

Cykelparkering

Cyklen står oftest parkeret mere end 23 timer i døgnet. Og med ca. 1.500 cykler pr. km² ses parkerede cykler ofte i det danske bybillede.

Cyklen kan parkeres hurtigt, nemt, stabilt, overdækket, i flere etager, automatisk, tyverisikret, eksklusivt, strømliniet og trygt tæt ved henholdsvis bolig og rejsemål. Her vises eksempler på hvordan.

Cykelparkering fortjener mere opmærksomhed, professionalisme og nytænkning. Den ene procent af byens rum – udendørs som indendørs – med parkerede cykler kan indrettes mere hensigtsmæssigt og elegant.



Indhold

Planlægning	108
Lokalisering	108
Kapacitet	109
Standard	111
Overvågning og service	112
Rekreativ cykelparkering	114
Processen	114
Bygge- og anlægsprojekter	114
Finansiering	114
Drift og vedligehold	115

Planlægning

Gode cykelparkeringsfaciliteter kan medvirke til bedre orden på offentlige og private arealer, til færre cykeltyster og flere cyklister.

Ved at tænke visionært er det altid muligt at få plads til faciliteter til cykelparkering på de rigtige steder i et tilstrækkeligt antal, og af de standarder, der passer til behovet. Kortlægning af behovet for cykelparkering er vigtig for at komme i gang med at forbedre forholdene.

Det er væsentligt med en klar ansvarsfordeling mellem myndigheder, virksomheder og borgere om finansiering af cykelparkeringsfaciliteter. Sammenhæng mellem ansvarsfordelingen, ambitioner, mål og midler er vigtig.



