



CYKELPARKERINGSANALYSE FREDERIKSBERG KOMMUNE - 2020





Celis Consult



INDHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|---------|
| 1. INDLEDNING | Side 4 |
| 2. RESUMÉ | Side 5 |
| 3. BAGGRUND | Side 6 |
| 4. RESULTATER FRA CYKELPARKERINGSREGISTRERINGEN | Side 8 |
| 5. RESULTATER FRA INTERVIEWUNDERSØGELSEN | Side 18 |
| 6. FORSLAG TIL MÅLTAL | Side 24 |
| 7. VIRKEMIDLER | Side 26 |
| BILAG | |
| 8. UNDERSØGELSESDSIGN | Side 40 |
| 9. RETNINGSLINIER FOR DEN GODE CYKELPARKERING | Side 42 |

INDLEDNING

I forbindelse med budgetaftalen for 2019 var kommunalbestyrelsens partier enige om fortsat at forbedre forholdene for cyklisterne på Frederiksberg bl.a. med en vision om, at der skal være lige så mange parkeringspladser til cykler som til biler. Der findes i dag 23.160 bilparkeringspladser fordelt på 19.071 offentlige pladser samt 4.089 private pladser.

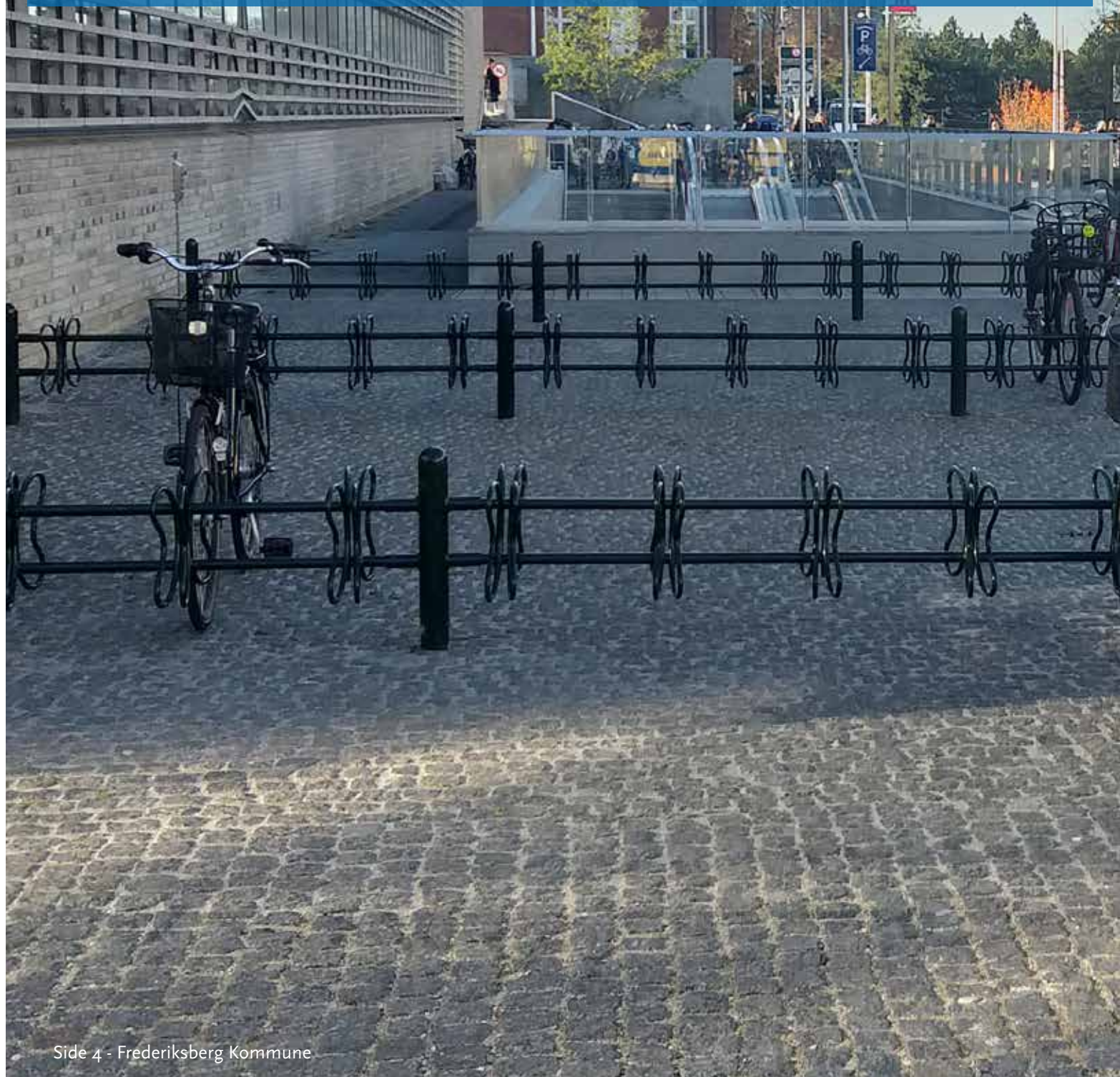
By- og Miljøudvalget har efterfølgende drøftet sagen på mødet den 23. september 2019 med det formål at fastsætte konkrete mål for det fremtidige antal cykelstativpladser samt at belyse, hvilke muligheder der er for at opfylde visionen om, at der skal være lige så mange parkeringspladser til cykler som til biler.

By- og Miljøudvalget vedtog, at der skal gennemføres en ana-

lyse af behovet og muligheden for etablering af yderligere cykelparkeringspladser med særligt fokus på områder omkring trafikknudepunkter, uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre og handelsstrøg, samt at der i forlængelse heraf skal fastsættes et måltal for cykelparkeringspladser.

Udvalget anmodede forvaltningen om at forelægge udvalget en ny sag efter at der er gennemført en kortlægning og en analyse af cykelparkeringsbehovet.

Nærværende rapport indeholder resultatet af den gennemførte cykelparkeringsanalyse. Rapporten er udarbejdet i samarbejde med konsulentfirmaet Celis Consult ApS.



RESUMÉ

Frederiksberg Kommune gennemførte i 2016 en registrering og optælling af alle offentligt tilgængelige cykelparkeringstativer - herunder antallet af parkerede cykler i stativerne samt cykler parkeret udenfor stativ.

Samme kortlægning af antal cykelparkeringspladser samt belægning er blevet foretaget primo 2020.

Siden 2016 er der registreret ca. 45 procent flere cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune fordelt på knap 20 procent flere lokationer. En del af disse pladser er dog cykelparkeringsanlæg, der ikke blev registreret i 2016. I forhold til kommunalbestyrelsens foreslåede måltal omkring lige så mange cykelparkeringspladser som bilparkeringspladser mangler Frederiksberg Kommune således kun at etablere knap 3.000 nye cykelparkeringspladser for kommunen set under ét.

Ingen ledige stativer tættest på målet

Ved mange af de større trafikale knudepunkter er belægningen tæt på - eller over - 100 procent. Så selvom der er kommet mange nye cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune, så mangler der stadig flere pladser for at imødekomme den nuværende efterspørgsel.

Det overordnede indtryk fra cykelparkeringsregistreringen er, at de mest centrale pladser tættest på målet er fuldt belagt, mens både gode cykelparkeringsanlæg i kældre ved Metroen samt lidt mere fjernt beliggende - men stadigt centrale - pladser står enten tomme eller i bedste fald kun delvist er optagede.

Den store udfordring ligger derfor i at finde plads til flere cykler på de allerede mest attraktive cykelparkeringslokaliteter - og samtidigt gøre mere fjernt beliggende pladser mere attraktive.

Cyklisternes tilfredshed med cykelparkeringsforholdene

Ved interviewundersøgelsen blev der sammenlagt foretaget interviews med 246 cyklister ved udvalgte trafikknudepunkter.

Overordnet set svarer 56 procent af cyklisterne at de er tilfredse med cykelparkeringen ved trafikknudepunkterne, mens 67 procent er tilfredse med deres cykelparkeringsforhold ved deres bopæl. Langt de fleste cyklister, der har udtrykt utilfredshed, begrundet det med manglen på cykelparkeringspladser tæt ved deres mål.

Virkemidler

En del af de eksisterende parkeringsanlæg rummer plads til forbedring og udbygning af kapaciteten ligesom mulighederne for at etablere cykelparkering langs eksempelvis boligveje med etagebebyggelse er langt fra udnyttede.

Da kapaciteten omkring mange af de større anlæg er blevet punktvis forbedret over tid kan der være behov for at nytænke anlæggenes indretning og få etableret helt nye cykelparkeringsanlæg med ændret disponering af arealerne samt valg af nye stativer, der kan komprimere flere cykler på samme sted.

Ved fortsat at fokusere på udbygning og forbedring af eksisterende anlæg vurderes det realistisk, at kunne imødekomme både det nuværende og fremtidige behov for gode cykelparkeringsfaciliteter.

Det kræver dog gennemførelsen af en bred palette af indsatser som er beskrevet i denne rapport - herunder:

- Udbygning af eksisterende anlæg
- Forsøg med midlertidige indretninger af ny cykelparkering
- Forsøg med etableringen af cykelgader
- Forsøg med etablering af supplerende servicetiltag
- En fortsat oprydningsindsats rettet mod herreløse cykler
- Forsøg med oprettelse af et cykelkorps

BAGGRUND

Frederiksberg Kommune er som den tættest befolkede kommune i Danmark med korte afstande og flad topografi som skabt til cykeltrafik. Og rigtig mange borgere bruger cyklen på Frederiksberg. Men flere borgere kan og bør dog cykle på Frederiksberg – især på de korte ture.

For at sikre at Frederiksberg er byen, hvor det er attraktivt at cykle for borgere i alle aldre, har Frederiksberg Kommune de seneste år arbejdet målrettet med 8 indsatser på cykelområdet i perioden 2013-2018 – herunder gode cykelparkeringsforhold ved trafikale knudepunkter som ét af de 8 indsatsområder.

Cyklen i kombination med den kollektive transport er et godt alternativ til bil på de længere ture. 15 % af brugere af kollektiv transport på Frederiksberg cykler til og fra busstoppestedet, metrostationen eller S-togsstationen. Dette ses tydeligt omkring stationerne, hvor cykelparkeringsfaciliteterne er overfyldte tættest på målet.

I cykelparkeringsanalysen for Frederiksberg Kommune gennemført i 2012 fremgik det, at der var 1.710 stativer ved stationerne, mens der var parkeret 1.910 cykler. Det vil sige, at der var en belægningsgrad på 112 %. Særligt ved Lindevang Station og Frederiksberg Station var der kapacitetsproblemer med en belægningsgrad på over 130 %. Cykelparkeringsanalysen 2012 gav i øvrigt forslag til placering af flere cykelparkeringspladser i kommunen.

For at fastholde og øge den høje andel af cyklister på Frederiksberg er cykelparkeringsfaciliteterne omkring de trafikale knudepunkter et vigtigt indsatsområde, da det netop er kombinationsrejserne, som kan erstatte bilen på de længere ture.

Frederiksberg Kommune har løbende siden 2012 udbygget cykelparkeringsudbuddet i kommunen med særlig fokus på de store trafikale knudepunkter og i øvrigt gennemført en cykelparkeringsanalyse i 2016.



RESULTATER FRA CYKELPARKERINGSREGISTRERINGEN

Frederiksberg Kommune gennemførte i 2016 en registrering og optælling af alle offentligt tilgængelige cykelparkeringsstativer - herunder antallet af parkerede cykler i stativerne samt cykler parkeret udenfor stativ.

I 2016 blev der i alt registreret 871 lokaliteter med i alt 13.986 offentlige tilgængelige cykelparkeringspladser fordelt på 7.838 pladser på offentlige arealer og 6.148 pladser på private arealer.

Samme kortlægning af antal cykelparkeringspladser samt belægning er blevet foretaget primo 2020.

I kortlægningen 2020 er der registreret i alt 1.041 lokaliteter med i alt 20.313 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser fordelt på 12.750 pladser på offentlige arealer samt 7.563 pladser på private arealer.

Som tillæg til registreringen i 2016 er kortlægningen i 2020 udvidet med registrering af antal herreløse cykler, antal specialcykler, antal elcykler og antal cykler låst fast til et stativ. Derudover er antallet af udlejnings elløbehjul blevet registreret fordelt på henholdsvis antallet af afleverede løbehjul (lejet og afleveret af brugere) samt opstillede elløbehjul fra operatører.

Mange flere cykelparkeringspladser

Siden 2016 er der registreret ca. 45 procent flere cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune fordelt på knap 20 procent flere lokationer. En del af disse pladser er dog cykelparkeringsanlæg, der ikke blev registreret i 2016.

Antallet af parkerede cykler er i perioden steget med knap 40 procent. Den gennemsnitlige belægningsprocent på alle pladser ligger nogenlunde konstant på knap 73 % i forhold til undersøgelsen i 2016.

Ved mange af de større trafikale knudepunkter er belægningen over - eller tæt på - 100 procent. Så selvom der er kommet mange nye cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune så mangler der flere pladser for at imødekomme den nuværende efterspørgsel. En efterspørgsel der i fremtiden forventes at stige i takt med en øget cykeltrafik. Med nye abonnementsordninger på leje af cykler samt flere bycykler i bybilledet vil især andelen af (udenlandske) studerende på cykel stige markant. Antallet af udenlandske studerende på lejecykler (Swapfiets) udgør allerede i dag en stor udfordring ved de større uddannelsesinstitutioner.

