forhold til det umiddelbare behov. Graden af nødvendig overkapacitet er naturligvis afhængig af den pågældende lokalitet.

2. Metode

Registreringen af cyklerne i København er udført med smartphones med en særlig App. For hvert lokalitet med parkerede cykler er der udført en digital GPS registrering, således at den nøjagtige placering kendes. Cykelstativtypen er registreret (model, enkel- eller dobbeltsidet og parkeringsvinkel eller løst placeret stativ), stativets placering (på facade, fortov- eller vejareal), stativets kapacitet og dets belægning er talt og i de tilfælde hvor der ikke er cykelstativer, er steder med mindst 5 cykler talt og registreret som klynge. For hver lokalitet er der minimum taget ét foto, som giver et overblik over cykelparkeringen og i nogle tilfælde er der taget supplerende fotos, eksempelvis for at illustrere et beskadiget stativ.

For at sikre en ensartethed i de lidt mere end 9.000 registreringer af steder med cykler, er registreringerne gennemført henover oktober og november 2013 på hverdage i tidsrummet mellem klokken 09.00-15.00, altså udenfor myldretiderne.

3. Afgrænsning

Registreringen er blevet gennemført for steder med offentlig adgang til cykelparkeringen, hvorfor der ikke er talt i bygningers gårde og så vidt muligt er privat matrikel udeladt. Desuden er S-tog stationer fravalgt, da DSB udfører egne tællinger halvårligt.

Registreringen blev gennemført inden for den nuværende tællezone for bilparkering (se KK kort) samt enkelte steder udenfor, herunder Valby og Vanløse centrum.

4. Resultat

Registreringen for hele området har vist, at der i dag er 71.616 cykelparkeringspladser på offentligt areal. I disse stativer stod der parkeret 40.789 cykler, mens der stod 13.219 cykler i tilknytning til stativerne. Dette giver en belægningsprocent på 57 for selve stativerne og 75 hvis cykler i tilknytning til stativerne medregnes. Derudover er der optalt 19.478 cykler i klynger, som er cykler placeret på steder uden stativer i umiddelbar nærhed. Disse cykler repræsenterer et behov for cykelparkering der hvor klyngen er og kan samtidig variere fra få til mange cykler.

Den samlede belægningsprocent for hele byen dækker over meget store udsving, fra tomme stativer til treciffreret overlægningsprocenter. Mest ekstremt værende på Nørrebrogade, hvor belægningsprocenten enkelte steder på var på 480.

At se på det samlede billede af byen, giver ikke et entydigt billede af udfordringerne med cykelparkering i København, og derfor er det nødvendigt at nedbryde registreringen geografisk. I første omgang på bydele.

4.1 Resultat fordelt på bydele

I nedenstående skema ses antallet af stativer og parkerede cykler fordelt på bydele

Bydel	V	Ø	N	K	S	Valby	Vanløse
Antal pladser	9.048	20.210	10.294	11.159	16.565	2.180	2.160
Cykler parkeret:							
- i klynge	4.232	2.930	2.899	6.350	2.203	614	250
- i stativ	5.606	11.222	5.675	7.636	8.200	1.130	1.320
- i tilknytning til stativ	2.196	3.359	2.020	2.804	2.253	391	196
Cykler parkeret i alt	12.034	17.511	10.594	16.790	12.656	2.135	1.766
Belægningsprocent:							
I stativ + i tilknytning	86	72	75	94	63	70	70
Alle cykler samlet	133	87	103	150	76	98	82

Det fremgår af tabellen, at belægningsprocenterne er højest i Indre by og på Vesterbro, men også her er de samlede tal forbundet med en vis usikkerhed, da der er store udsving både gade for gade og stativ for stativ. Hvis man udelukkende ser på stativernes belastning inkl. de

cykler som er parkeret i umiddelbar tilknytning, overskrider belægningsprocenterne ikke 100. Ser man derimod på den samlede belægningsprocent i Indre by og Vesterbro er det tydeligt, at disse bydele specielt har store udfordringer med antallet af parkerede cykler. At stativernes belastning i sig selv ikke viser nævneværdige problemer, skyldes i høj grad antallet af cyklerne registreret i klynger. Dette indikerer, at stativerne i specielt disse bydele, ikke er placeret hensigtsmæssigt i forhold til hvor det faktiske behov er. Derimod er mere end en tredjedel af de parkerede cykler henstillet uden for stativer her.

Samlet set i København er næsten 20.000 cykler placeret i klynger udenfor stativer, hvilket er et klart udtryk for, at der på det givende sted, er der et behov for cykelparkering. Det er erfaringsmæssigt meget vanskeligt at få cyklister til at parkere mere end få meter væk fra deres tur-mål, hvilket taler for at placere cykelparkering, der hvor behovet er synligt. Erfaring viser desuden, at så frem det ikke er muligt at etablere cykelparkering på det pågældende sted hvor behovet er, har det ofte ingen mærkbar effekt, at placere cykelstativerne mere end 10-20 meter længere nede af gaden. Dette understreger blot vigtigheden i en målrettet indsats, for at få mest effektiv cykelparkering for pengene.