FOTO: Linda Hansen

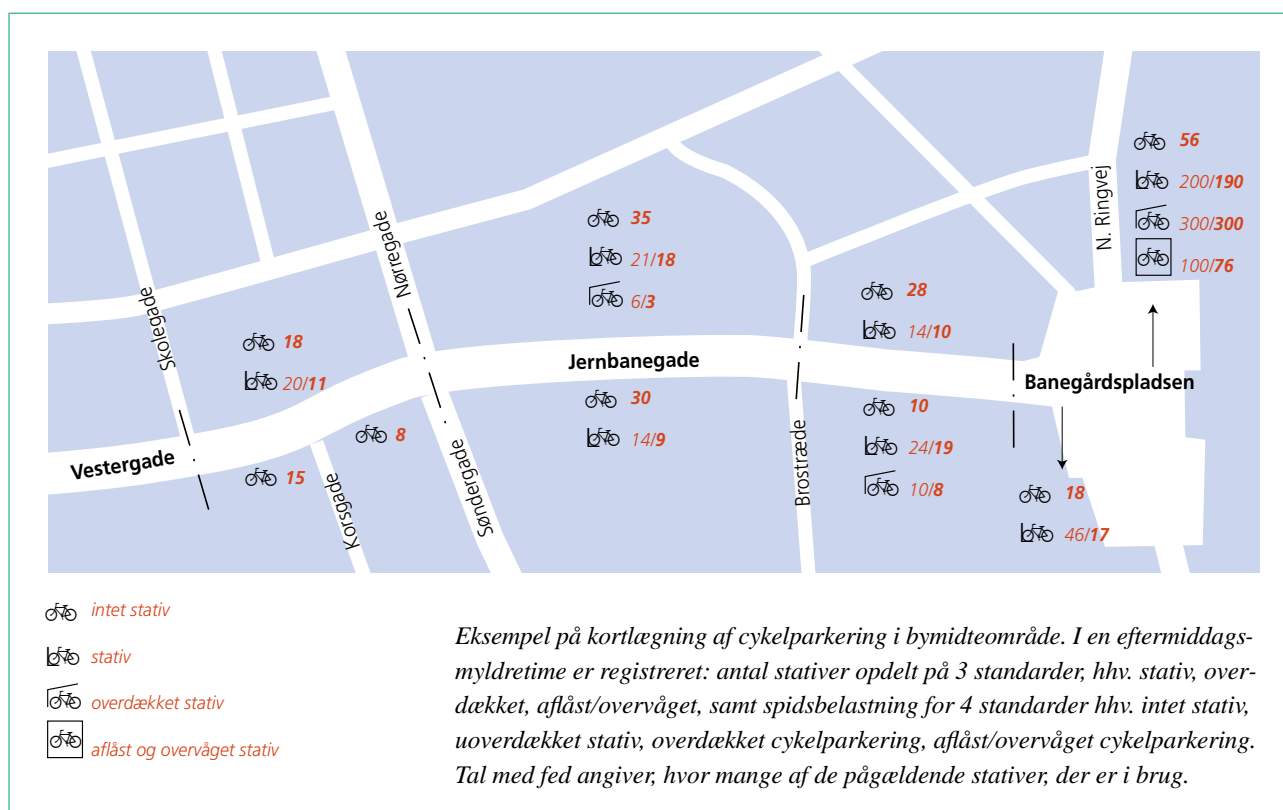
Lokalisering

Behovet for cykelparkering kan delvist aflæses på antallet af parkerede cykler. En god idé er at lave et kort, hvor eksisterende antal cykelparkeringspladser vises, suppleret med antal parkerede cykler i spidsbelastningsperioden både i og udenfor stativerne.

Mange steder findes cykler parkeret udenfor stativerne, selvom der er rigeligt med ledige pladser i stativerne. Dette kan skyldes, at cykelparkeringsfaciliteterne er malplaceret, af forkert standard eller af for dårlig kvalitet.

En anden vigtig oplysning er varigheden af parkeringen, der ofte er afgørende for et fornuftigt valg af standard på cykelparkeringsfaciliteten. Cyklister vil som regel være villige til at parkere deres cykler længere fra rejsemålet, hvis standarden er høj fx i aflåste rum med overdækning.

Manglende cykelparkering skaber rod i gadebilledet.



Der bør være tilstrækkelige cykelparkeringsfaciliteter af de mest hensigtsmæssige standarder ved alle større rejsemål:

- Arbejdspladser
- Uddannelsessteder
- Stationer og større stoppesteder
- Bycentre
- Indkøbscentre og stormagasiner
- Forlystelses- og kultursteder
- Stadions og idrætsanlæg
- Rekreative mål (skov, strand mv.)

Mindre rejsemål er ikke så kritiske, fordi cyklen er let at stille enten på egne støtteben eller op ad genstande. Selvfølgelig kan nogle mindre rejsemål vise sig at have et stort behov for cykelparkering – i så fald ophøjes disse til at være „større rejsemål”.

Særlig vigtig er cykelparkering for beboere i større boligkomplekser. Jo større boligkomplekset er, jo mere kritisk er det at løse parkeringsproblemerne, fordi cyklen her er udenfor synsvidde og dermed i højere grad er udsat for hærværk og tyveri.

Cykelparkering i flotte skure, kældre o.lign., hvor cyklerne står bag lås og slå og er beskyttet mod vejr og vind, bør være standard og indskrives i lokalplanen. Prisen for cykelparkering er oftest lavere end

Typisk cykelkælder i en etageejendom.



FOTO: Linda Hansen

FOTO: Linda Hansen



God cykelparkering til medarbejderne.

for bilparkering, selvom der i danske boligkomplekser med lejligheder eller værelser som regel bør være 2-12 gange så mange pladser for cykler end for biler. Ved boligen er stativer uden overdækning ligeledes nødvendige til cyklende gæster og korttidsparkering blandt beboerne.

For parcelhuse, rækkehuse og tæt-lav bebyggelse er det normalt ikke så

kritisk. Cyklerne kan mere eller mindre organiseret i den enkelte husstand rummes indenfor havelågen under forholdsvis trygge forhold.

Kapacitet

Det kan være svært at finde ud af, hvad det egentlige behov er. Ofte må man starte med at lave parkering til det antal cykler, der i dag er opstillet udenfor stativerne, og så bygge ud efterhånden, som der kommer flere og flere cykler.

