

Cykelparkeringsplan for Århus

Forfattere:

Pablo Celis, Civilingeniør, Århus Kommune

pace@aarhus.dk

Kresten Madsen, Trafikplanlægger, COWI A/S

krma@cowi.dk

Århus Kommune har i samarbejde med COWI A/S udarbejdet en Cykelparkeringsplan for Århus. Formålet med planen er at kortlægge omfanget af den eksisterende cykelparkering, og med udgangspunkt i dette, at udarbejde en handlingsplan og designmanual for udbygning og renovering af cykelparkeringsfaciliteterne i Århus. Derudover beskriver denne artikel også det videre analysearbejde, der er gjort i forbindelse med cykelparkeringen ved Banegårdspladsen. Dette område beskrives som en case for at illustrere nogle af de problematikker og behov fra cyklisterne side, der skal tages hensyn til ved den konkrete udformning af nye cykelparkeringsfaciliteter.

Baggrund

I Århus er der mange steder manglende eller mangelfulde cykelparkeringsfaciliteter. Dette medfører blandt andet, at der flere steder i byen står mange cykler parkeret, hvor der ikke er stativer. Dette er meget generende, ikke kun for cyklisterne, som ikke kan finde en parkeringsplads til deres cykel, men også for de øvrige borgere i byen, da synet af henkastede cykler på gader og stræder er yderst skæmmende i bybilledet.

Målet for projektet Århus Cykelby er, at cykeltrafikken skal stige. Øget cykeltrafik resulterer naturligvis i flere parkerede cykler, og det giver derfor god mening at se nærmere på, hvor og hvordan cyklerne skal parkeres. Cykelparkering er et område, som generelt set ikke har været særligt højt prioriteret, og over en lang årrække er stativer af varierende kvalitet opsat, hvor behovet opstod. Der har således aldrig været en overordnet plan for hvor og hvordan cykelparkeringen i Århus skal udbygges.

Kommunen har opsat de fleste stativer i byen, mens det typisk har været frivilligt for de private bygherrer, om de ville medvirke til at løse problemet med de parkerede cykler. Århus Kommune har med Cykelparkeringsplanen lavet en samlet plan for cykelparkeringen i den centrale by, indeholdende en handlingsplan og designmanual for udbygningen af cykelparkeringen.

Kortlægning

Første del i cykelparkeringsplanen har været at kortlægge omfanget og anvendelsen af den eksisterende cykelparkering i Århus. Formålet med kortlægningen er, at identificere de steder, hvor der er behov for flere cykelparkeringsfaciliteter samt parkeringsfaciliteter af højere kvalitet. Kortlægningen af den eksisterende cykelparkering er foretaget i juni/juli 2009. Kortlægningen er afgrænset til at være indenfor Ringgaden, men udvalgte større lokaliteter med mange parkerede cykler mellem Ringgaden og Ringvejen er ligeledes medtaget. På hver enkelt lokalitet er følgende registreret:

Cykelparkeringsplan for Århus

- Antal stativer
- Antal parkerede cykler i og uden for stativ
- Type af stativ
- Vedligeholdelses og rengøringsstand
- Antal herreløse cykler
- Eventuelle fejl ved stativerne.

Der er registreret ca. 325 lokaliteter, og for hver lokalitet er der endvidere taget digitale foto.

