

Referat fra borgermøde om cykelparkering i Indre By

31. oktober 2024, MBK Kursuscenter

Forperson Bent Lohmann bød velkommen til de mange fremmødte deltagere og præsenterede aftenens program:

- 1) 19:30-19:35 Velkomst
- 2) 19:35-19:40 Oplæg om borgerperspektiv v. Birgit Skovgaard
- 3) 19:40-19:55 Oplæg om Københavns Kommunes strategi for cykelparkering v. Jakob Madsen
- 4) 19:55-20:10 Oplæg om byplanlægning v. Niels Bjørn
- 5) 20:10-21:25 Workshop med tre spørgsmål og opsamling
- 6) 21:25-21:30 Afslutning

Ad 1: Velkomst

Bent Lohmann fortalte, at Indre By Lokaludvalg har inviteret til borgermødet om cykelparkering, fordi der i bydelen er kamp om pladsen med mange besøgende og store stationer, hvor cykelparkering fylder meget i byrummet.

Ønsket med borgermødet er, at deltagerne kan få mere at vide om cykelparkering og fortælle om deres behov og forslag til løsninger.

Ad 2: Oplæg v. Birgit Skovgaard, medlem af Byudviklingsgruppen under Indre By Lokaludvalg. I oplægget kom Birgit Skovgaard ind på, hvordan udfordringen med cykelparkering opleves som borger i Indre By. Hun tog udgangspunkt i, hvad udfordringerne i bydelen består i:

- øget turisme
- øget udlejning af cykler fra 10 operatører
- at Indre By i høj grad er en gammel bydel med smalle gader og fortove
- nye cykelstørrelser og -former, der fylder i stativerne

Alle disse årsager gør, at der er rift om parkeringsmulighederne, og derfor placeres cykler ofte uden for stativerne.

Som inspirationsoplæg til aftenens debat spurgte Birgit om, hvad vi som borgere selv gøre bedre; skal vi satse på at anlægge nye cykelparkeringskældre eller udnytte metroens eksisterende cykelparkeringskældre?

Ad 3: Oplæg v. Jakob Madsen, teamleder for cykel- og gangteamet i Teknik- og Miljøforvaltningen, handlede om Københavns Kommunes strategi for cykelparkering og nye tiltag i Middelalderbyen. Plangrundlaget for planlægning af cykelparkering i København består af prioriteringsplan for cykelparkering og administrationsgrundlag.

Jakob Madsen viste på et kort, at der er kapacitetsproblemer i store dele af Middelalderbyen, men særligt omkring Nørreport, Rådhuspladsen, Vandkunsten samt

ved Magasin og op langs Bremerholm. En optælling fra 2022 af Middelalderbyen viser, at cykler, der er til gene, ofte er parkeret i områder uden stativer. Som perspektiv på kapacitetsudfordringen fortalte Jakob, at af det samlede fælles areal i København udgør cykelparkering under 1%. Selvom københavnere generelt er tilfredse med København som cykelby, er de derfor fortsat utilfredse med muligheder for cykelparkering.

Udlejningscykler er blevet meget mere udbredte i København de senere år, og Teknik- og Miljøforvaltningen har på nuværende tidspunkt givet tilladelse til 7.460 udlejningscykler i Københavns Kommune fordelt på seks operatører. Derudover kommer leasingcykler som Swapfiets, som havde ca. 14.000 abonnenter i Københavns Kommune i 2023. Teknik- og Miljøforvaltningen stiller en række krav til udlejerne for at få tilladelse, herunder geofencing, og der har gjort, at Københavns Kommune modtager færre klager over udlejningscykler end tidligere. Derfor anser Jakob Madsen ikke kapacitetsproblemet med cykelparkering for at være udlejningsfirmaernes skyld, men et generelt problem for bydelen.

Af nuværende initiativer nævnte Jakob Madsen Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, der indebærer, at cykler flyttes fra pladserne og facaderne til sidegader. Arbejde er gået i gang her i efteråret 2024 og skal evalueres i 2025. Derudover står Teknik- og Miljøforvaltningen for oprydning og indsamling af cykler med særligt fokus på Gothersgade, Vognmagergade og Pilestræde samt dertilhørende sideveje. Teknik- og Miljøforvaltningen indsamler årligt ca. 15.000 cykler.