Erfaring viser, at på lokaliteter med mange cykler, fx trafikterminaler parkeres færre cykler, når der ikke er pladser nok. Når kapaciteten udbygges, kommer flere cykler til.

Kapaciteten opgøres fordelt på behovet for korttids-, time-, heldags- samt natparkering, så behovet for antallet af pladser for de enkelte standarder kan fastlægges.



FOTO: Vejdirektoratet

Udbygning er begyndt – yderligere udbygning er nødvendig.

Ved de største rejsmål, fx ved stationer, stormagasiner, større arbejdspladser i bycentre osv., vil der ofte være knaphed på arealer. Her er der principielt to muligheder at vælge i mellem:

Ændre arealfordelingen til fordel for cykelparkering, fx ved at inddrage bilparkering til cykelparkering enten på P-pladser, hvor større arealer kan frigøres eller ved kantstensparkering, hvor der typisk kan være 8-10 cykler pr. bilplads.

Komprimering af cykelparkeringen foretages ved:

- mere hensigtsmæssig indretning,
- etablering af to-etasers cykelparkering,
- etablering af P-huse for cykler,
- cykelparkeringsautomater.

Overvågning

Registrér løbende både dag- og natbelægningen på de enkelte cykelparkeringer. Det er vigtigt af få øje på overbelægning i god tid, så man kan udbygge parkeringen.

Overbelægning ses som et antal cykler udenfor stativ. Der kan i



FOTO: Vejdirektoratet

To-etasers cykelparkering.

øvrigt være overbelægning, selvom parkeringsanlægget som helhed ikke er overfyldt, fx hvis nogle pladser betragtes som for langt væk af brugerne, mens de nærmeste pladser er overfyldte. En god idé er at placere de overdækkede stativer længst væk fra „hoveddøren“ for at få cyklerne spredt.

Dagbelægningen tælles bedst kl. 10-12 og natbelægningen mellem kl. 21 og 6. Ved butikker er fredag eftermiddag eller lørdag formiddag ofte spidsbelastning, mens de største besøgstider for forlystelses- og sportsfaciliteter normalt er tiden for spidsbelastningsperioden.

Parkeringsforbud for biler, fx ved kryds, kan blive cyklisternes fordel.



FOTO: Linda Hansen

En automat til parkerede cykler.

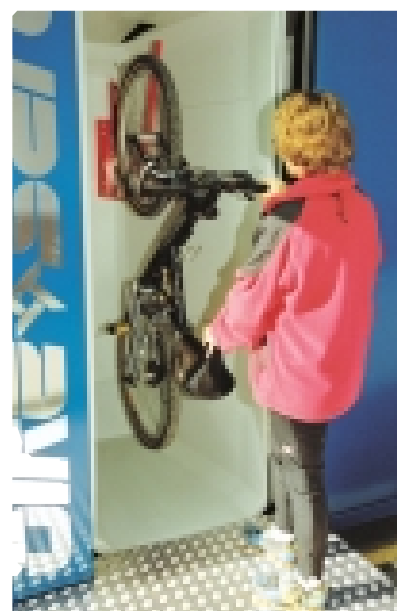


FOTO: Bike Parking Systems AG

Standard

Der findes principielt 4 standarder for cykelparkeringsforhold: Intet stativ, stativ, stativ med overdækning, aflåst/overvåget stativ med overdækning. Et forslag til valg af standard kunne være:

- Ved korttidsparkering under 30 minutter bør cyklen kunne stilles på støtteben eller i stativ lige ved siden af hoveddøren, men låsning af cyklen til stativet er unødvendig.
- Ved timeparkering op til 4 timer bør låsning af forhjul og stel til stativ kunne foretages, overdækning overvejes.
- Dagsparkering ved arbejdspladser, skoler, uddannelsessteder og terminaler bør være overdækket og med mulighed for låsning af cykel til stativ, overvågning/aflåst rum overvejes i forhold til frygt for tyveri.
- Natparkering ved boliger og terminaler bør kunne foregå i overdækkede, aflåste rum.