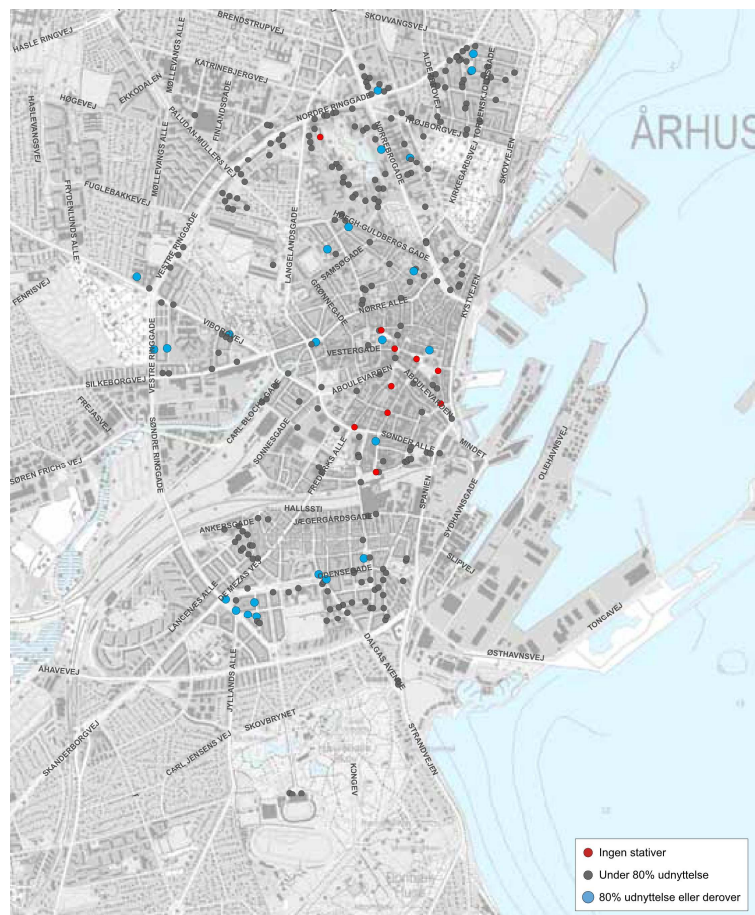
Der er registreret parkerede cykler i og ved stativerne. Når cyklerne parkeres udenfor stativerne, kan det både være udtryk for, at der ikke var ledige stativer, da cyklisterne ankom, eller at de ikke finder stativerne bedre end at bruge støttestoden.

På flere centrale parkeringspladser i midtbyen er der parkeret op mod 3 gange så mange cykler som der er stativer til, blandt andet omkring Banegårdspladsen. Samlet set er stativudbuddet tilstrækkeligt i Århus, men fordelingen af stativerne i forhold til behovet er ikke skæv, da der på mange centrale lokaliteter er mangel på stativer, mens der andre steder står mange tomme stativer.

Antallet af manglende pladser på tælle tidspunktet svarer samlet set kun til 16 % af alle parkerede cykler, men næsten halvdelen af de parkerede cykler er ikke parkeret i stativ. En stor del af de cykler, der ikke er parkeret i stativ, står umiddelbart op ad halvtomme stativer. Dette giver anledning til nogle grundlæggende overvejelser om stativernes funktionalitet.

Handlingsplan

Efter kortlægningen af cykelparkeringen i Århus er gennemført, er der i Cykelparkeringsplanen opstillet en handlingsplan for udbygningen af cykelparkeringen. Det er på baggrund af kortlægningen og analysen i forbindelse hermed, beregnet hvor der er behov for nye eller udvidelse af eksisterende cykelparkeringsfaciliteter, samt hvor der er behov for parkeringsfaciliteter af en bedre kvalitet.



Figur 1 Beregnet brugsgrad for stativerne

Cykelparkeringsplan for Århus

Resultatet af dette er en plan for den fremtidige cykelparkeringstruktur, hvor der er taget stilling til serviceniveau og størrelsen af de enkelte parkeringsanlæg. Opgørelsen indeholder for hver lokalitet, udover en beregning af behovet for nye stativpladser, en vurdering af:

- Behov for overdækning
- Behov for aflåsning
- Behov for bemanding
- Behov for supplerende foranstaltninger

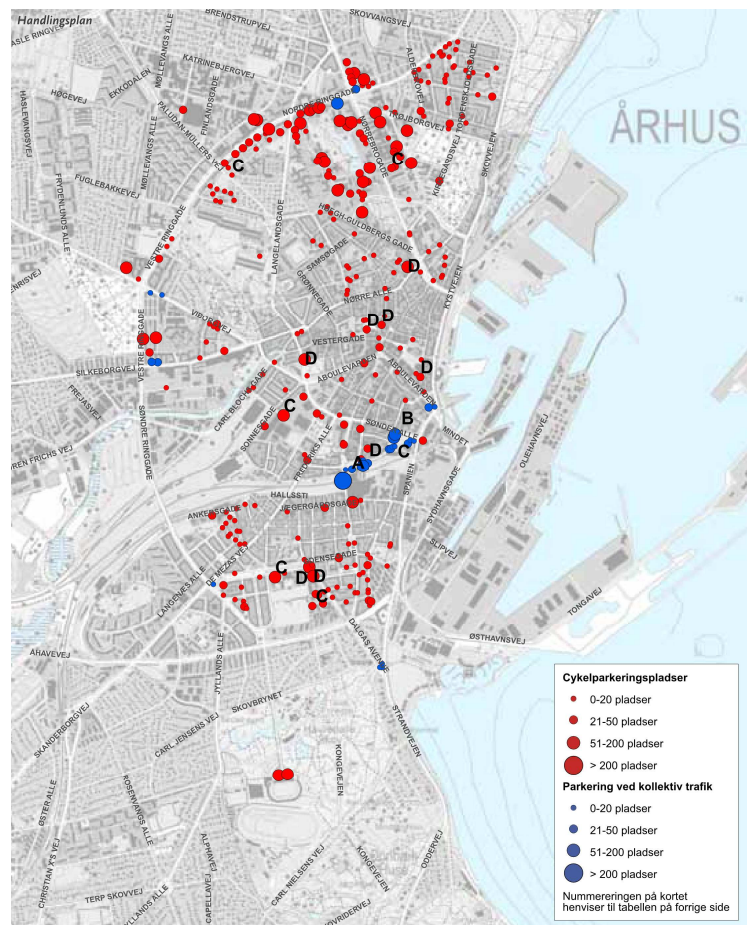
På baggrund af ovenstående er der defineret 5 serviceniveauer - A til E, hvor serviceniveau A indeholder alle ovenstående punkter. For de 20 pladser hvor udvidelsesbehovet er beregnet til at være størst, er det vurderet hvilket serviceniveau disse udvidelser skal have. Dette resulterer i en liste med behov for udvidelse af antal pladser, samt hvilket serviceniveau der er behov for på de enkelte lokaliteter.