Kun få specialcykler og cykellig

Registreringen viser, at kun knap 0,7 procent af de parkerede cykler på Frederiksberg er ladcykler. Elcyklerne udgør kun 0,1 procent og antallet af fastlåste cykler til stativer er lige knap 2 procent. Sidstnævnte kan hænge sammen med at langt de fleste stativtyper på Frederiksberg ikke er egnede til fastlåsning af cyklen. Andelen af parkerede elcykler i det offentlige rum er nede på 0,1 procent. Dette kan hænge sammen med at dyrere cykler ofte opbevares i aflåste skure og kældre mm.

Ved kortlægningen blev der kun registreret 215 cykellig svarende til 1,5 procent af det samlede antal parkerede cykler.

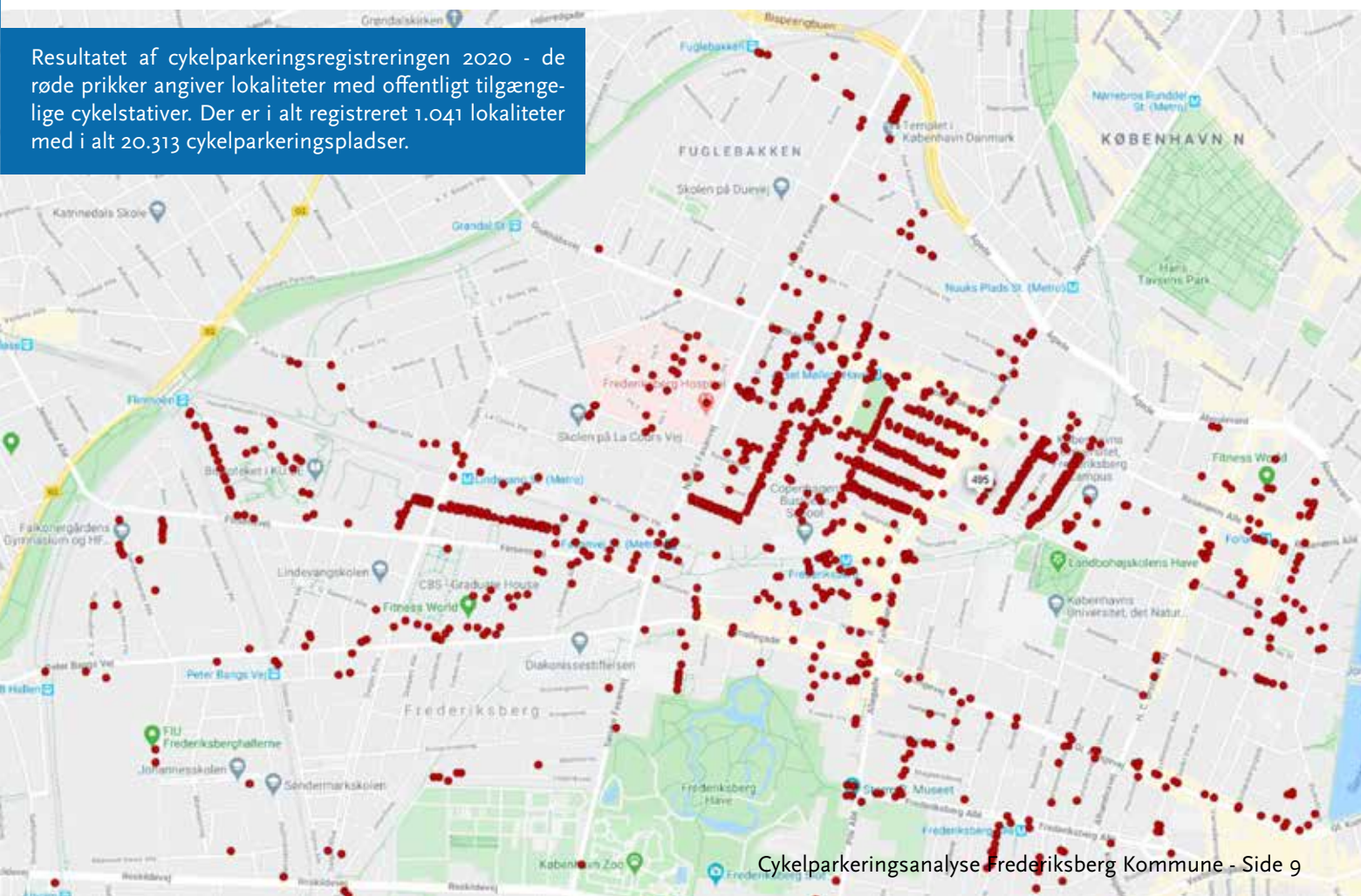




Hovedresultater fra cykelparkeringsregistreringen 2020

- 1.041 lokaliteter registreret med offentlig tilgængelig cykelparkering.
- I alt 20.313 pladser (heraf 12.750 på offentlige arealer og 7.563 på private arealer).
- Der blev registreret 11.761 parkerede cykler i stativ samt 2.992 cykler parkeret udenfor stativ.
- Den gennemsnitlige belægningsprocent for alle stativer i Frederiksberg Kommune er knap 73 procent.
- Det samlede antal specialcykler (elcykler, ladcykler mm) udgør mindre end 3 procent af det samlede antal parkerede cykler.
- Antallet af cykellig ved parkeringsanlæggene udgør kun 1,5 procent af det samlede antal pladser.
- Kun knap 2 procent af de parkerede cykler er låst fast til stativerne med supplerende lås.
- Vedligeholdelsesstanden af stativerne er generelt ok.
- Stativtyperne i Frederiksberg er for de flestes vedkommende begrænset til 2-3 forskellige typer - primært forhjulsholdere.

Resultatet af cykelparkeringsregistreringen 2020 - de røde prikker angiver lokaliteter med offentligt tilgængelige cykelstativer. Der er i alt registreret 1.041 lokaliteter med i alt 20.313 cykelparkeringspladser.



| Lokalitet | Antal stativer | Antal parkerede cykler | Antal cykler placeret udenfor stativ | Belægningsprocent |
|---|----------------|------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Lindevang St. | 183 | 158 | 63 | 121% |
| Frederiksberg metroforplads (eksklusiv kælderparkering) | 319 | 270 | 66 | 105% |
| Fasanvej St. | 245 | 127 | 129 | 104% |
| Aksel Møllers Have St. | 97 | 80 | 21 | 104% |
| Forum St. | 296 | 214 | 74 | 97% |
| Lindholm St. | 300 | 207 | 59 | 89% |
| Frederiksberg metroforplads (inklusive kælderparkering) | 659 | 274 | 66 | 52% |

Det kniber med kapaciteten på de store anlæg

I Frederiksberg Kommune findes der generelt gode cykelparkeringsforhold ved langt de fleste trafikale knudepunkter, indkøbscentre og uddannelsesinstitutioner.

Dog er belægningsprocenten ved de større parkeringsanlæg flere steder over - eller meget tæt på - 100 procent, hvilket er medvirkende til at forringe både æstetikken og brugervenligheden af anlæggene.

Når man som cyklist ankommer til et cykelparkeringsanlæg, hvor belægningsprocenten er høj, kan det virke uoverskueligt at finde en ledig plads og resultatet bliver ofte at cyklisten parkerer sin cykel udenfor stativ tæt på sit mål. Denne adfærd har ofte en afsmittende effekt på de cyklister, der efterfølgende ankommer for at parkere deres cykel.

Dette er et generelt problem for mange af de større cykelparkeringsanlæg i Frederiksberg Kommune. Ved Fasanvej Station er belægningsprocenten oppe på 104 procent og tilsvarende

på Lindevang Station er belægningsprocenten oppe på 121 procent.

I området omkring Solbjerg Plads og Frederiksberg metroforplads er parkeringskapaciteten på overfladen tæt på 100 procent med mange cykler parkeret udenfor stativ.

Ved den nye Frederiksberg metroforplads er der etableret en cykelparkeringskælder, med både god skiltning samt gode adgangsforhold, hvor cyklen nemt kan transporteres både op og ned af kælderen.

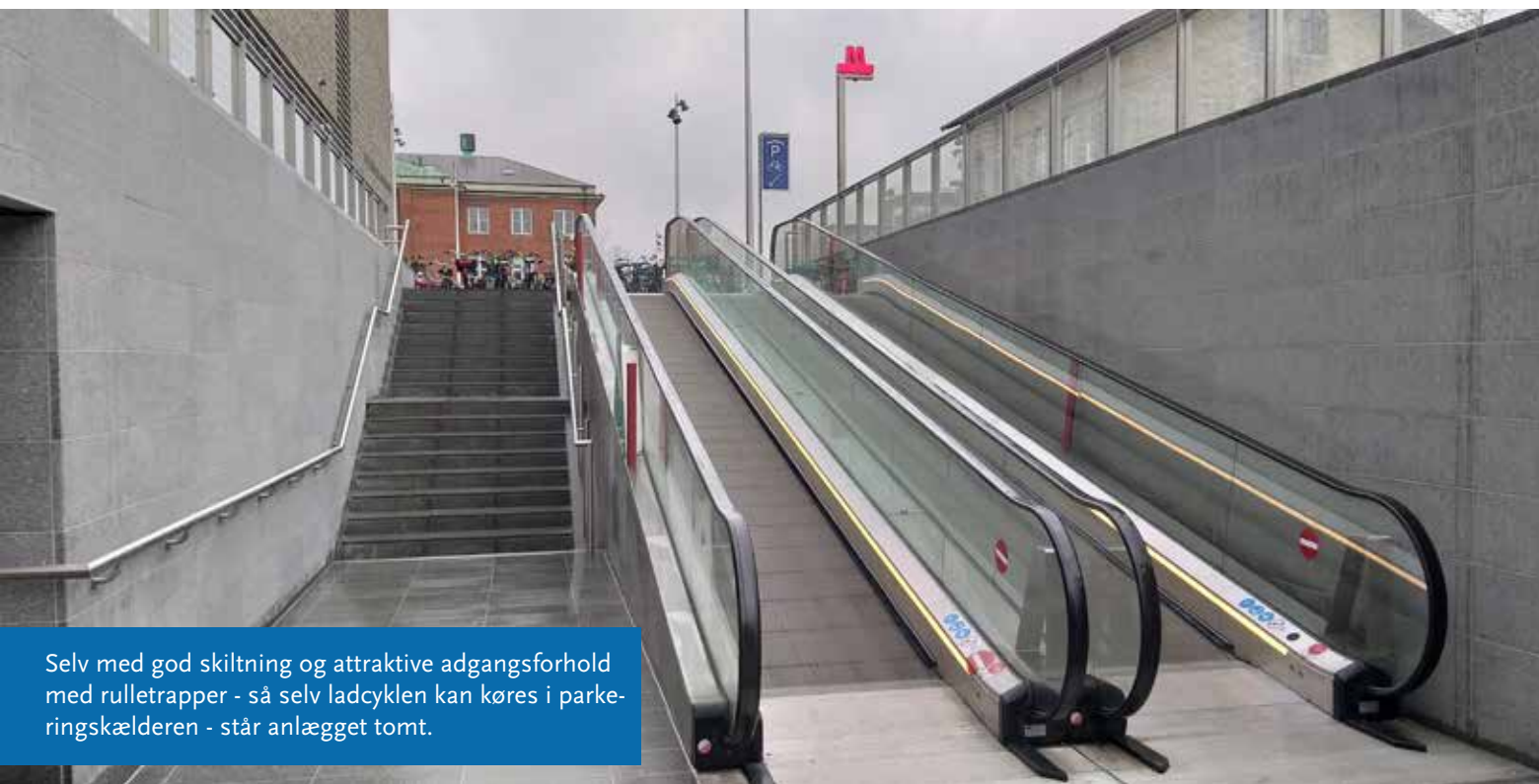
Trods de gode cykelparkeringsfaciliteter med supplerende varme, tørvejr samt musik i højtalerne står cykelparkeringskælderen næsten tom. Det samme gør sig gældende i de øvrige parkeringskældre.



Selvom der måske er ledige pladser imellem cyklerne kan de være svære at få øje på og ofte bliver resultatet at cyklisten parkerer sin cykel udenfor stativerne.

KAPACITET OG KOMPRIMERING - VIGTIGSTE IAGTTAGELSER

- Der er grænser for hvor meget man kan komprimere sine større cykelparkeringsanlæg uden at de ekstra pladser bliver “usynlige” for cyklisterne allerede ved en belægningsprocent på 80-90 procent. Stativer på Solbjerg Plads er et meget godt eksempel på denne problemstilling.
- Cyklister på Frederiksberg foretrækker at parkere deres cykel lige ved målet. De parkerer ikke længere væk fra målet selvom der er gode servicefaciliteter bare en smule længere væk fra deres destination (overdækning, mulighed for aflåsning mm.).
- I en periode på godt to måneder fra umiddelbart før jul 2019 til og med februar 2020 blev cykler på og omkring Solbjerg Plads mærket af. Dem der stod i cykelstativ fik et grønt mærke, mens dem der stod udenfor cykelstativ fik et rødt mærke. Overordnet set har kampagnen ikke haft den ønskede effekt – at få flere til at parkere cyklen i et cykelstativ, da der ikke generelt ses et fald i antallet af cykler parkeret udenfor stativ. Der er dog en tendens til at lidt færre har parkeret rundt om den hvide have og nedenfor den hvide trappe (mellem Falkoner Plads og Solbjergvej).