Grundlæggende krav for design

Der findes mange typer af cykelparkeringsfaciliteter. Et grundlæggende problem ved flere af de velmente løsninger er dels, at de fungerer dårligt, og dels at de passer dårligt ind i danskernes arkitektur.

Det er vigtigt at udformningen på én gang er flot, attraktiv, strømlinet og funktionel. Den skal signalere status ikke blot som ny – men også efter års brug. Eksempelvis går lak og maling af de steder, der er i kontakt med cyklens stel. Desuden skal der i udformning og materialer også tænkes på, hvorledes anlægget ser ud, når der ikke er cykler i det.

Et ideelt cykelparkeringsanlæg er ligesom cyklen en enkel maskine, der er let og problemfri at bruge. Cyklen bør være hurtig og nem at

parkere og hente igen, og det skal være nemt at komme til og fra. Det skal være nemt at bruge stativet og låseanordningen.

Mange har påmonteret cykelkurv, hvorfor en bredde på 70 cm er nødvendig både foran til styret og bagved til kurven. Ladcykler og cykelanhængere kan nødvendiggøre et areal til fritstående større cykler. Med et flot design kan cykelparkeringen passe ind i lokale omgivelser og miljø. Cykelparkeringen bør ikke blive dominerende – og for alt i verden ikke være skæmmende eller grim. Udformningen bør ligefrem bidrage til at forskønne det fysiske lokalmiljø. Det er generelt en god idé at sikre en vis ro, dvs. ikke noget med for mange forskellige slags fysiske løsninger.

Tryghed indgår i placering og udformning. Social tryghed i parkeringssituationen er vigtig, da cyklisten er betydelig mere sårbar overfor vold end på cykelturen. Det stiller krav til belysning, overskuelighed og gennemsigtighed for forbi-passerende eller personer, der alligevel opholder sig på stedet, fx i taxa-

er, forretninger osv. Cykelparkering kan placeres, hvor mennesker naturligt kommer forbi. Udformningen må ikke være en hindring for fodgængere og handicappede.

Afhængig af behov skal cykelparkeringen sikre effektivt mod tyveri og hærværk. Det kan gøres ved at sørge for aflåste parkeringer eller overvågning eller at cyklen nemt kan låses fast.

Man kan checke brugervenligheden gennem iagttagelser af brugernes adfærd eller ved at spørge brugerne og ved tests. Det er en god idé at lade repræsentative brugere prøve en prototype, eller eksemplarer af et stativ, inden man sætter hele anlægget op. Herved kan selve parkeringsstativet eller -apparatet samt pladsforhold og tilgængelighed afprøves i praksis.

Det er endnu ikke undersøgt, om der er forskelle i brugervenligheden af stativer, der henholdsvis "holder" cykler ved hjulet, sadlen, stellet og styret. Ved hjulstativer bør belægning falde ned mod stativet, så cyklen ikke "falder ud" af stativet.



FOTO: Linda Hanssen

Cykelparkeringen skal være let at finde og nem at overskue. Om nødvendigt må der skiltes tydeligt – således at man kan se hvor man kan finde forskellige typer af parkering.

Adgangsvejene til og fra cykelparkeringen skal være trygge, sikre og komfortable. Cykelparkeringen skal være hægtet ordentligt op på cykelnettet. Der skal være ordentlig plads for cyklisterne til at bremse og stå af og på cyklen på en sikker måde.

Forudsætninger for attraktiv cykelparkering – checkliste:

Her er en checkliste, hvor kravene er opstillet nogenlunde i den rækkefølge, cyklister prioriterer deres krav og ønsker, baseret på undersøgelser og erfaringer^{28, 103, 125}. Ikke alle cykelparkeringsanlæg skal opfylde alle krav, fx krav om overdækning, men det vil være en god idé at tage højde for alle punkterne, så man har forholdt sig til samtlige krav.