For at prioritere disse lokaliteter, er der beregnet et vægtet antal nye pladser der skal udvides med, hvor pladser med behov for et højt serviceniveau vægtes højere end pladser hvor der ikke er behov for så højt et serviceniveau. Lokaliteter med det højeste antal vægtede nye pladser har dermed det største behov for udbygning.

Der er således opstillet en oversigt for realiseringen af planen baseret på beregninger, hvor udbygningstakten ses i relation til hvor behovet er størst, samt til serviceniveauet, enhedspriserne og de totale etableringsudgifter.

Da der er andre forhold en udelukkende behovet for antal pladser og serviceniveau, der har indflydelse på udbygningstakten, blandt andet Århus Kommunes parkeringspolitik, er den beregnede oversigt efterfølgende finjusteret. Overordnet er det således valgt, at prioritere udbygningen i de centrale dele af byen, dvs. inden for Cykelringen. Dernæst vil udbygningen foregå langs med Cykelringen, og efterfølgende ved de lokaliteter uden for Cykelringen, som er kortlagt til at have det største behov for udbygning.

Denne prioritering af udbygningstakten skyldes, at udbygningen på de centrale steder i byen har størst signalværdi overfor byens borgere. Analysen viser samtidig, at det er her, hvor koncentrationen af lokaliteter med behov for udbygning er størst, og således mest synlig. Derudover skal val-



Figur 2

Behov for udbygning af cykelparkering med angivelse af serviceniveau

Cykelparkeringsplan for Århus

get af at udbygge i centrum først også ses i relation til, at det er her hvor flest mennesker færdes, og tilgængelighedsproblemerne for cyklister er størst. Endeligt er de manglende cykelparkeringsfaciliteter i den centrale del af byen også skæmmende for byrumsæstetikken, hvorfor det er prioriteret højt at udbygge her først.

Designmanual

Foruden en handlingsplan for udbygningen af cykelparkeringsfaciliteterne i Århus indeholder Cykelparkeringsplanen også en designmanual for hvilke typer af stativer og faciliteter, der skal udvides med. Med udgangspunkt i kortlægningen af de eksisterende stativtyper og den måde de bliver anvendt på, giver designmanualen for cykelparkering de overordnede principper for valg af stativer, overdækning, supplerende faciliteter mm. Kortlægningen af den eksisterende cykelparkering viser, at mange stativtyper ikke anvendes efter hensigten, da der mange steder holder cykler udenfor stativer, men op ad halvtomme stativer. I designmanualen er det derfor blandt andet fastlagt, at der, i forbindelse med fremtidige nyetableringer og reetableringer på Århus Kommunes arealer, skal udvides med de typer af stativer, som kortlægningen viser, har en høj brugsgrad.

I designmanualen opereres der med 9 forskellige typer af stativer, som kan anvendes ved udbygning af cykelparkeringen i Århus. Derudover er der også stillet krav til hvilken type overdækning der må anvendes, dog kan der i særlige tilfælde benyttes andre typer, hvis der er særlige krav om indpasning i byrummet.