Selv med god skiltning og attraktive adgangsforhold med rulletrapper - så selv ladcyklen kan køres i parkeringskælderen - står anlægget tomt.



Der blev i alt registreret 340 pladser i kælderen under Frederiksberg Gymnasium - men kun 4 parkerede cykler.

Det mest anvendte cykelstativ på Frederiksberg er den lodrette forhjulsholder.

Den lodrette forhjulsholder udmærker sig ved at være et meget brugervenligt stativ, der også kan anvendes til at komprimere cykelparkering på knappe arealer.

Stativet findes enten som vinkelret parkering eller som skråparkering.

Ved skråparkering er det muligt at komprimere arealerne til cykelparkering yderligere uden at det går nævneværdigt ud over brugervenligheden.



Stativtyper

I Frederiksberg Kommune anvendes hovedsageligt stativer med lodrette forhjulsholdere. Der findes kun meget få steder lænestativer eller andre typer stativer. Langt de fleste stativer er af typen NO.

På 741 af de i alt 1.041 lokaliteter anvendes stativtypen NO. På 25 lokaliteter anvendes Nørreport Bike Stand, mens de resterende 252 lokaliteter består af blandede typer af cykelstativer - primært forhjulsholdere.

Kun enkelte steder tilbydes overdækkede parkeringsfaciliteter og disse ligger oftest på private arealer. Kun ved enkelte S-togsstationer tilbydes der overdækning til cyklisterne.

Enkelte steder er der etableret decideret parkering til ladcykler med specialstativer, men den generelle knaphed på pladser betyder at de tiltænkte ladcykelparkeringer hurtigt bliver optaget af almindelige cykler.

Den nyeste type forhjulsholder, som er anvendt flere steder i forbindelse med nyanlæg af parkering samt renowing/ombygning af eksisterende cykelparkering er stativet "Nørreport Bike Stand".

Fordelen ved stativet er, at der kan komprimeres forholdsvis mange cykler på et lille areal uden at det går nævneværdigt ud over brugervenligheden.

Hver enkelt stativ skal dog fikseres til belægningen eller nedstøbes, hvilket øger anlægsprisen for dette stativ.





Flere steder på Frederiksberg er der forsøgt etableret cykelparkering til ladcykler, men "pladserne" bliver hurtigt optagede af almindelige cykler grundet den store efterspørgsel efter ledige pladser.

STATIVTYPER - VIGTIGSTE IAGTTAGELSER

- Cyklister på Frederiksberg er generelt tilfredse med de hyppigst anvendte stativtyper.
- Der tilbydes generelt meget få overdækkede cykelparkeringsfaciliteter.
- Under 2 procent af cyklisterne låser deres cykel fast til stativet.
- Adgangs- og manøvreforhold ved cykelparkeringsanlæggene er generelt tilfredsstillende ved langt hovedparten af lokaliteterne.
- Stativerne har generelt en fin vedligeholdelsesstand. Kun få stativer er beskadigede og bør efterses.



Det skråtstillede NO stativ med 50 cm mellemrum imellem stativerne opfylder bedst forholdet mellem komprimering og maksimal udnyttelse af alle pladser.



De informative henvisningsskilte til øvrige parkeringspladser fungerer kun i begrænset omfang - afmærkning af cykelparkering fungerer til gengæld umiddelbart helt efter hensigten.

Oprydning af herreløse cykler på Frederiksberg

Der foretages en oprydning af herreløse cykler på hele Frederiksberg en gang årligt – ofte i uge 12.

Kommunens entreprenøraftdeling sørger for afmærkning af cyklerne med et mærkat og indsamler efterfølgende de cykler, som efter minimum 4 uger stadig har mærkat på. Der afmærkes ca. 10.000 cykler, og fjernes 1.000-1.500 cykler årligt. Efter opbevaring i minimum 4 uger afhentes cyklerne af politiet, og de fleste bliver sendt til skrot.

Ud over den årlige afmærkning af cykler i hele kommunen sker der også en afmærkning af cykler ca. hver anden måned ved metrostationerne.

Selvom andelen af cykellig på Frederiksberg er lav, så skæmmer cyklerne det generelle billede af cykelparkeringen.





Udlejningscykler fra især Swapfiets udgør en større andel af de parkerede cykler ved især uddannelsesinstitutioner og kollegier. Det er især udenlandske studerende, der er de nye brugere.

ADFÆRD OG OPRYDNING - VIGTIGSTE IAGTTAGELSER

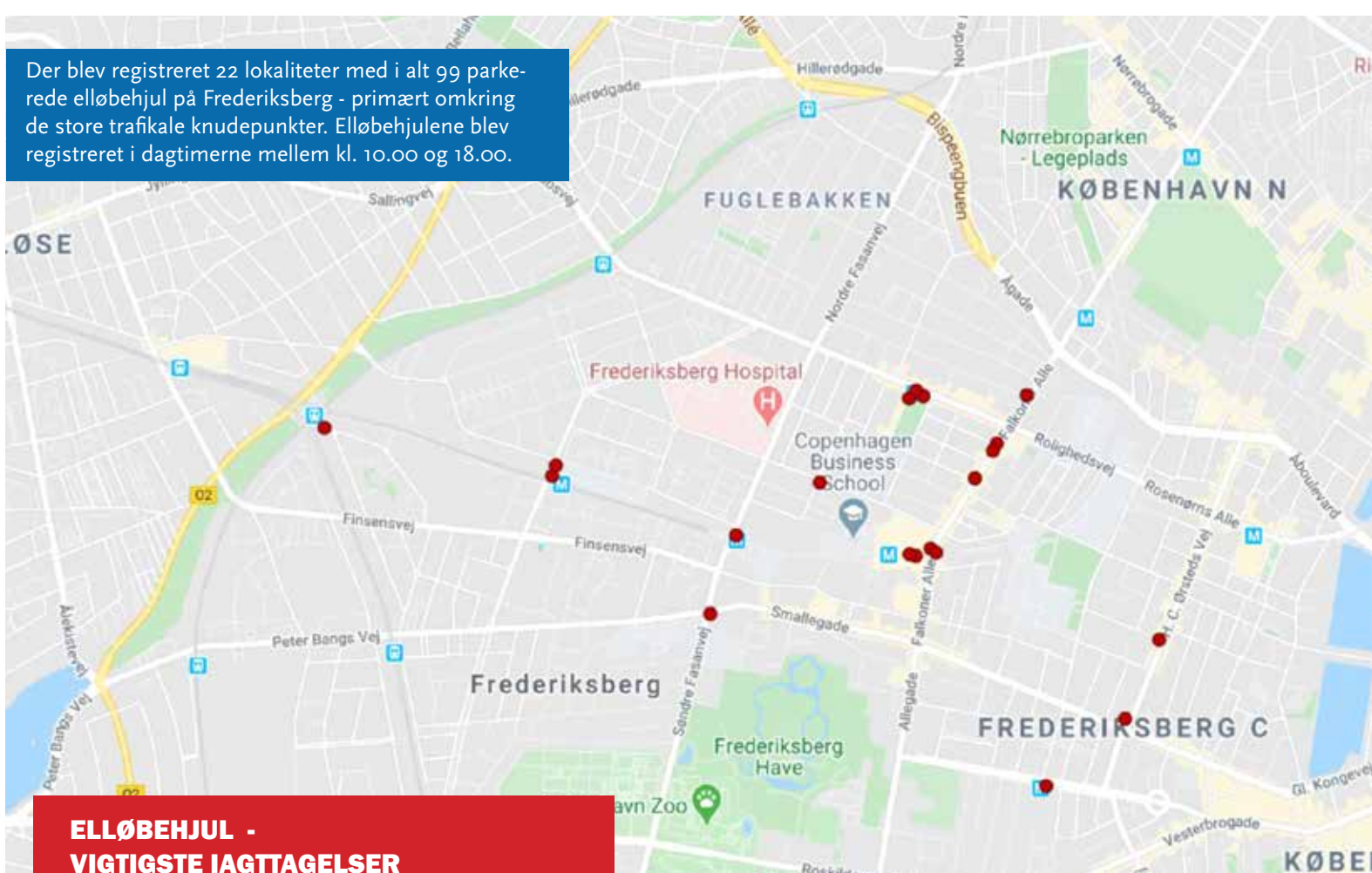
- Selvom den totale andel cykellig kun andrager knap 2 procent, er cyklerne med til at tegne et rodet billede ved cykelparkeringsanlæggene.
- Kampagnen om at parkere i stativer omkring Frederiksberg metroforplads og Solbjerg Plads har kun begrænset effekt. Der stilles stadig mange cykler udenfor stativ.
- Afmærkning af cykelparkeringen omkring Frederiksberg metroforplads virker efter hensigten.
- Mange steder er der uorden i cykelparkeringsanlæggene som følge af mange væltede cykler.
- Udlejningscykler udgør allerede en mærkbar andel af de parkerede cykler og forventningen er, at disse cykler vil øges i fremtiden.



Ved mange cykelparkeringsanlæg ligger cykler væltet ved stativerne til gene for brugerne og som et generelt problem for æstetiken omkring cykelparkeringen.



Der blev registreret 22 lokaliteter med i alt 99 parkerede elløbehjul på Frederiksberg - primært omkring de store trafikale knudepunkter. Elløbehjulene blev registreret i dagtimerne mellem kl. 10.00 og 18.00.