Cykelparkeringen skal...

- være meget tæt på rejsemålet
- have pladser nok
- være nem at bruge
- være overskuelig og tryk
- være let at finde
- være sikker og tryk at komme til og fra
- være udformet, så den støtter cyklen uden at ødelægge den
- være aflåst eller give mulighed for at låse cyklen fast
- være flot, passe ind i omgivelserne og gerne forskønne det lokale miljø
- beskytte cyklen – især sadlen – mod regn og sne.
- være solid samt vedligeholdelses- og rengøringsvenlig.

Overvågning og service

Overvågning af cykler var udbredt under og lige efter krigen ved mange jernbanestationer, hvor den lokale cykelsmed mange steder havde butik og værksted lige op ad stationen. I disse cykelcentre kunne cykelsmeden passe på cyklerne, samt tilbyde service og reparation, mens folk var på arbejde.

I dag findes cykelcentre ved bl.a. Københavns Hovedbanegård og Østerport station. I Holland findes over 100 af slagsen. I de danske cykelcentre er modellen, at cykelsmeden står som forpagter af cykelcentret, dvs. betaler en vis del af sin indtægt i husleje.

Overvågning bør i dag være muligt ved at nytænke og samtænke cykelparkering med andre funktioner, fx billetsalg, cykelhandler, café, kiosk, grillbar, butikker og bilparkering mv. I Tyskland arbejdes med „cykelstationer”, hvor der på tidlige ubemandede stationer etableres cykelcentre med personale som beskæftigelsesprojekter.

Den personlige overvågning kan suppleres med og eventuelt erstattes af videoovervågning, som efterhånden udgør en udbredt, accepteret og effektiv forebyggelse mod tyveri og hærværk.

Cykelovervågning ved Østerport station.



FOTO: Linda Hansen

Tryk, gennemsigtig cykelparkering.



FOTO: Vejdirektoratet

Der findes mange forskellige cykelparkeringsformer –
her nævnt med enkle og primitive former først og avancerede til sidst