Arbejdet efter Cykelparkeringsplanen

Med Cykelparkeringsplanen er der skabt en samlet oversigt over behovet for udvidelse af cykelparkeringen i Århus. Handlingsplanen fungerer samtidig som et værktøj, der sætter Århus Kommune i stand til målrettet at udbygge cykelparkeringsfaciliteterne i byen, hvor der sættes ind først, hvor behovet er størst. Designmanualen der indgår i Cykelparkeringsplanen sikrer samtidigt, at udbygningen sker med ensartede stativtyper, der sikrer en gengenkendelighed i cykelparkeringen i Århus, og som erfaringsmæssigt er velfungerende.

Efter at det i Cykelparkeringsplanen er fastsat hvor der skal udbygges, i hvilken rækkefølge og med hvilke stativtyper, er næste skridt derfor, at fastlægge hvordan der skal udbygges, især på de større lokaliteter i Århus. En hensigtsmæssig udformning og placering er altafgørende for at nye cykelparkeringsfaciliteter anvendes optimalt.

Af handlingsplanen fremgår det, at det er cykelparkeringen ved Banegårdspladsen, der topper listen over lokaliteter der skal udbygges. I det følgende beskrives det videre analysearbejde der er gennemført på denne lokalitet som en case, for at illustrere nogle af de problemstillinger der skal tages hensyn til ved den konkrete udformning af den fremtidige cykelparkering.

For at sikre at den udbyggede cykelparkering etableres så hensigtsmæssigt som muligt, er anvendelsen af den eksisterende cykelparkering omkring Banegårdspladsen analyseret nærmere. Dette er særlig vigtigt på netop denne lokalitet, da der er tale om en af de mest centrale lokaliteter i Århus, som er mål for mange cyklister. Samtidigt er det alment kendt, at der længe har været et stort problem med manglende og mangelfuld cykelparkering på denne lokalitet.

Med udgangspunkt i dette, har COWI i efteråret 2010, gennemført en analyse af hvordan cykelparkeringen ved Banegårdspladsen bliver brugt. Det er blandt andet analyseret hvor cyklisterne kommer fra, hvor de parkerer, hvilket formål de har med turen, samt hvor lang tid de parkerer. Analysen er udarbejdet på baggrund af interviews af cyklister, der parkerede omkring Banegårdspladsen, samt en undersøgelse af langtidsparkering ved daglig optælling af cykler.

Cykelparkeringsplan for Århus

Resultatet af analysen viser, at cyklisterne i høj grad parkerer ved den cykelparkering de ankommer til først. Cyklister der parkerer ved Banegårdspladsen har oftest til formål at de skal videre med toget, men mange skal også handle på enten Strøget eller i Bruuns Galleri. Om aftenen er cyklisternes formål oftest, at de skal på restaurant/café, i biografen eller hente andre ved toget. Analysen viser ligeledes stor forskel i den gennemsnitlige parkeringstid alt efter område. På Bruuns Bro er den gennemsnitlige parkeringstid over 1 døgn, mens den ved Ryesgade kun er ca. 6 timer.

Analysen viser også, at omfanget af beboerparkering, dvs. cyklister som bor i nærheden og parkerer ved Banegårdspladsen når de skal hjem, er meget lille. Til gengæld står det også klart, at omfanget af efterladte cykler udgør mere end 10 % af alle cykler, der holder parkeret omkring Banegårdspladsen.

Analysen resulterer i, at der kan opstilles 2 typiske cyklister, som parkerer ved Banegårdpladsen:

1. Cyklisten er en mand mellem 18 og 24 år. Han kommer fra M.P. Bruuns Gade og ankommer til Banegårdspladsen på hverdage mellem kl. 7-9 og parkerer på Bruuns Bro. Hans formål er, at han skal videre med toget, og han parkerer i 7-12 timer.
2. Cyklisten er en kvinde mellem 25 og 35 år. Hun kommer fra Park Allé mellem kl. 15-17 og parkerer flere gange om ugen ved Banegårdspladsen Øst. Hendes formål er at handle i Bruuns Galleri, og hun parkerer i 1-2 timer.

Udbygningen af cykelparkeringen ved Banegårdspladsen skal ske under hensyntagen til resultaterne fra denne analyse. Udformningen af cykelparkeringen er således særlig udfordrende, da mange forskellige cyklisttyper med mange forskellige formål skal tilgodeses. Det skal blandt andet sikres, at der er en god adgang og service til den nye cykelparkering for cyklister, der skal videre med toget. Samtidig skal cyklister, der skal handle i Bruuns Galleri også tilgodeses, og der skal sættes ind for at reducere omfanget af efterladte cykler. Den nye cykelparkering ved Banegårdspladsen vil således bestå af forskellige typer af faciliteter afhængigt af hvilke cyklistformål der tilgodeses.