



Undgå cykelkaos... !

- en metode til organisering af cykelparkering i byens rum



Af

Landskabsarkitekt MDL, Louise Risør

Seniorfagspecialist, COWI A/S, lori@cowi.dk og

Landskabsarkitekt MDL, Charlotte Sams Falkenberg

Seniorprojektleder, COWI A/S, csfa@cowi.dk

Vejforum 2011

Undgå cykelkaos... !

Strategi for planlægning af 6.650 nye cykelparkeringspladser i eksisterende byrum i tilknytning til den planlagte Metroudvidelse – Cityringen

Den nye Metrolinje Cityringen åbner i 2018. I umiddelbar tilknytning til de nye forpladser skal der på de 14 lokaliteter i København og 3 på Frederiksberg placeres 6.650 cykelparkeringspladser. Disse pladser optager samlet set et areal på 14.300 m².

Cykelparkeringen kommer således til at udgøre et nyt markant element i de eksisterende byrum hvor de 17 nye Metrostationer kommer.

Ved de nuværende Metrostationer, er der placeret alt for få cykelstativer, og dem der er, er nogle steder placeret forkert i forhold til hvor brugerne kommer fra. Derfor har det ved planlægningen af Cityringens stationer været vigtigt for både Metroselskabet og de berørte kommuner at få de mange cykelparkeringspladser korrekt placeret og godt intrigeret i de eksisterende byrum.



Cityringen - Nørrebros Runddel – cykelparkering i parken

København skal være verdens bedste cykelby!

En af de største planlægningsmæssige udfordringer er at få de eksisterende byrum og disses funktioner til at indgå i en ny komposition sammen med de nytilkommende Metroelementer. Byrummene skal, når Cityringen åbner, atter fremstå som helstøbte. De skal udformes ud fra et helhedssyn hvor hvert enkelt byrum udformes i overensstemmelse med den lokale identitet og optimalt i forhold til tilgængelighed, byliv og byrummets æstetiske udtryk. Det betyder at der skal udarbejdes individuelle løsninger til hver enkelt lokalitet, hvor afstand til Metronedgange, flow og passagerstrømme samt trafikprognoser, styrer placeringen af cykelparkeringen.

Vejforum 2011

Københavns Kommune har et mål om, at 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København i 2015. I dag udgør denne andel 37 %. Målet er også indarbejdet i kommunens klimaplan, hvor et af initiativerne til reduktion af CO₂-udledningen fra transport er at lave nye og forbedrede cykelstier, grønne cykelruter, cykel- og gangbroer og bedre cykelparkering.

Trafikprognoser og håndbøger

Arbejdet med placering af cykelparkeringspladserne bygger på to vigtige elementer: Anbefalinger fra Dansk Cyklist Forbund og en trafikprognose.

Dansk Cyklist Forbund har i Cykelparkeringshåndbogen fra 2007 udarbejdet en detaljeret beskrivelse af hvordan cykelparkeringspladser skal placeres for at få den bedste udnyttelse. Parkeringspladserne skal kort fortalt anbringes på vej til – og ikke for langt fra målet. Med udgangspunkt i anbefalingerne er cykelparkeringspladserne derfor søgt placeret før bestemmelsesstedet inden for en radius af 40 meter, hvilket er den anbefalede maksimale afstand for korttidsparkering. (Skal en cykel langtidsparkeres, dvs. over et døgn, kan afstande helt op til 100 meter accepteres).

Konsulentfirmaet Tetraplan, har i forbindelse med udarbejdelse af passagergrundlaget for Metroselskabet, udarbejdet trafikprognoser for antal påstigninger pr. dag for Cityringen.



Metoden

For at få det bedste grundlag for placering af cykelparkeringen, har vi arbejdet med en metode der kombinerer de detaljerede trafikanalyser med en viden om hvordan cykelparkeringspladser skal placeres. Fra prognosetallene har vi set på gruppen af cyklister og har efterfølgende vurderet cykellisternes fordeling – hvor mange, og ikke mindst hvorfra de ankommer til stationerne. Vurderingen er gjort ud fra en viden om befolkningstal, en vurdering af oplandet, boligsammensætningen, butikker, beliggenhed i forhold til turistattraktioner,

Vejforum 2011

store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner og selvfølgelig nærhed til andre Metrostationer.



Cityringen – København H – Parkering ved ny cykelsti

Ud fra ovenstående viden har vi placeret cykelstativerne i rationelle systemer, der minimerer arealet, gør det overskueligt at finde sin cykel og frigiver så stort et areal som muligt til andre mere rekreative funktioner.

Hvor det er muligt, placeres cykelstativer i tilknytning til træer, således at der dannes løvtag over parkeringen. Træerne kan både være systemplantninger i form af gridsystemer i rækker eller det kan være spredte trægrupper. Træerne er med til at styre og organisere cykelparkeringen. For yderligere at strukturere og styre en stor cykelparkering kan der suppleres med fritstående mure, hække eller skærme, der også har den funktion, at cykelparkeringen delvist skjules samt forhindre at cykelparkeringen "vokser" ud i f.eks. ganglinier og vejarealer.

I fremtiden bliver det mere enkelt og logisk at parkere sin cykel ved de nye Metrostationer i København og på Frederiksberg. På baggrund af ovenstående metode er der i planlægningen lagt grunden til et godt byliv og en god cykelinfrastruktur.