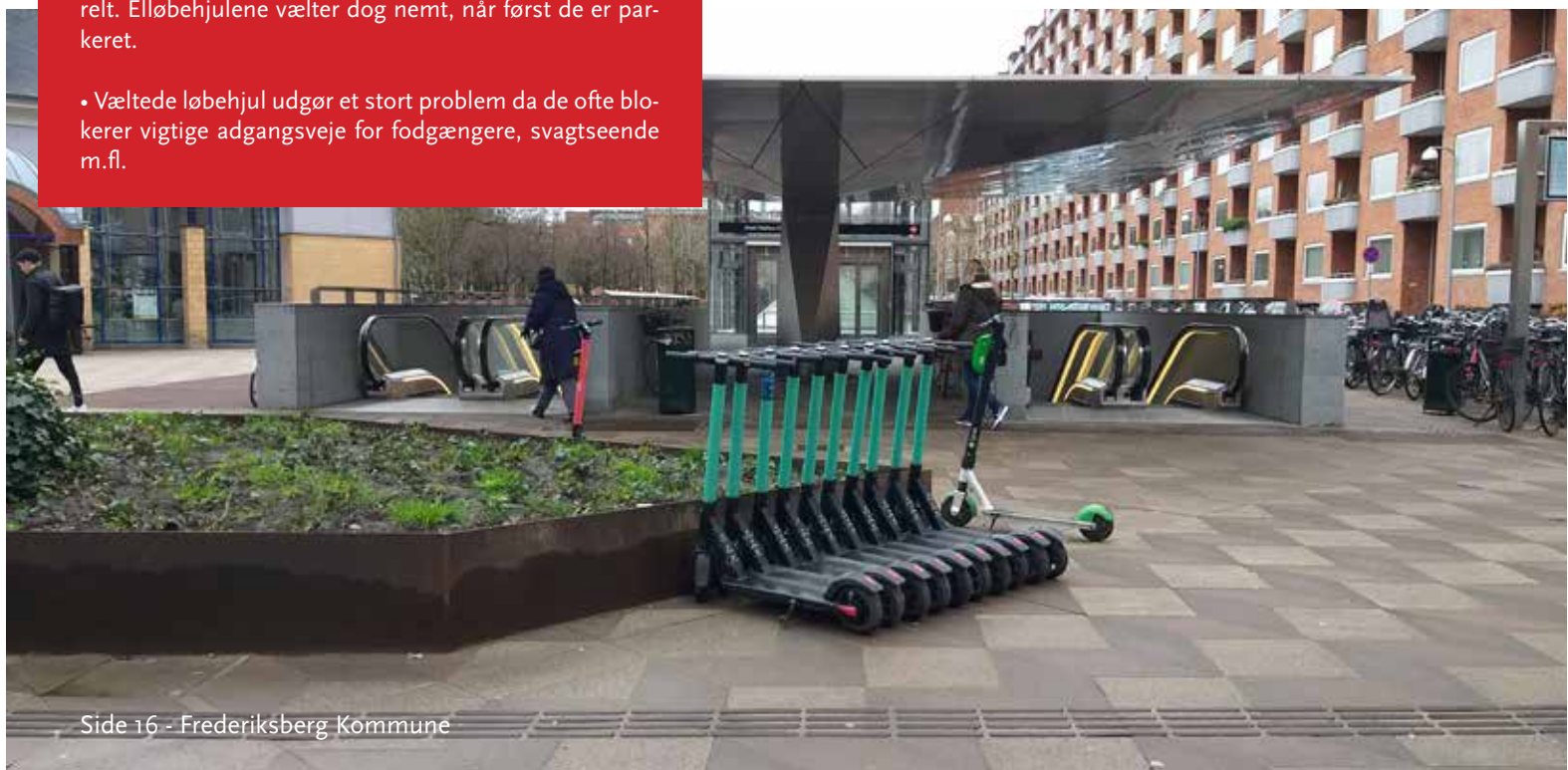


ELLØBEHJUL - VIGTIGSTE IAGTTAGELSER

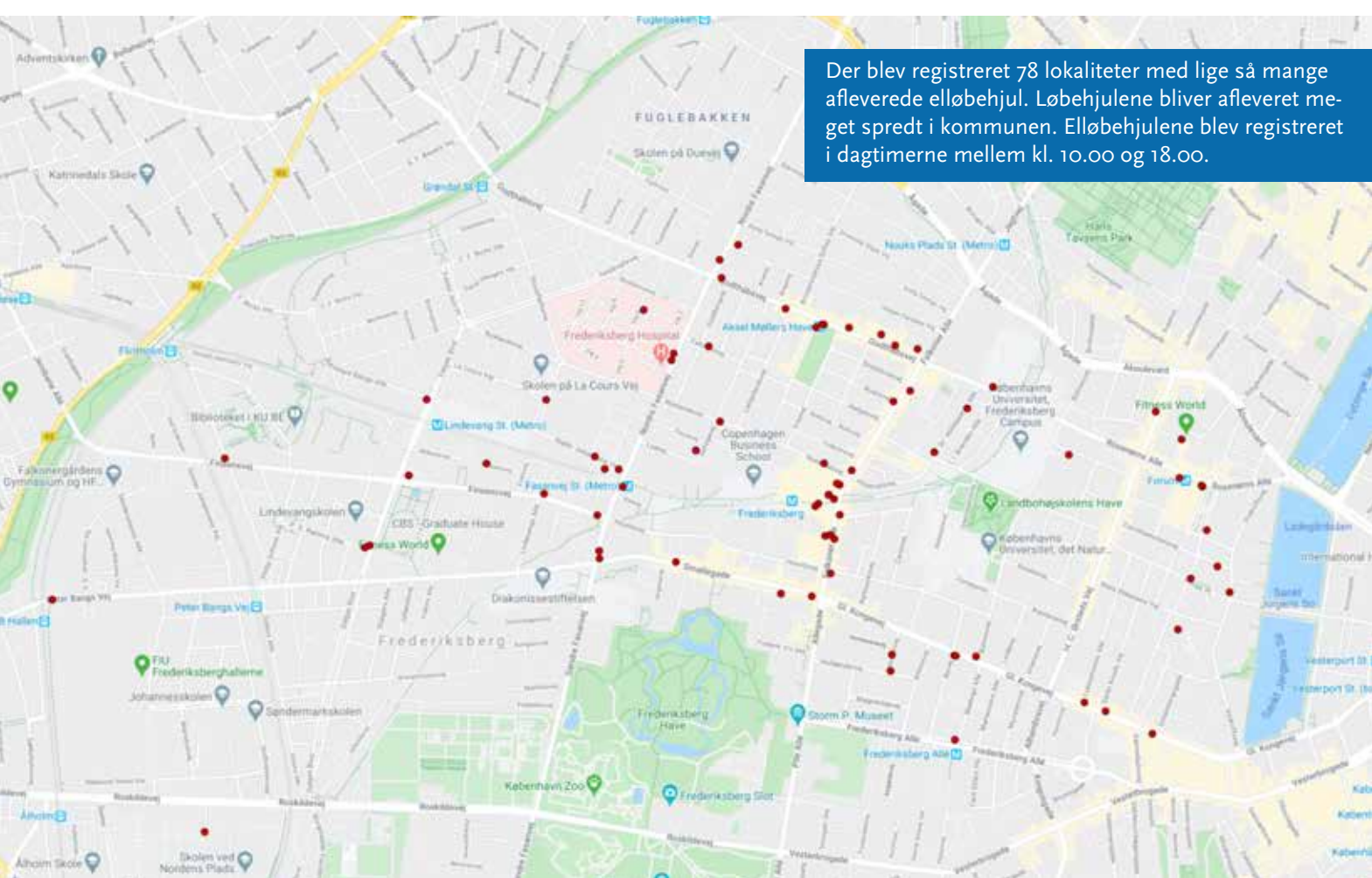
- Der generelle indtryk er, at elløbehjul ikke dominerer bybilledet på Frederiksberg.
- Der blev registreret i alt 177 løbehjul, hvoraf 99 var parkerede løbehjul fra operatøren, mens de resterende var parkeret af brugerne.
- Der blev registreret løbehjul fra følgende firmaer på Frederiksberg - Lime, VOI, Tier og Circ. VOI har flest el-løbehjul på Frederiksberg.
- Når løbehjulene parkeres hensynsfuldt er de ikke et problem for hverken de gående eller æstetikken generelt. Elløbehjulene vælter dog nemt, når først de er parkeret.
- Væltede løbehjul udgør et stort problem da de ofte blokerer vigtige adgangsveje for fodgængere, svagtseende m.fl.

Lovgrundlaget omkring elløbehjul

Fra 17. januar 2019 har det som en forsøgsordning været lovligt at benytte små motoriserede køretøjer som elektriske løbehjul, skateboards og selvbalerede køretøjer som segboard/hoverboard og uniwheels i offentlig trafik i Danmark. Elløbehjul, der ligger og flyder i gadebilledet, har over det seneste år udviklet sig til en stadigt større hovedpine for en række kommuner landet over og også på Frederiksberg. En af de store udfordringer med løbehjulene har været den manglende mulighed for kommunerne til at regulere og håndtere de private firmaers udlejning og placering af elløbehjul.



Der blev registreret 78 lokaliteter med lige så mange afleverede elløbehjul. Løbehjulene bliver afleveret meget spredt i kommunen. Elløbehjulene blev registreret i dagtimerne mellem kl. 10.00 og 18.00.



Transportministeren har dog i januar 2020 fremsat et nyt lovforslag, der først og fremmest skal give kommunerne mulighed for at beslutte, om udlejede elløbehjul er ønskede i den enkelte kommune, og hvor mange der i givet fald er plads til i byen. Det vil desuden være op til den enkelte kommune at indgå aftaler med de forskellige operatører, som står for udlejning af elløbehjul, så de sammen kan fastlægge vilkårene for, hvor elløbehjul må benyttes og dermed også, hvor de ikke må stå.

Derudover vil kommunerne også få mulighed for at fjerne de elløbehjul, der ikke står parkeret, som de skal. Ved fjernelse af elløbehjul kan kommunen opbevare dem og udlevere dem mod betaling af et gebyr, som skal dække kommunens udgifter til transport, opbevaring og administration. Det skal sikre ordnede forhold, hvor udlejede elløbehjul ikke bliver smidt rundt i gaderne, som det ellers er tilfældet i dag.

Lovforslaget giver kommunerne grundlaget for gennem dialog med operatørerne at indgå de aftaler, som skønnes nødvendige, og som indeholder de krav og betingelser, udlejning af elløbehjul skal foregå under.

I forslaget lægges der desuden op til, at det bliver et krav, at elløbehjul skal stilles inden for konkrete arealer på samme måde, som bycykler skal placeres i cykelstativer. Kommunerne vil derfor få ret til at afmærke arealer, hvor elløbehjul skal stilles. En anden løsning, som kommunerne også vil kunne benytte sig af, er såkaldt geofencing. Her kan operatørerne ved hjælp af koordinater indstille deres elløbehjul til ikke at kunne stoppe lejemalet af et elløbehjul i udvalgte områder, hvor kommunen ikke ønsker, at de skal stilles. Herudover kan operatørerne også indstille deres elløbehjul til automatisk at sætte farten ned i zoner, hvor det ikke er ønsket fra kommunens side, at de skal køre.



RESULTATER FRA INTERVIEWUNDERSØGELSEN

Tilfredshed med cykelparkeringsforholdene

Ved interviewundersøgelsen blev der sammenlagt foretaget interviews med 246 cyklister ved udvalgte trafikknudepunkter.

Udover den generelle tilfredshed med parkeringen ved trafikknudepunktet blev cyklisterne også spurgt om tilfredsheden med parkeringen ved deres bopæl såfremt de var bosiddende i Frederiksberg Kommune.

Overordnet set svarede 56 procent af cyklisterne, at de er tilfredse med cykelparkeringen ved trafikknudepunkterne, mens 67 procent er tilfredse med deres cykelparkeringsforhold ved deres bopæl.

Langt de fleste cyklister, der har udtrykt utilfredshed, begrundet det med manglen på cykelparkeringspladser tæt ved deres mål.

I den nu udløbne Cykelpolitik 2013-18 var et resultatmål, at 90 procent af cyklisterne skulle være tilfredse med cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter.

Stor mangel på cykelparkeringspladser tættest på målet

Kun få cyklister antyder, at bedre servicefaciliteter (overdækning samt mulighed for at fastlåse cyklen) kunne få dem til at parkere længere væk fra målet.

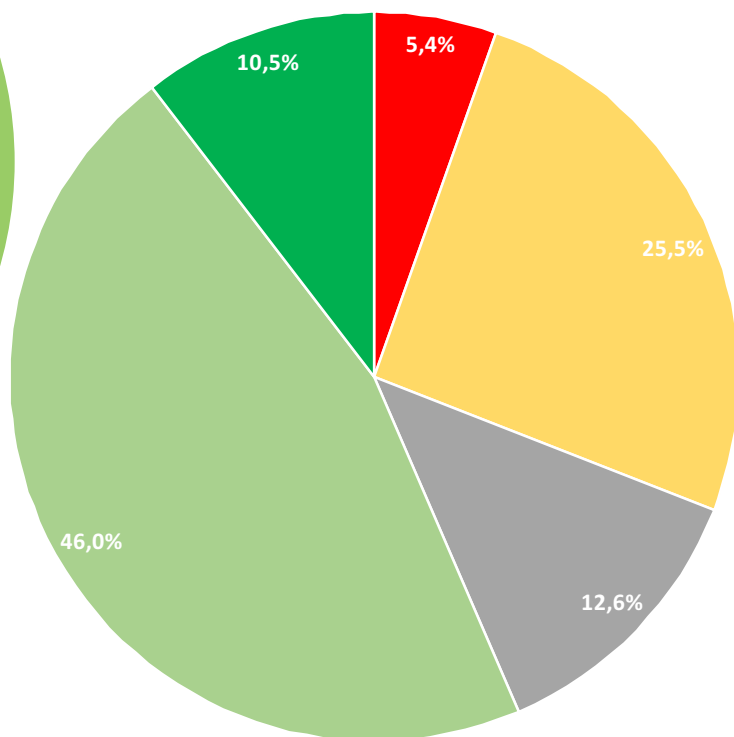
Dette understøttes af cykelparkeringsregistreringen, hvor de mest centrale pladser tættest på målet er fuldt belagt, mens både gode cykelparkeringsanlæg i kældre ved Metroen samt fjernere - men stadig centrale - pladser står enten tomme eller i bedste fald kun delvist er optagede.





TILFREDSHED MED CYKEL-PARKERINGEN GENERELT VED TRAFIKKNUDEPUNKTET

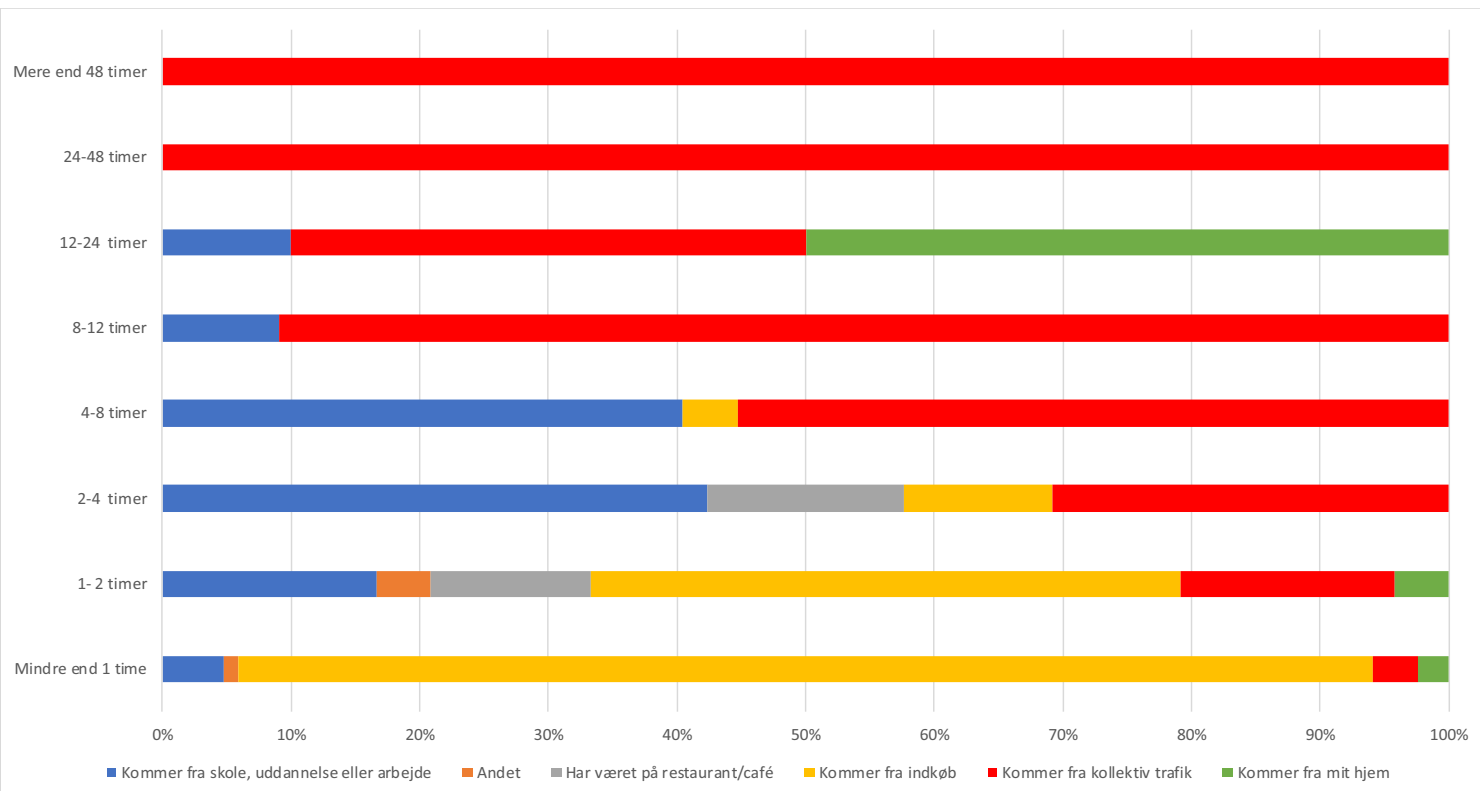
- Sammenlagt angiver godt 56 procent af brugerne at de enten er tilfredse eller meget tilfredse med cykelparkeringen.
- Godt 30 procent angiver at de er enten "utilfredse" eller "meget utilfredse" med cykelparkeringsforholdene.
- Langt de fleste "utilfredse" cyklister peger på manglen på stativer som årsag til deres utilfredshed.