I største dele af København generelt og i Indre by specielt, er det praktisk talt umuligt at finde ledigt areal til anlæggelse af cykelparkering. En af de eneste muligheder er hvis andet areal bliver omlagt til formålet. Med frigivelsen af midler til opgradering af cykelparkering i København fra budget 2013, blev det netop givet tilsagn om nedlæggelse af 45 parkeringspladser til fordel for cykelparkering. Herunder kan de 25 pladser nedlægges i Indre by (rød og grøn betalingszone) Jf. ovenstående afsnit er det derfor vigtigt, at det areal de 20 parkeringspladser frigiver, målrettes mest muligt. Udvælgelsen heraf er derfor udelukkende baseret på registreringen af behov for cykelparkering, og ikke på belægningsgraden af de pågældende parkeringspladser. Dette vurderes acceptabelt, da biler er væsentligt lettere regulere end cykler. Bilister er som bekendt underlagt en lovmæssighed, der gør at de ikke bare placerer deres bil hvor det er mest hensigtsmæssigt, men er nød til at lede efter en ledig plads for at undgå afgifter. Dermed har bilister et væsentligt incitament til at lede længere til og i en større radius af deres tur-mål.

Når ovenstående er nævnt, er det vigtigt at påpege, at nedlæggelse af 25 parkeringspladser i Indre by, vil skabe plads til ca. 250 cykler, hvilket langt fra vil dække behovet på 6350, hvis man alene ser på cykler i klynger. Hvis man antager at klyngerne er placeret hensigtsmæssigt i forhold til parkeringspladser, kræver en fuldstændig indsats i Indre by, at der nedlægges i størrelsesorden 635 pladser,

hvilket svarer til ca. 6 % af det eksisterende antal parkeringspladser i Indre by på gadeareal.

5. Måltrettet indsats i Indre by

I denne anden fase af projektet bedre cykelparkering er der lagt særligt vægt på Indre by og dermed på den målrettede indsats for at nedlægge 25 parkeringspladser til fordel for cykelparkering. Denne fase er tæt forbundet med de igangværende projekter i hhv. Nørre Kvarter og Grønnegadekvarteret, som derfor har stor fokus i forbindelse med anlæggelse af ny cykelparkering. Derudover er der lagt vægt på at forbedre forholdene for indkøb på cykel, hvorfor der er et yderligere fokus på sidegaderne til Købmagergade og Strøget.

Der er flere gader i Indre by, som skiller sig ud i forhold til meget høj belægningsgrad. For at skabe den største effekt, er der i dette projekt valgt at fokusere på enkelte problemfyldte gader, som kan løses fuldt ud indenfor rammerne. Det er Forvaltningens anbefaling, at fokusere på at løse afgrænsede steder, frem for at etablere ny cykelparkering med få cykelstativpladser spredt rundt i byen. Det giver ikke meget mening for borgerne, hvis der etableres 10 nye cykelstativpladser et sted hvor det faktiske behov er væsentligt højere.

Antoniegade og den nederste del af Pilestræde derfor udvalgt, da de cykelparkeringsmæssigt kan løses indenfor det areal som nedlæggelsen af parkeringspladser stiller til rådighed. Derudover er hhv. 3 og 5 parkeringspladser reserveret til cykelparkering i Nørre Kvarter og Grønnegadekvarteret, hvortil der er bevilget yderligere midler fra budget 2014, men ikke tilsagn om nedlæggelse af parkeringspladser udover de 25 i regi af midlerne fra budget 2013.

For at imødekomme det faktiske behov for cykelparkering i de to nævnte gader, skal der samlet nedlægges 9 bil parkeringspladser, svarende til etablering af 90 nye cykelparkeringspladser for, at dække og løse disse to gaders cykelparkeringsbehov og derved skabe gode ordnede forhold. Nedenstående tabel viser registreringen af behov i de to gader kombineret med en fremtidssikring på 25 % overkapacitet.

Gade	Antal cykel-parkerings-pladser	Cykler parkeret i stativ	Samlet antal i tilknytning til stativ + i klynge	Samlet belægnings-procent	Behov for ny cykel-parkering, antal	Svarende til parkerings-pladser, antal	Antal cykler + 25 % fremtids-sikring	Svarende til parkerings-pladser, antal	Antal nuværende parkerings-pladser
Antonigade	15	19	23	280	27	3	34	4	4
Pilestræde	30	30	32	207	32	4	40	4	6