FOTO: Lars Bahl

Håbløs kobling

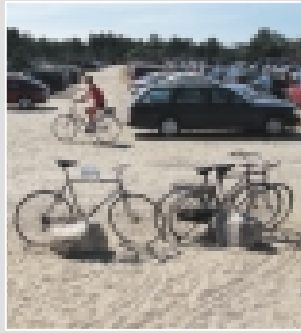


FOTO: Lars Bahl

Op ad sten

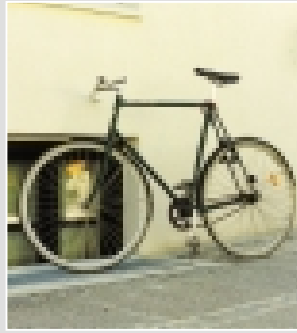


FOTO: Vejdirektoratet

Op ad husmur



FOTO: Lars Bahl

På eget støtteben

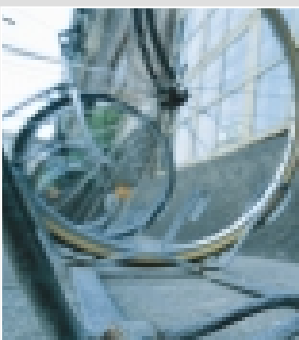


FOTO: Linda Hansen

Løse stativer

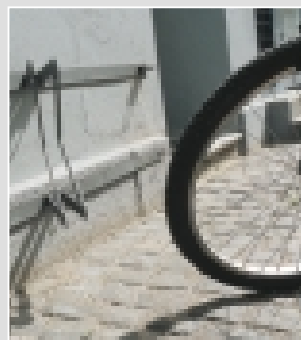


FOTO: Linda Hansen

Stativ på mur



FOTO: Lars Bahl

Ved gågade



FOTO: Linda Hansen

Ved fortovskant



FOTO: Vejdirektoratet

I skillerabat

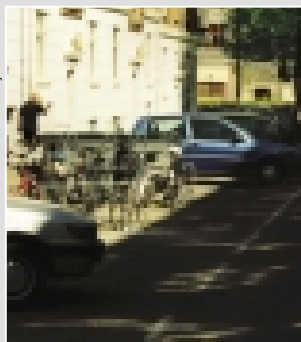


FOTO: Vejdirektoratet

I stedet for bilparkering



FOTO: Linda Hansen

I læskur

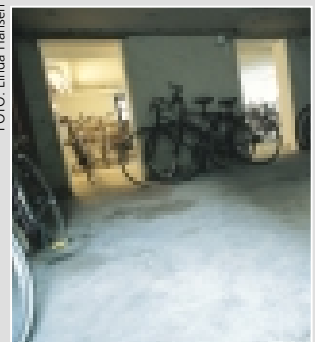


FOTO: Linda Hansen

I cykelkælder



FOTO: Vejdirektoratet

Overdækket stativ

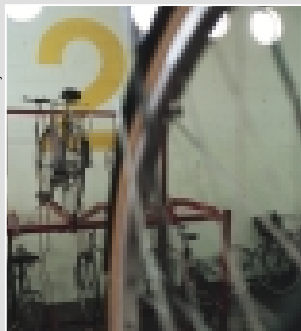


FOTO: Lars Bahl

To etager og aflåst



FOTO: Crow

I en boks



FOTO: Bike Parking Systems AG

I en automat



FOTO: Lars Bahl

Mon cyklen er der efter dukkerten?

uddannelsesinstitution, lokalområde, bydel, by, kommune eller amt - på samme måde som for bilparkering.

Opstil nogle klare overordnede mål og nogle entydige operative mål og succeskriterier for investeringer og projekter.

Arranger møder, hvor der åbnes op for idéer fra forskellige interessenter. Lad det være en kreativ proces, for der bliver brug for kreativitet og samtænkning, når man fx løber ind i et stort cykelparkeringsbehov, men mangel på areal. God kommunikation og samarbejde med borgerne og de relevante myndigheder, interessenter og virksomheder er vigtig.

En cykelparkeringsplan kan være en idé. Men ”de små skridts metode”, hvor cykelparkeringen skridt for skridt, sted for sted udbygges og forbedres er også god. Uanset planlægningsmetoden er en detaljeret kortlægning og behovsopgørelse en god idé.

Bygge- og anlægsprojekter

Helt obligatorisk og grundlæggende er det at tænke cykelparkering både fysisk, funktionelt og økonomisk ind i bygge- og anlægsprojekter.

Man bør arbejde målrettet med normer, standarder, bygningsforskrifter, lokalplaner mv.

I dag er parkeringsnormer for både biler og cykler ikke udspecificeret i bygningsreglementerne. Der er en klar tendens til, at man for bilparkering stadig bruger de gamle regler, fordi mange er i tvivl om, hvad de skal sætte i stedet.

Finansiering

Udover at få fastlagt en mere klar ansvarsfordeling mellem stat, amt, kommune, trafikselskaber og private om finansiering af cykelparkering samt tovholdere/projektledere i de enkelte organisationer er det vigtigt at overveje anderledes finansieringsformer på området.

Cykelparkeringsfonde

Anvendelse af midler fra bilparkeringsfonde til udbygning af cykelparkering er ikke muligt. En idé som en cykelparkeringsfond kan ikke sidestilles med bilparkeringsfonde, da cykelparkering foretages umiddelbart ved hoveddøren. Nybyggeri bør inkludere cykelparkeringsfaciliteter fra starten og bør ikke kunne undgås ved at indbetale til en fond. Cykelparkeringsfonde kan være en mulighed for privat og offentlig samfinansiering af cykelparkeringsfaciliteter i midtbyområder.

Rekreativ cykelparkering

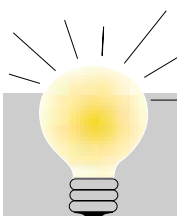
Indtil videre er der fokuseret på hverdagscyklisten. Men den rekreative cyklist og cykelturisten findes også.