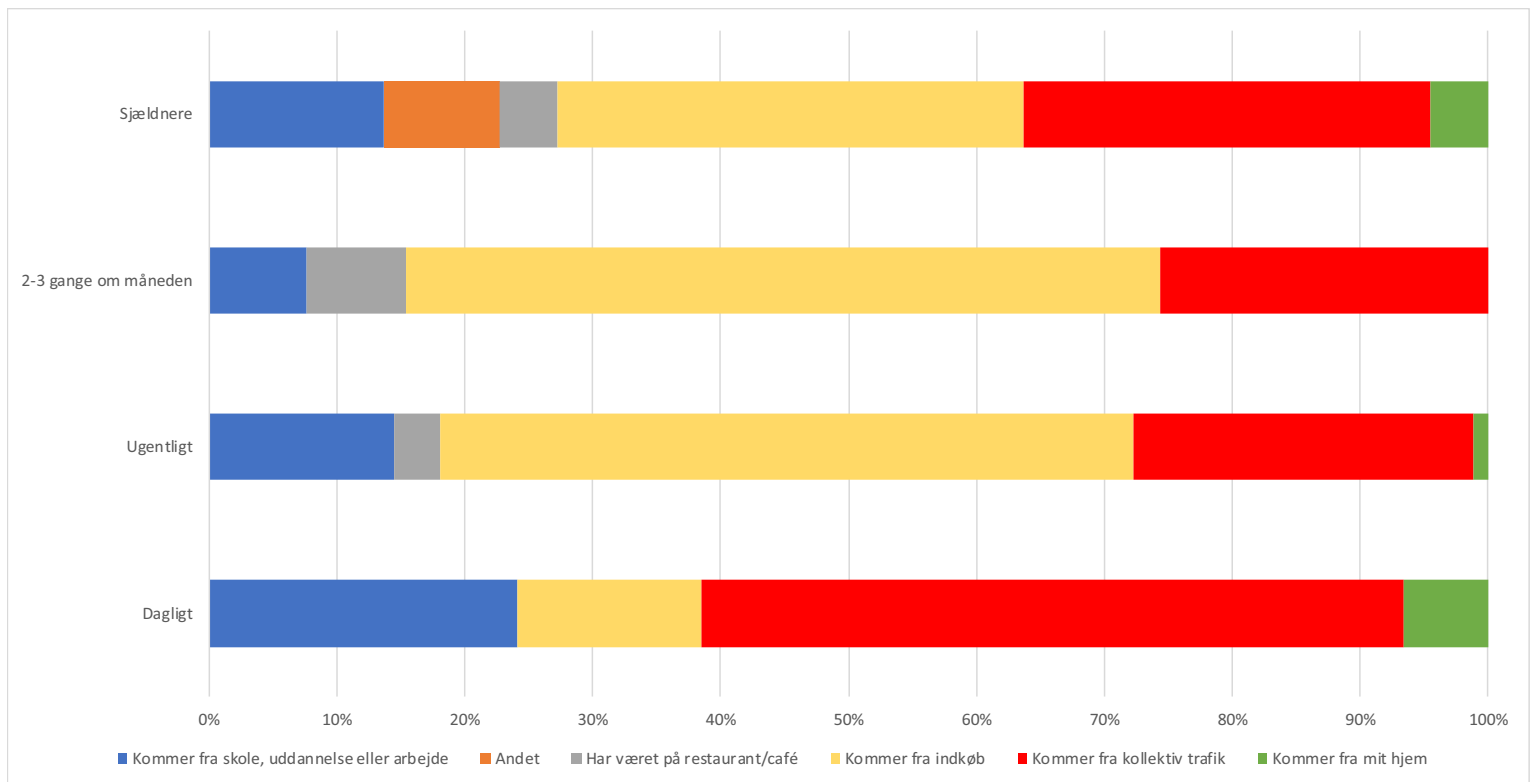


■ Meget utilfreds ■ Utilfreds ■ Hverken eller ■ tilfreds ■ Meget tilfreds

FORMÅL OG VARIGHED

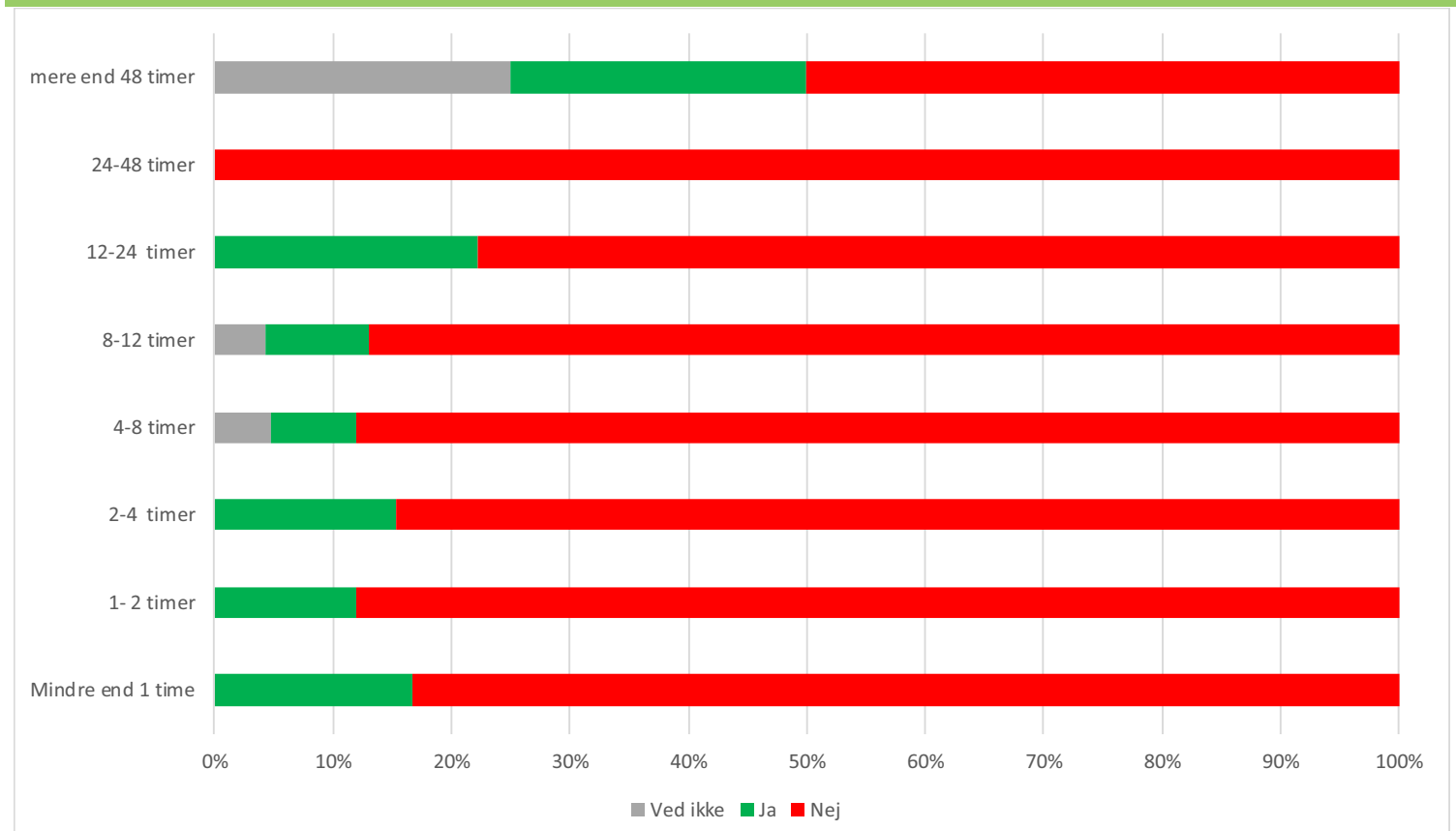
- 88 procent af de cyklister der angiver at de parkerer mindre end én time kommer fra indkøb (90 besvarelser)
- Langt størstedelen af cyklister, der parkerer mere end 4 timer, kommer fra den kollektive trafik (89 besvarelser)
- Ca. 50 procent af dem der parkerer deres cykel 12-24 timer er brugere som kommer direkte fra deres hjem (10 besvarelser)





FORMÅL OG HYPPIGHED

- Knap 55 procent af de daglige brugere af cykelparkeringsanlæggene kommer fra den kollektive trafik (89 besvarelser)
- Samlet set bruger 38 procent af cyklisterne anlæggene dagligt (91 besvarelser), mens 36 procent bruger anlæggene ugentligt (83 besvarelser). De resterende 26 procent anvender cykelparkeringsanlæggene 2-3 gange om måneden eller sjældnere (73 besvarelser).

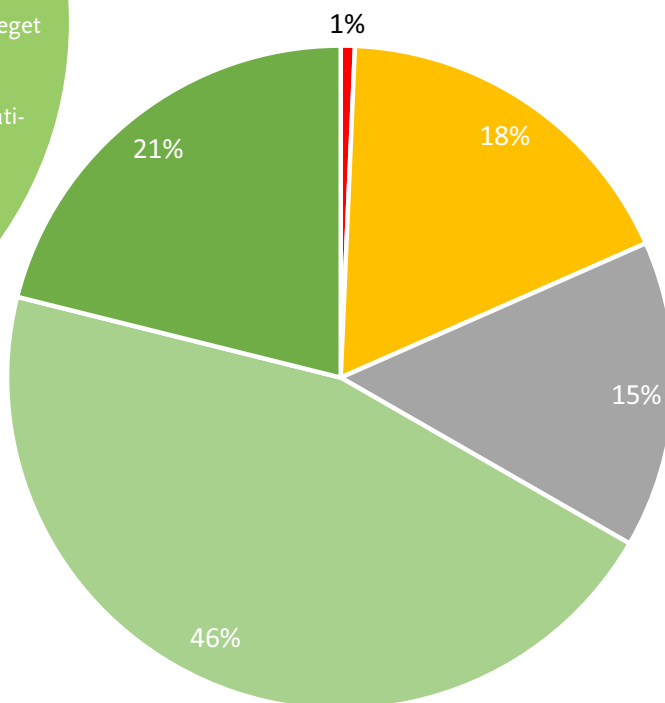


MULIGHED FOR FASTLÅSNING

- Kun knap 13 procent af de adspurgte cyklister angiver, at de vil gå længere for en cykelparkeringsplads, hvis der var supplerende mulighed for at få fastlåst cyklen til et stativ (247 besvarelser)
- Godt 65 procent af de cyklister, der vil bevæge sig længere for at få cykelparkering med mulighed for fastlåsning, vil maksimalt gå 100 meter ekstra (62 besvarelser)