Jakob Madsen præsenterede afslutningsvis nye og kommende initiativer for udvikling af cykelparkeringsområdet. Eksempelvis arbejder Københavns Kommune på et nyt ladcykelstativ, der sættes op i 2025, til de omkring 39.000 ladcykler i kommunen. Derudover undersøges muligheden for at samarbejde om cykelparkering i private parkeringshuse og etablering af fleksible parkeringspladser ved skoler, hvor pladsen er forbeholdt cykler i dagtimerne og til biler i aftentimerne. Fordi der er så stort pres på kapaciteten i Indre By, er det mest hensigtsmæssigt at foretage forsøg med nye stativtyper i andre byrumstyper.

I 2025 skal Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejde en mobilitetsstrategi, som sandsynligvis vil indeholde et afsnit med fokus på cykelparkering.

Jakob Madsen gjorde til slut opmærksom på, at man altid er velkommen til at skrive til ham på mobilitet@kk.dk.

Ad 4: Oplæg v. byplanlægger Niels Bjørn, bystrategisk rådgiver og ph.d. i urban kompleksitet, handlede om løsninger på udfordringen med cykelparkering i kampen om pladsen i en gammel bydel fuld af turistattraktioner, kulturtilbud og arbejdspladser.

Niels Bjørn startede med at gøre opmærksom på, at løsninger af konkrete problemer kan skabe nye problemer i byrummet. Derfor skal man i byplanlægning huske at tænke andre brugere af byrummet ind, hvis der skal være plads til al slags mobilitet; fodgængere, cyklister, udeservering, biler mm. Særligt i Indre Bys smalle gader vil nogen brugere blive ekskluderet i andre brugeres prioritering.

På bydækkende plan består byrummet i Københavns Kommune af 49 % vejareal, 26% fortove, 9% bilparkering og cykelparkering udgør 1% af det samlede areal (uden vand og parker). Af de parkerede biler flyttes 25% ikke mellem mandag og fredag, men parkeringspladser til biler prioriteres til at fylde 9% af byrummet. Samtidig er der ifølge Niels Bjørn ca. 740.000 cykler i kommunen mod ca. 140.000 biler, hvilket især ses i myldretiden om morgenen på H.C. Andersens Boulevard, hvor der er dobbelt så mange cykler som biler. Derfor er der en god grund til at cyklisterne er pressede, og at fortovene og cykelstativerne dermed bliver pressede.

Niels Bjørn henviste til arkitekt og byplanlægger Jan Gehl, der i sit arbejde argumenterer for, at brugen af byen har ændret sig historisk. I 1880 brugte man primært byrummet til nødvendige aktiviteter, mens det i dag højere grad bruges til valgfri aktiviteter, altså oplevelser. Forskellen er, at de nødvendige aktiviteter sker uanset byrummets kvalitet, mens mængden af valgfri aktiviteter afhænger af byrummets kvalitet, og derfor er der i dag andre krav til byrummene, der skal kunne rumme flere funktioner på den samme plads.

Derfor, sagde Niels Bjørn, handler udfordringen med manglende mulighed for cykelparkering ikke kun om antallet af cykler, men om "byfortætning" generelt. Indre By kommer ikke til at få mere plads, men pladsen kan omfordeles, og det kan både være byrum og gadeforløb, der skal gentænkes. Som eksempel fremhævede han byrumsforsøget i Middelalderbyen i 2021, hvor bilerne blev fjernet fra fem strækninger for at afprøve nye former for byrum.

Afslutningsvis præsenterede Niels Bjørn begrebet "moto-normativitet", som betyder, at man i by- og trafikplanlægning fortrinsvist tænker på bilerne og de bløde trafikanter sidst. Inden for mobilitetsforskning arbejdes der for at vende begrebet om, så planlægningen sætter fokus på de bløde trafikanter først.

Ad 5: Workshop og opsamling

I grupper drøftede deltagerne løsninger, der ville kunne effektueres her og nu, samt ønsker til fremtidige løsninger i 2030. En fra hver gruppe samlede stikord og præsenterede et par centrale punkter fra drøftelserne.