Det kan være vigtige udflugtsmål i fritiden fx stranden, museet, rockkoncerten. Her kan mobile cykelparkeringsstativer være fordelagtige. I ferien kan det have stor betydning for en familie med 5 lastede cykler, at cyklerne kan stilles et sikkert sted med bagage, mens byen besøges til fods.

Det kan være nødvendigt at tænke kreativt og sammentænke løsninger med andre muligheder, fx et havnehus med både cykelparkering, toilet- og badeforhold. Det kan også være et P-hus for cykler, der ligger i forbindelse med turistkontoret.

Processen

Lav en cykelparkeringsplan - eller i hvert fald en kortlægning og behovsopgørelse med hensyn til cykelparkeringsforhold for gågade,



FORSLAG TIL CYKELPARKERINGSNORM

baseret på erfaringer fra Holland ⁷⁹

Butikscentre og hande!sgader	4-8 pladser pr. 100 m ² butik- og lagerareal
Kontorer	1-4 pladser pr. 100 m ² kontor- og lagerareal
Skoler og uddannelsessteder	30-80 pladser pr. 100 elever
Idrætsanlæg, biografer, teatre mv.	20-40 pladser pr. 100 brugere/gæster
Hospitaller	20-50 pladser pr. 100 senge
Parker, strande og forlystelsesparker	10-35 pladser pr. 100 brugere/gæster

Reklamefinansiering

I disse år ses flere og flere reklamefinansierede læskærme og standere ved busstoppesteder, hvor standarden er betydeligt højere end normalt. I lighed hermed må man åbne mulighed for tilsvarende etablering af flotte, reklamefinansierede cykelparkeringsfaciliteter.

En anden mulighed er at motivere virksomheder, institutioner, butikker, handelstandsforeninger, kultur- og forlystelsessteder, trafikkselskaber mv. til at sponsorere cykelparkeringsanlæg. Sponsoratet kan evt. indbefatte reklame i forbindelse med diverse arrangementer.

Brugerbetaling

Enkelte udenlandske erfaringer og undersøgelser tyder på, at der er en vis betalingsvillighed hos cyklisterne til at betale for sikker cykelparkering tæt på rejsemålene.

Brugerbetaling har været praktiseret i Danmark en del år. I cykelcentrene betaler brugerne 5 kr. pr. dag, 60 kr. pr. måned eller 500 kr. pr. år. Her er tale om indendørs cykelparkering med personlig service og overvågning, dog således at det aften/nat/weekend fungerer som aflåst cykelparkering.

På de aflåste cykelparkeringer ved DSB-stationer betaler brugerne et beløb pr. år for en nøgle eller et nøglekort til cykelparkeringen. Prisen varierer fra gratis op til 200 kr. pr. år. De fleste steder ligger priserne på 100–200 kr. pr. år. Her er tale om udendørs, aflåst, overdækket cykelparkering eller cykelkældre.

Der findes cykelstativer på det internationale marked som fungerer som parkometre. Ved betaling med mønter eller kort udløses en bøjle, hvorved man kan låse cyklen fast til stativet. Disse stativer kan opstilles enkeltvis på fortove eller pladser.



FOTO: Lars Bahl

Aflåst, betalt cykelparkering.

Sådanne er endnu ikke opstillet i Danmark.

Drift og vedligehold

Det er vigtigt, at cykelparkeringsanlæg i hele deres levetid signalerer status og ikke er grimme og forfaldne.

Derfor er det vigtigt at renholdelse og løbende vedligeholdelse indgår som en væsentlig del af kravene til udformning og materialer. Det kan ikke nytte, at det er umuligt at fjerne fx visne blade eller papiraffald. Det skal ligeledes være muligt at fjerne graffiti, da graffiti signalerer forfald

og utryghed. Ligeledes er det vigtigt at anlægget er robust overfor hærværk og reparationsvenligt, når skaden er sket.

Aflåst, betalt cykelparkering.



FOTO: Vejdirektoratet