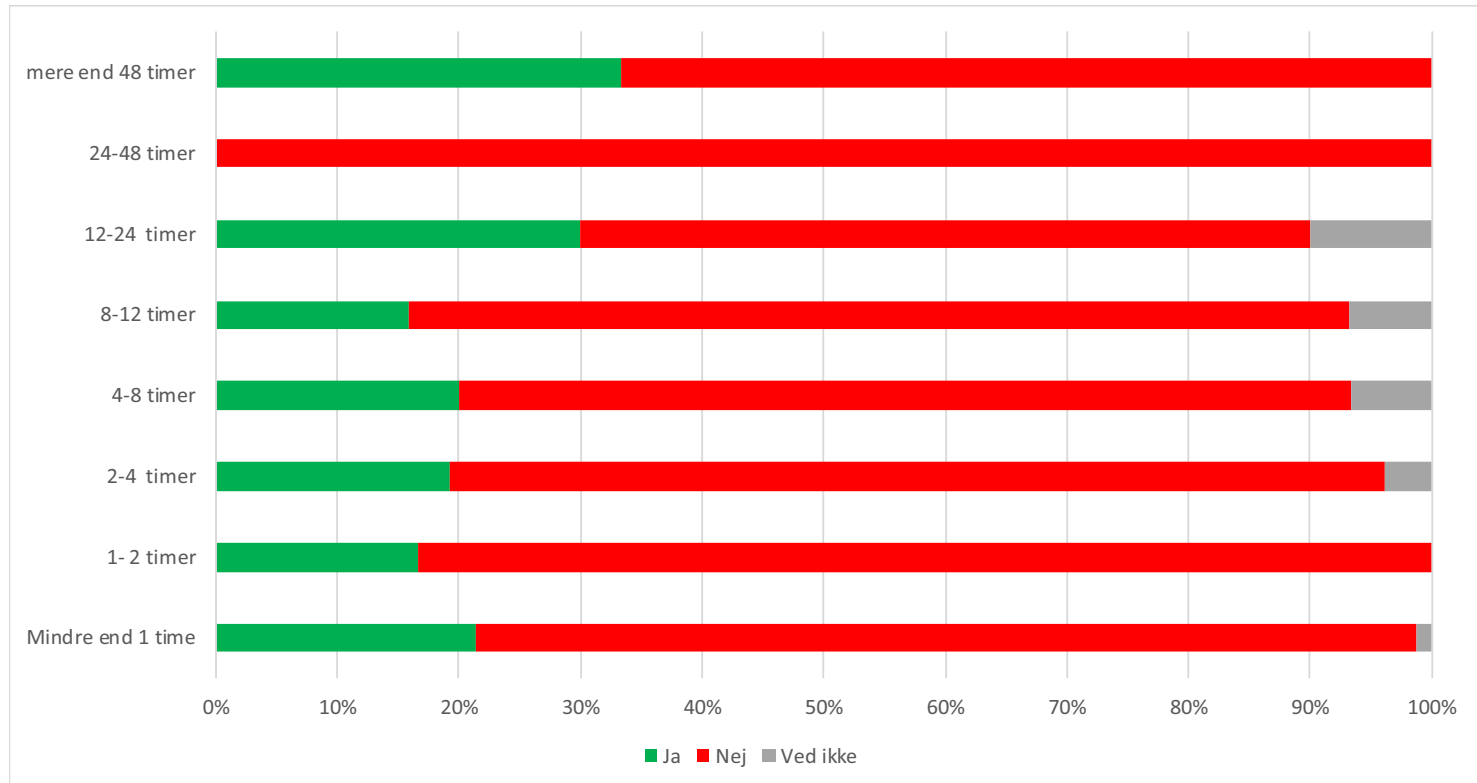
TILFREDSHED MED CYKELPARK- ERINGEN GENERELT VED BOPÆLEN (VED ETAGEBEBYGGELSE)

- Sammenlagt angiver godt 67 procent af brugerne at de enten er "tilfredse" eller "meget tilfredse" med cykelparkeringen.
- Godt 19 procent angiver at de er enten "utilfredse" eller "meget utilfredse" med cykelparkeringsforholdene.
- Langt de fleste "utilfredse" cyklister peger på manglen på stativer som årsag til deres utilfredshed.



■ Meget utilfreds ■ Utilfreds ■ Hverken eller ■ Tilfreds ■ Meget tilfreds

Sammenlagt er der ca. 20 procent af cyklisterne, der angiver at de er villige til at gå længere hvis der var mulighed for at stille cyklen under en overdækning.



MULIGHED FOR OVERDÆKNING

- Knap 20 procent af de adspurgte cyklister angiver, at de vil gå længere for en cykelparkeringsplads, hvis der var supplerende overdækning (247 besvarelser)
- Godt 83 procent af de cyklister, der vil bevæge sig længere for at få overdækket cykelparkering, vil maksimalt gå 100 meter ekstra (40 besvarelser)



FORSLAG TIL MÅLTAL

Kommunalbestyrelsen har fremsat en vision om, at der skal være lige så mange parkeringspladser til cykler som til biler i Frederiksberg Kommune.

Antallet af cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune kan gøres op på mange forskellige måder, men det er ikke nødvendigvis antallet af cykelparkeringspladser alene, der udgør det rigtige tilbud for kommunens cyklende borgere og besøgende.

Parametre som den rigtige placering af cykelparkeringsstativerne i forhold til målet samt serviceniveauet (overdækning, valg af stativ, belysning, mulighed for aflåsning mm.) udgør i ligeså høj grad parametre, der definerer den gode cykelparkering.

Ikke kun for borgerne men også for kommunen.

Etablering af cykelparkering med gode cykelstativer er et vigtigt

redskab for kommunen til at sikre ordnede byrum, hvor der ikke ligger cykler og flyder overalt til gene for de forbigående og æstetikken generelt.

Gennem det rigtige design kan mere fjernt beliggende cykelparkeringsanlæg gøres attraktive ved at tilbyde bl.a. overdækning, gode adgangsforhold samt mulighed for aflåsning af sin cykel. Derfor foreslås det, at formulere måltal for cykelparkeringen, der vedrører begge parametre - både i forhold til antal og kvalitet.

Dette vil give et langt mere nuanceret måltal for cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune og vil løbende kunne overvåges gennem opfølgende analyser og interviews med brugerne.

I det følgende opstilles en række forslag til relevante resultatomål for cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune.



Måltal - antal cykelstativer

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til antallet af cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune frem mod 2024:

- At antallet af cykelstativer, og regulære cykelparkeringspladser øges med 10 procent de kommende 4 år - svarende til ca. 1.200 nye offentligt ejede pladser.
- At den primære udbygning med ny cykelparkering sker ved større trafikale knudepunkter, uddannelsessteder og langs etagebebyggelser.

Måltal - kvalitet af cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til kvaliteten af cykelparkeringspladser i Frederiksberg Kommune frem mod 2024:

- At antallet af cykelparkeringsstativer med supplerende mulighed for fastlåsning etableres som en test ved 1 til 2 trafikale knudepunkter.
- At nye cykelparkeringsløsninger testes i forbindelse med midlertidige og permanente omdannelser af veje - cykelgader, flexgader, hastighedsdæmpede veje mm.
- At beskadigede cykelstativer og stativtyper af ældre dato med nedsat funktionalitet løbende udskiftes.

- At cykelparkeringspladser fjernere fra målet forsøges gjort mere attraktive gennem etablering af supplerende servicetiltag (luftpumper, overdækning, servicestationer og dedikeret ladcykelparkering mm.)

- At kapaciteten på eksisterende anlæg optimeres gennem fortsat oprydning af herreløse cykler og - som en forsøgsordning - ulovligt parkerede cykler.

- At der etableres et cykelkorps til at øge kapaciteten på eksisterende anlæg og langs områder uden cykelstativer.

Måltal - tilfredshed med cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til tilfredsheden med cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune frem mod 2024:

- At mindst 90 % af cyklisterne er tilfredse med muligheden for at finde et ledigt stativ ved trafikale knudepunkter.

- At mindst 90 % af cyklisterne er tilfredse med standarden af cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter

- At mindst 90 % af cyklisterne er tilfredse med cykelparkeringen ved deres bopæl ved etagebebyggelse (indenfor Frederiksberg Kommune).



VIRKEMIDLER

Cykelparkeringsregistreringen og interviewundersøgelsen peger på en række udfordringer omkring den manglende kapacitet ved cykelparkeringspladserne tættest på målet.

På Frederiksberg er man udpræget hverdagscyklist

Ved registreringen af cykelparkeringsanlæggene tegner der sig en tydeligt billede af frederiksbergborgerne som cyklister, der kun stiller cyklen så tæt på målet som muligt. Selvom der er ledige pladser blot 50 meter fra målet bliver disse ofte ikke anvendt. Dette udløser en række udfordringer hvis cykelparkeringskapaciteten skal udbygges på de lokaliteter, der allerede nu er overfyldte - hvis ikke de nye pladser ligger lige ved målet er der stor sandsynlighed for at de ikke vil blive brugt.

Man stiger på cyklen ligeså naturligt som man tager sko på

En anden tendens der er observeret er, at Frederiksbergborgerne i høj grad bruger deres cykel som et naturligt "hverdagsredskab" til at løse et dagligt behov for at transportere sig mellem hjemmet og målet. En tur, der ofte ikke er særlig lang, og derfor stiller cyklisterne ikke de helt store krav til kvaliteten af cyklen.

En generel observation på Frederiksberg er, at den generelle kvalitet af cykler er lavere end f.eks. i Aarhus, hvor cyklisterne cykler markant længere ture og derfor investerer i dyrere letvægtscykler.

Dette forklarer måske også hvorfor andelen af låste cykler til stativ eller andet byinventar er forholdsvis lavt på Frederiks-

berg og hvorfor kun få cyklister i interviewundersøgelsen angiver, at de er villige til at gå længere efter et cykelparkeringsstativ, hvis der var supplerende mulighed for aflåsning.

De lavthængende frugter er plukket

Med udbygningen af cykelparkeringen de seneste år er de lavthængende frugter blevet plukket. Kommunen står nu overfor at skulle etablere nye stativer på særligt de mest overbelastede cykelparkeringsanlæg ved de trafikale knudepunkter velvidende, at cyklisterne ikke af sig selv bevæger sig ret meget længere for at finde en ledig plads. Dette stiller krav til nytækning indenfor cykelparkeringsområdet, hvis Frederiksberg fortsat skal være en cykelvenlig kommune med attraktive cykelparkeringsforhold.

Regulering og midlertidighed

I det følgende foreslås en række virkemidler, der kan tages i anvendelse for at imødekomme de behov og adfærdsmæssige udfordringer, der er forbundet med udbygningen af nye cykelparkeringspladser.

Virkemidlerne rummer både adfældsregulerende tiltag samt midlertidige løsningsforslag, der kan testes og evalueres inden de eventuelt implementeres som permanente tiltag.

Det vurderes risikabelt at "gætte" på hvordan udbygningen bedst tilgodeses med permanente anlæg for efterfølgende at konstatere at løsningerne eventuelt ikke virker.

Oprydning af parkerede cykler

Som et omkostningseffektivt tiltag foreslås indført et korps af studerende til jævnlig oprydning af parkerede cykler på Frederiksberg.

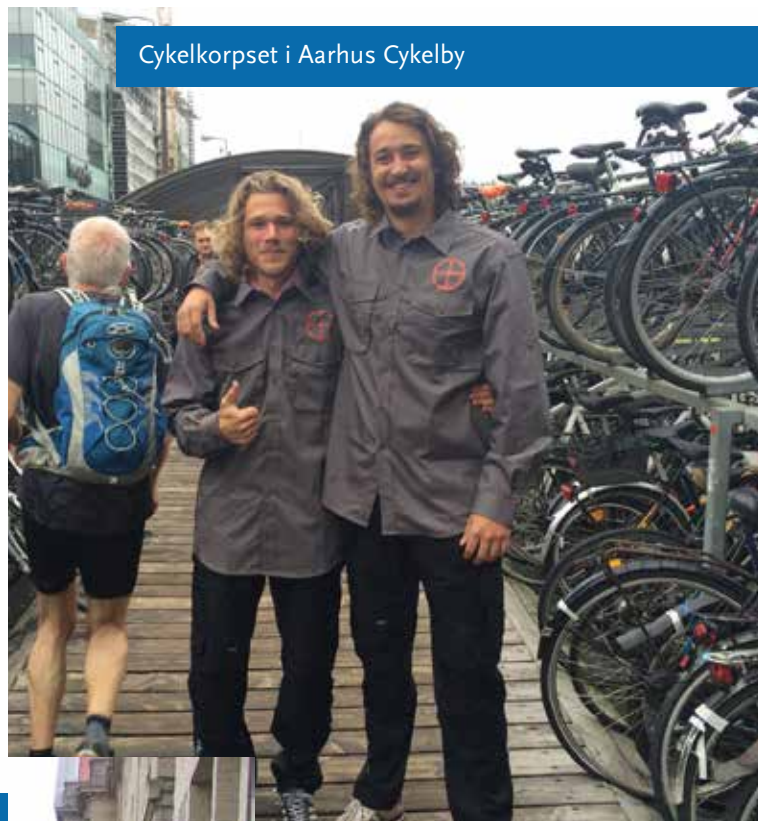
Korpset skal bære uniformer og agere "ambassadører" for den gode cykelparkeringskultur på Frederiksberg.

Ordningen med et "cykelkorps" kendes fra bl.a. Aarhus Cykelby, hvor en gruppe af studerende 2-3 dage om ugen går alle større cykelparkeringsanlæg igennem for at rydde op i væltede cykler og uhensigtsmæssigt parkerede cykler.

Effekten af indsatsen er stor og udover den umiddelbare oprydning tilskynder de ordnede cykelparkeringer til at de efterfølgende cyklister, der kommer for at parkere deres cykel, også parkerer dem hensigtsmæssigt - enten i stativ eller i forlængelse af andre parkerede cykler fri fra gangarealer mm.

Cykelkorpset skal ses som et supplement til kommunens eksisterende ordning med afmærkning og oprydning af herreløse cykler.

Cykelkorpset i Aarhus Cykelby



Banegårdspladsen i Aarhus før Cykelkorpset kiggede forbi



Banegårdspladsen efter Cykelkorpset kiggede forbi



Fjernelse af ulovligt parkerede cykler

For at udnytte eksisterende cykelparkeringskapacitet ved de større trafikale knudepunkter - som ikke nødvendigvis ligger lige ved målet - anbefales der indført en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler i området omkring Frederiksberg metroforplads og Solbjerg Plads.

Forsøgsordningen indføres med tydelige informationskilte omkring ordningen. På samme måde som det allerede er gjort omkring Frederiksberg metroforplads.

Cykler parkeret udenfor afmærkede områder fjernes og places i det nye cykelparkeringsanlæg i kælderens under Frederiksberg Gymnasium, hvor der er 300+ ledige pladser. Herfra kan brugerne hente deres cykler, såfremt de er blevet fjernet.