Forslag til løsninger på cykelparkeringskapaciteten:

- Pant på lejecykler.
- Betalt cykelparkering i tomme butikslokaler med chip.
- Automatisk etagecykelparkering i 2030 ligesom underjordiske bilparkeringsanlæg.
- Faste stativer til udlejningscykler ligesom den nedlagte Bycykel fra Københavns Kommune. Alternativt fortsat betaling indtil cyklen er parkeret i stativ.
- Enten markering af cykelparkering på fortov eller cykelfri fortov.
- Opladning til elcykler i cykelkældre.
- Skilte til nærmeste cykelparkering.
- Elektroniske tavler til fleksible p-pladser, der viser aktuelle regler.
- Begrænsning på antal af udlejningscykler.
- Bedre oprydning af inaktive/efterladte cykler
- Udnytte sidegader til cykelparkering, evt. uden stativ men afmærkning

- Sanktioner for at udlejningsfirmaer optager hele stativer – håndhævelse skal følge med.

Behov og ønsker til cykelparkering:

- Trygge og sikre cykelstativer.
- Strategier med fokus på adfærd i form af fleksibel udnyttelse af gaderne såvel som arealdisponering.
- Inspiration fra eksemplariske hotspots eller en form for "månedens inspiration" for at invitere til nytænkning.
- Brede cykelstativer med plads til cykelkurve.
- Oplysningskampagner for udlændinge om cykelparkering.
- Større politisk prioritering i Borgerrepræsentationen af udvikling af løsninger.
- Prioritering af ladcykler.
- Opmærksomhed på en tålelig afstand fra parkering til mål.
- Krav om fokus på omvendt moto-normativitet i fremtidig by- og trafikplanlægning.
- Opmærksomhed på prioritering af pladsen til beboere eller arbejdere, kulturbrugere. Der er behov for overkapacitet for at imødekomme behov.

Øvrige forslag til cykelområdet:

- Grønne cykelstier på tværs af byen.
- Flere ensrettede veje.
- Bedre cyklistadfærd og hastighedsbegrænsninger på cykelstierne.

Deltagerne skrev desuden spørgsmål ned, som Indre By Lokaludvalg vil arbejde videre med og forsøge af afklare.

- Hvor mange parkerer på gaden i stedet for i gården?
- Hvad viser evalueringerne af cykel og af "blended mobility"-forsøgene, tal på dokumenterede effekter (Klimamål 2035)
- Hvem hjælper udrulningen af ny cykel- og mobilitetskultur ang. cykelparkering ved stationer?
- Hvorfor har København droppet den oprindelige Bycykel med reglen om at cyklerne kun kan afleveres i faste stativer? Kan den genindføres med inspiration fra Paris, hvor der er betaling indtil cyklen er afleveret i stativ via kreditkort?
- Kan man etablere en form for "Hot spots" til at udrulle en ny mobilitetskultur?
- Hvad kan vi gøre for at modvirke, at der kommer flere cykler, når der først holder én?
- Hvilke tiltag kan indføres for at ændre cykelkulturen?
- Hvad kan man gøre ved, at bilerne på gadeplan holder stille det meste af tiden?
- Hvordan kan vi motiveres til at udnytte cykelkældere, som f.eks. elevator?
- Er geofencing til udlejningscykler samme areal som offentlige cykelstativer?
- Er der en begrænsning for antal udlejningscykler, og hvordan fordeles de mellem operatørerne?
- Hvilke parkeringsregler er der for udlejningscykler? Hvorfor placeres udlejningscykler dårligere end privatejede cykler?
- Hvordan kan vi sikre, at den frigivne plads på pladser/torve i Middelalderbyen ikke bliver brugt til udeservering og skilte?

Ad 5: Afslutning

Forperson Bent Lohmann takkede for deltagelsen i aftenens borgermøde, og orienterede om, at Indre By Lokaludvalg samler input fra drøftelserne til lokaludvalgets videre arbejde med cykelparkeringsområdet.

Han orienterede om, at lokaludvalget er vært for to kommende møder, som man kan finde mere info om på lokaludvalgets hjemmeside: [Indre By Lokaludvalg | Indre By Lokaludvalg](#)

- 11. november: Borgermøde om tryghed i Indre By
- 28. november: Møde med Teknik- og Miljøforvaltningen om udeservering i Indre By