Positiv kommunikation

Det er vigtigt at holde en positiv tone i kommunikationen omkring afmærkningsordningen. I stedet for den løftede pegefinger kommunikation foreslås anvendt budskaber som:

“Din cykel stod desværre parkeret uhensigtsmæssigt og derfor har vi flyttet den ned i cykelparkeringskælderen, hvor den har stået tørt, sikkert og varmt med lyden af god musik fra højttalerne”

Reklame for de gode cykelparkeringsforhold

Udover at holde orden i cykelparkeringsanlæggene omkring Frederiksberg metroforplads og Solbjerg Plads kan forsøgsordningen være med til at promovere de gode cykelparkeringsforhold der i øvrigt er i området - herunder især cykelparkeringskælderen under Frederiksberg Gymnasium.

Forsøgsordningen testes i sensommeren 2020

Det foreslås at forsøgsordningen testes i en tidsbegrænset periode fra sensommeren 2020 og frem til årsskiftet. Erfaringer fra forsøgsordningen kan efterfølgende anvendes til at beslutte om ordningen skal gøres permanent og eventuelt udvides til andre trafikale knudepunkter på Frederiksberg.

LOVGRUNDLAGET FOR FJERNELSE AF ULOVLIGT PARKEREDE CYKLER

Uddrag fra Færdselsloven

§ 92 e. Transport-, bygnings- og boligministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 95, hvorved vejmyndigheden kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang.

Stk. 2. Flytningen kan ske uden meddelelse til cyklens ejer eller bruger. Det skal ved tydelig skiltning på stedet fremgå, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne blive flyttet, og hvortil flytningen vil ske. Ved vejmyndighedens afgørelse om at flytte en ulovligt parkeret cykel i forbindelse med forsøg som omhandlet i stk. 1 finder forvaltningslovens § 19 ikke anvendelse.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte vilkår for godkendelse af forsøgsordninger i medfør af stk. 1.

Stk. 4. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af vejmyndigheden til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget



Tidsbegrænsning for parkerede cykler

I forbindelse med cykelparkeringsanalysen blev der som en stikprøve optalt parkerede cykler på Frederiksberg metroforplads efter midnat. I teorien bør cykelparkeringsanlægget stå næsten tomt om natten, hvis det altså anvendes efter hensigten.

Hensigten med at etablere offentlige cykelparkeringspladser ved trafikale knudepunkter, indkøbscentre og uddannelsesinstitutioner er, at parkeringen skal anvendes af brugere med ærinde til funktionen - eksempelvis skal videre med den kollektive trafik, skal ind og handle eller skal ind på uddannelsesinstitutionen.

På Frederiksberg metroforplads er der i alt 295 cykelparkeringspladser. Ved stikprøveoptællingen efter midnat stod der 180 cykler i cykelparkeringsanlægget, som primært er tiltænkt handlende til Frederiksberg Centret og øvrige funktioner med normale åbningstider. Interviewundersøgelsen indikerer, at

meget få brugere parkerer mere end 24 timer i forbindelse med deres primære gøremål og en formodning er derfor, at mange af de cykler, der står i stativerne på Frederiksberg metroforplads, er cykler som stilles i anlægget af beboere i området, og som får lov til at stå der i længere perioder.

For at optimere cykelparkeringskapaciteten omkring sådanne anlæg ved større knudepunkter kunne det derfor være interessant at undersøge mulighederne for at indføre tidsbegrænset cykelparkering således at der frigives plads til de brugere som anlæggene er tiltænkt. På Frederiksberg metroforplads ville det være mere end halvdelen af kapaciteten, der kan frigives, hvis de cykler der står der om natten ikke står der i forbindelse med et ærinde til funktionerne i området. Den tidsbegrænsede ordning kunne evt. håndhæves af cykelkorpset med afmærkning af cykler med mærkater sammenholdt med information omkring ordningen på stedet.



Cykelgader

Etablering af cykelgader skaber bedre fremkommelighed og sikkerhed for cyklister, men skaber også helt nye muligheder for at udnytte sidearealer til andre formål.

En cykelgade er en gade, hvor cyklister har fortrinsret på kørebanen. Biler og andre transportmidler må også køre i cykelgaden, men skal tilpasse sig cyklisterne. Desuden må biler kun parkere i dertil afmærkede parkeringsbåse.

Cykelgader kan typisk etableres med en vejbredde på 5,5 - 6,0 meter såfremt der ønskes opretholdt dobbeltrettet biltrafik. Kørebanen kan også reduceres helt ned til 4,0 meter, hvis vejen kun ønskes opretholdt med enkeltrettet biltrafik.

En reduktion af kørebanebredden frigører typisk en del sidearealer, som kan benyttes til cykelparkering, bredere fortove og udeservering mm. På Frederiksberg findes der en del veje, som kunne omdannes til cykelgader. Herunder Værnedamsvej som en oplagt mulighed.

Forsøgsordning med Værnedamsvej som cykelgade


Det foreslås at Værnedamsvej - som en tidsbegrænset forsøgsordning - skiltes som cykelgade med etablering af midler-

tidig cykelparkering og udeserveringsarealer til at understøtte restauratørerne i gaden.


En bekymring hos de handelsdrivende langs veje, der ønskes omdannet til cykelgader, er ofte risikoen for at miste omsætning i forlængelse af at biler og parkeringspladser reduceres langs vejen. Erfaringen fra Aarhus, med mere end 20 cykelgader, er tværtimod at handelslivet - og især restaurationsbranchen - oplever øget omsætning som følge af vejens trafikale fredeliggørelse og mulighed for at etablere udeservering mm.

Fra at være transitrum omdannes vejene til oplevelsesgader med plads til ophold. En transformation, der også tiltrækker nye butikstyper, der i højere grad er møntet på cyklisterne og de gændes handelsmønstre og behov for at bruge vejen til andet end transit. Forsøget med etablering af en midlertidig cykelgade kan efterfølgende evalueres og eventuelt gøres permanent og måske udbredes til flere veje på Frederiksberg.

Omdannelse af veje på Frederiksberg til cykelgader vurderes at kunne bidrage til etableringen af mange flere cykelparkeringspladser.

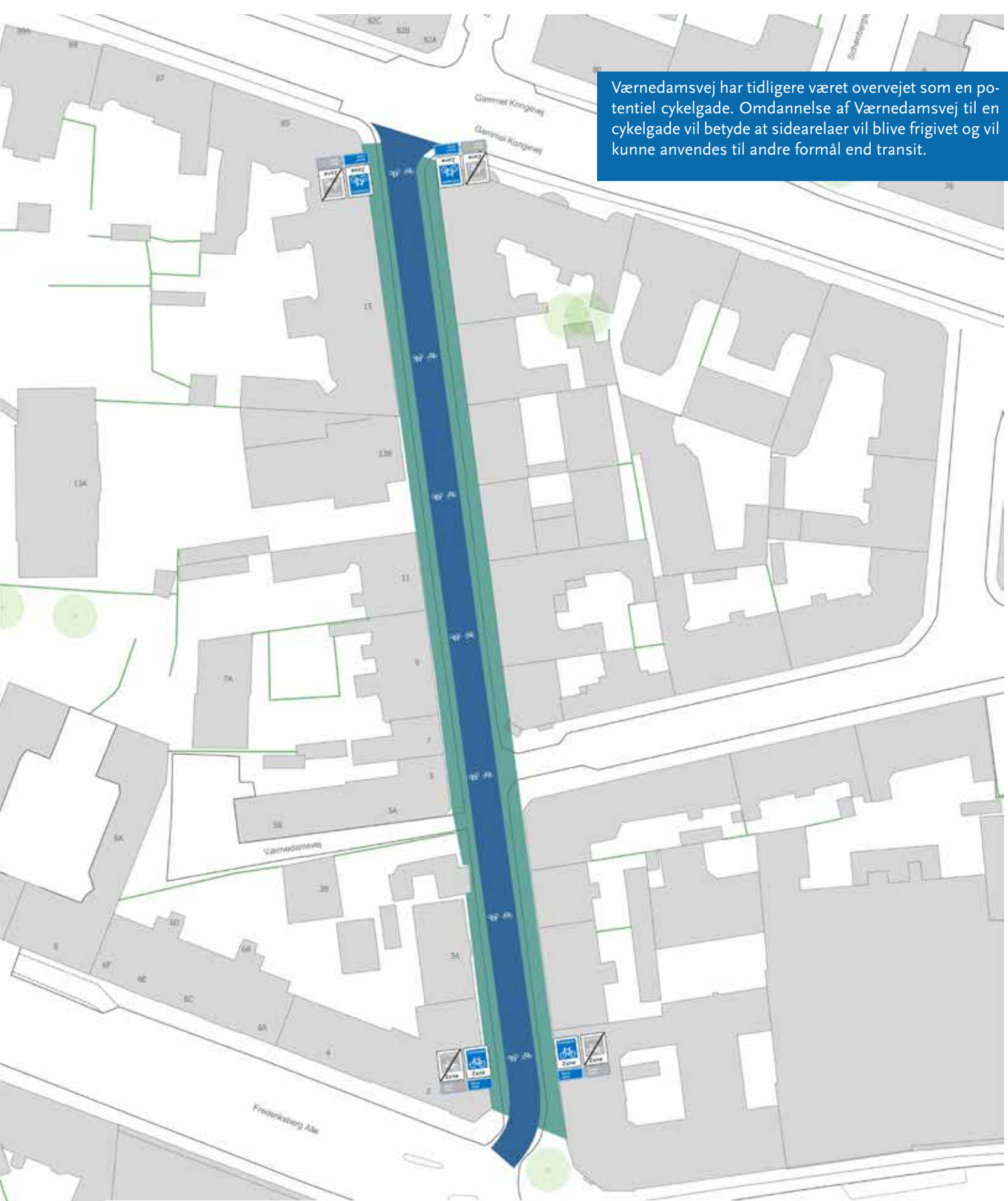


Eksempel på en cykelgade med dobbeltrettet cykeltrafik i Aarhus, hvor enkeltrettet biltrafik er tilladt. Cykelgaden er etableret i 4 meters bredde og de overskydende arealer er anvendt til udeservering og bredere fortove.

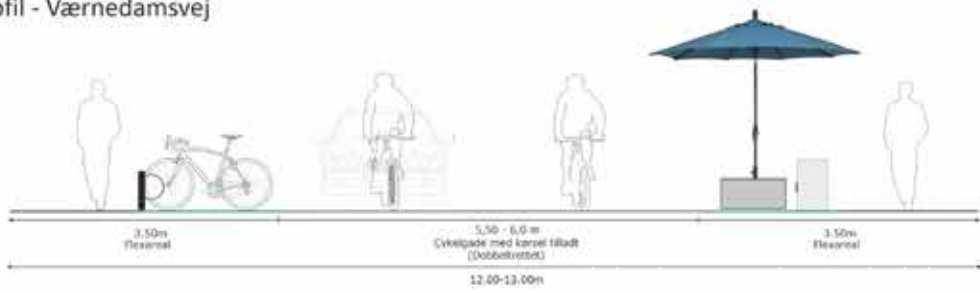


Eksempel på en ren cykelgade i Groningen, Holland, hvor der kun må køre cykler. Sidearealerne er anvendt til bredere fortove og cykelparkering.

Værnedamsvej har tidligere været overvejet som en potentiel cykelgade. Omdannelse af Værnedamsvej til en cykelgade vil betyde at sidearealer vil blive frigivet og vil kunne anvendes til andre formål end transit.



Tværsprofil - Værnedamsvej



Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter

Især omkring de store trafikale knudepunkter er der generelt et behov for at udvide cykelparkeringskapaciteten.

Da kapaciteten omkring mange af de større anlæg er blevet punktvis forbedret over tid kan der være behov for at nytænke anlæggenes indretning og få etableret helt nye cykelparkeringsanlæg med ændret disponering af arealerne samt valg af nye stativer, der kan komprimere flere cykler på samme sted.

I det følgende beskrives forslag til optimering og udvidelse af cykelparkeringskapaciteten omkring henholdsvis bymidten langs Solbjergvej og Fasanvej Station.

Solbjerg Plads og Frederiksberg metroforplads

Cykelparkeringsanlægget ved Solbjerg Plads har for nyligt gennemgået en større ombygning, som har forbedret cykelparkeringen samtidigt med at hensynet til æstetik, opholdsarealer og gangarealer er blevet indarbejdet på bedste vis.

Dog mangler der stadig kapacitet på anlægget. En del af brugerne til anlægget kommer direkte fra Albertslundruten og

Den Grønne Sti - se kort nedenfor. Cykelruten gennem bymidten er dog ikke optimal for cyklisterne. På strækningen ledes cyklister ud på Solbjergvej med biltrafik og smalle cykelbaner.

Der kører i dag kun meget begrænset biltrafik på Solbjergvej, mens mængden af cyklister er forholdsvis høj.

For at forbedre både cykelforholdene, cykelparkeringen og for at understøtte forbindelsen af Albertslundruten gennem Frederiksberg foreslås Solbjergvej omdannet til cykelgade med kørsel tilladt for motoriserede køretøjer. Se skitse for ombygning af strækningen nedenfor.

Omdannelsen af Solbjergvej til cykelgade betyder, at de tidligere arealer reserveret til cykelbaner kan omdannes til ny cykelparkering.

Selvom de nye cykelparkeringspladser ligger lidt længere væk fra målet, så vurderes de umiddelbart attraktive da de ligger på cykelruten på vej til målet.

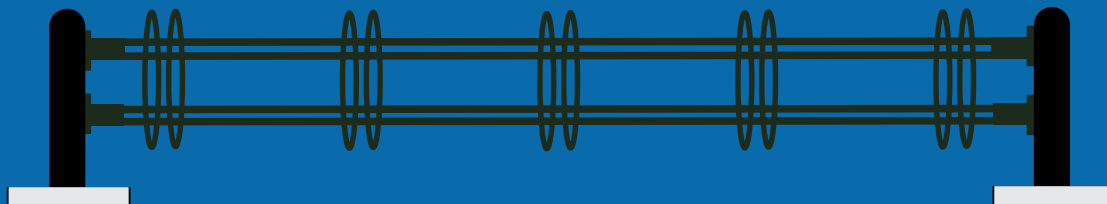


Cykelparkeringsstaterne foreslås dog i første omgang etableret som midlertidige stativer (ikke fastmonterede) så brugen kan evalueres inden der tages endelig stilling til om stativerne skal gøres permanente.

Ideelt set kan der med forslaget skabes i alt 200 nye cykelparkeringspladser samt væsentligt bedre fremkommelighed for cyklisterne på strækningen.

MIDLERTIDIG CYKELPARKERING PÅ FREDERIKSBERG

Eksempel på midlertidig cykelparkeringsstativer, hvor eksisterende kendte stativtyper på Frederiksberg fikses på betonfliser.



Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter

Fasanvej Station

Fasanvej Station er en typisk metrostation på Frederiksberg og blev åbnet i 2003. Metrostationen har et gennemsnitligt passagertal pr. dag på ca. 6.300 personer.

Ved stationen er der etableret cykelparkeringsstativer over flere omgange og sammenlagt tilbydes der 244 cykelparkeringspladser i området.

Ved cykelparkeringsregistreringen 2020 blev der optalt 190 parkerede cykler i området, svarende til en kapacitetsudnyttelse af cykelparkeringsanlægget på knap 80 procent.

Kapacitetsudnyttelsen er generelt lavere på Fasanvej Station end de øvrige større trafikale knudepunkter, men alligevel er den acceptable grænse for kapaciteten overskredet. Mange parkerer deres cykler udenfor stativ på de mere centrale områder omkring nedgangen til metrostationen.

Derfor ville det være oplagt, at udbygge området omkring Fasanvej Station med ny cykelparkering på de arealer som i dag delvist benyttes som cykelparkering.

Nedenfor er vist et forslag til udbygning med ny cykelparkering på Fasanvej Station, hvor der i en kombination af forskellige stativopsætninger kan opnåes en udvidelse af cykelparke-

ringskapaciteten med godt 60 nye pladser. Med den foreslåede løsning nedlægges 10 cykelparkeringspladser for at gøre plads til ny cykelparkering.

Dette svarer til en knap 25 procent udvidelse af den nuværende kapacitet og vil kunne imødekomme det nuværende behov for flere parkeringspladser.

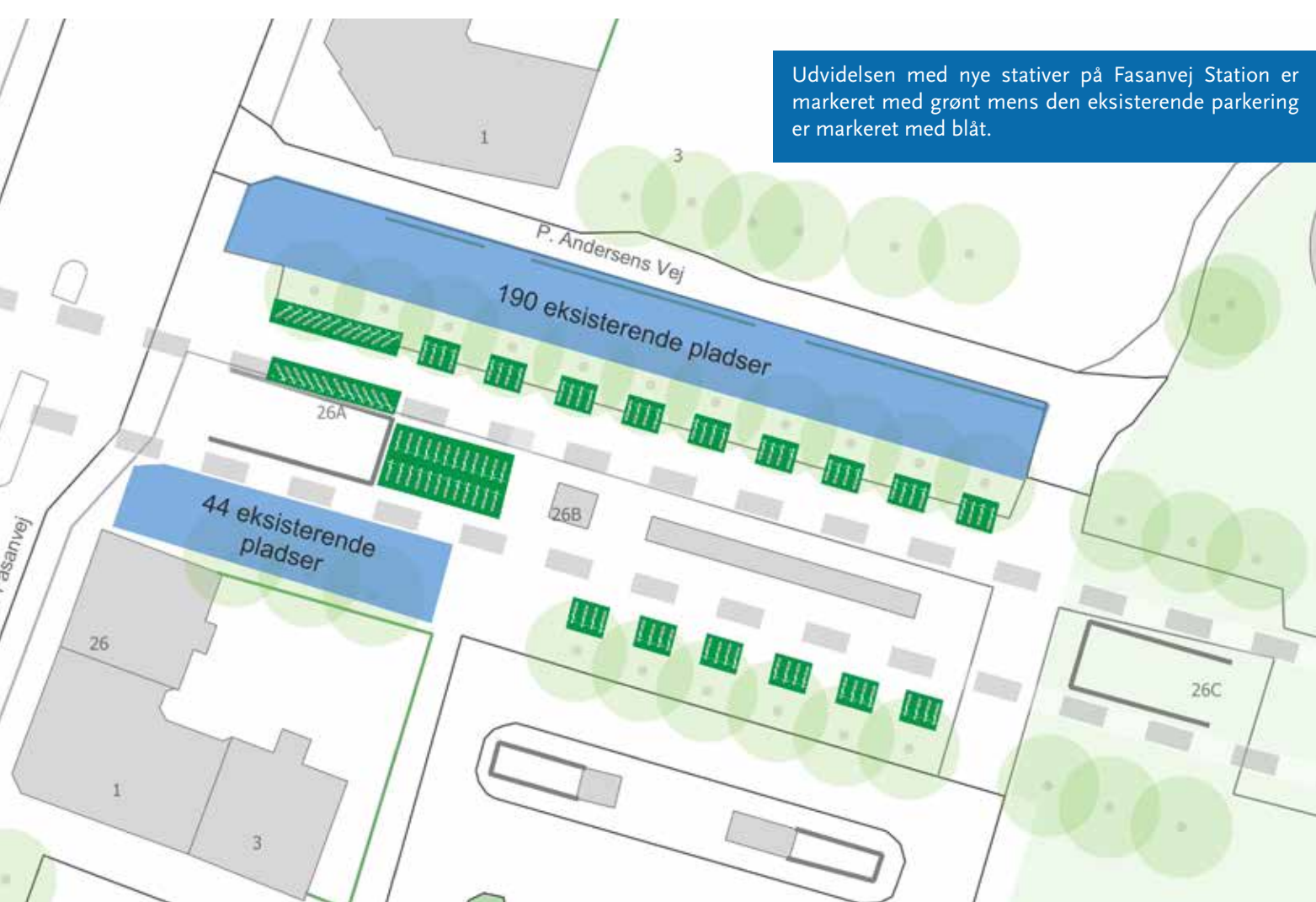
Samme mulighed gør sig gældende ved en række af de øvrige metrostationer på Frederiksberg og vurderingen er, at der vil kunne etableres flere cykelparkeringspladser ved de fleste af forpladserne til stationerne.

Det anbefales at få gennemgået alle metrostationer med henblik på at kortlægge de samlede muligheder for udvidelse af parkeringskapaciteten ved metrostationerne.

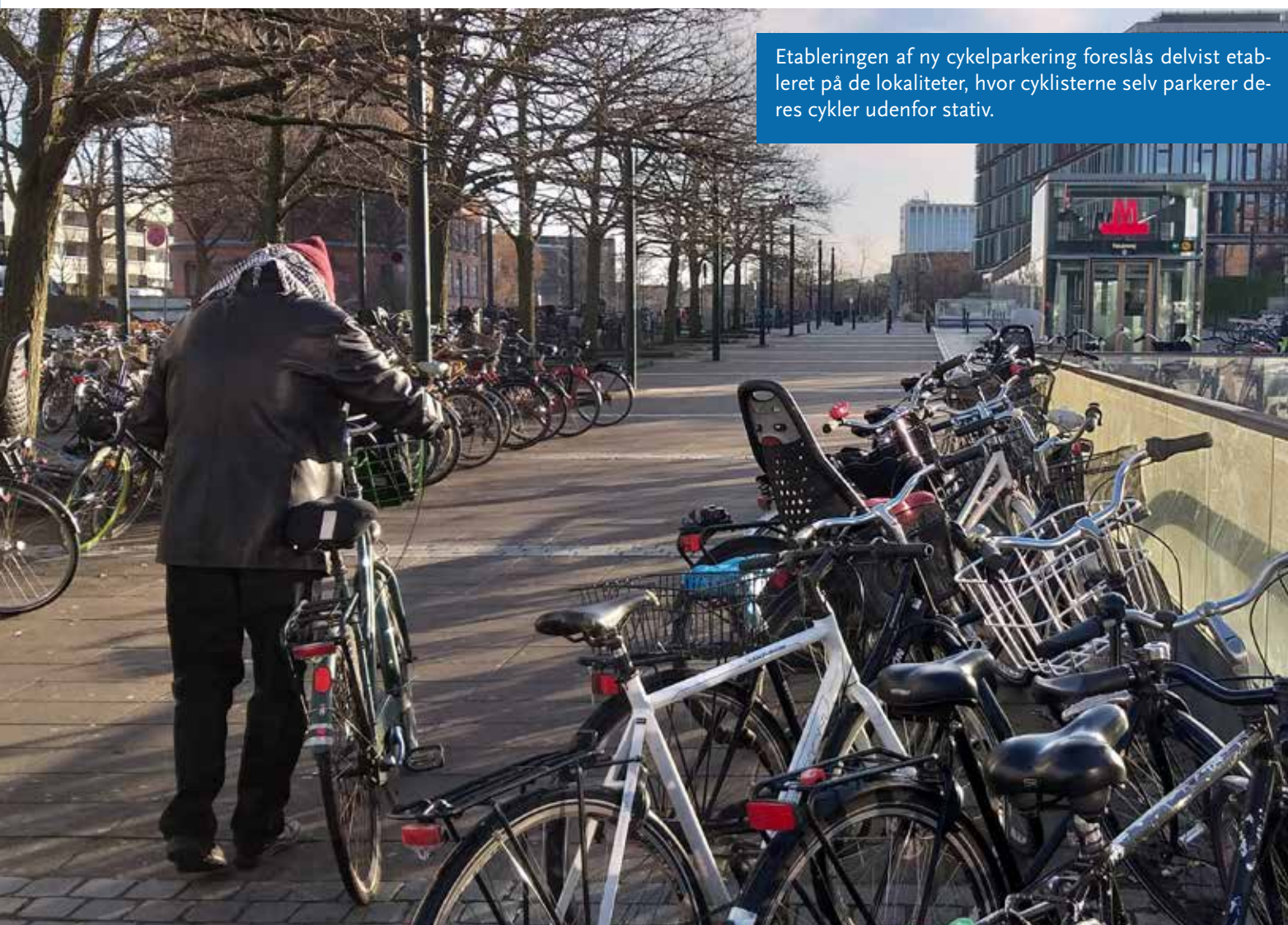
Forslag til udvidelse af cykelparkeringskapaciteten på Fasanvej Station med 112 nye stativer, svarende til en kapacitetsforøgelse på 25 procent.



Udvidelsen med nye stativer på Fasanvej Station er markeret med grønt mens den eksisterende parkering er markeret med blå.



Etableringen af ny cykelparkering foreslås delvist etableret på de lokaliteter, hvor cyklisterne selv parkerer deres cykler udenfor stativ.



Forbedring af parkering på boligveje med etagebebyggelse

På Frederiksberg findes der i princippet 2 typer af cykelparkeringsløsninger langs boligveje med etagebebyggelse.

Enten er der etableret cykelparkeringsstativer i begge ender af vejen eller også etableres cykelparkeringen som mange mindre cykelparkeringsanlæg med plads til 2-4 cykler langs med vejen. Se fotos på modstående side.

Som en del af cykelparkeringsregistreringen er der optalt både antal stativer og det totale antal cykler parkeret på 2 udvalgte gader, som repræsenterer de to hovedtyper af cykelparkeringsløsning langs boligveje med etagebebyggelser:

De to veje er henholdsvis:

- Bogøvej - cykelparkeringsstativer i enderne af vejen
- Helgesvej - mange punktvisse cykelparkeringspladser

På Bogøvej blev der registreret 113 parkerede cykler langs vejen, mens der kun tilbydes 22 cykelparkeringspladser.

På Helgesvej blev der registreret 132 parkerede cykler langs vejen, mens der kun tilbydes 56 pladser.

Sammenlagt er parkeringsbehovet på de 2 veje langt højere end det antal cykelstativer, der stilles til rådighed. I princippet stilles der kun ét cykelstativ til rådighed for hver tredje cykel på de to veje.

Selvom interviewundersøgelsen indikerer, at der generelt er udpræget tilfredshed med cykelparkeringen omkring boligveje med etagebebyggelse, så kan parkerede cykler langs husmure udgøre et generelt problem for fremkommeligheden for fodgængere.

I en række tilfælde er det observeret, at cykler direkte optager plads på fortovsarealerne, så det eksempelvis ikke er muligt at passere med en barnevogn eller en kørestol i flere tilfæl-

de er der registreret væltede cykler ud over fortovsarealerne. Dette udgør både et sikkerhedsmæssigt- og et fremkommelighedsproblem for fodgængere.

Derfor bør der sættes fokus på at udbygge boligveje med etagebebyggelser med flere cykelparkeringsstativer. Dette kan gøres på mange måder og den mest oplagte måde er, at udskifte et antal bilparkeringspladser med cykelstativer.

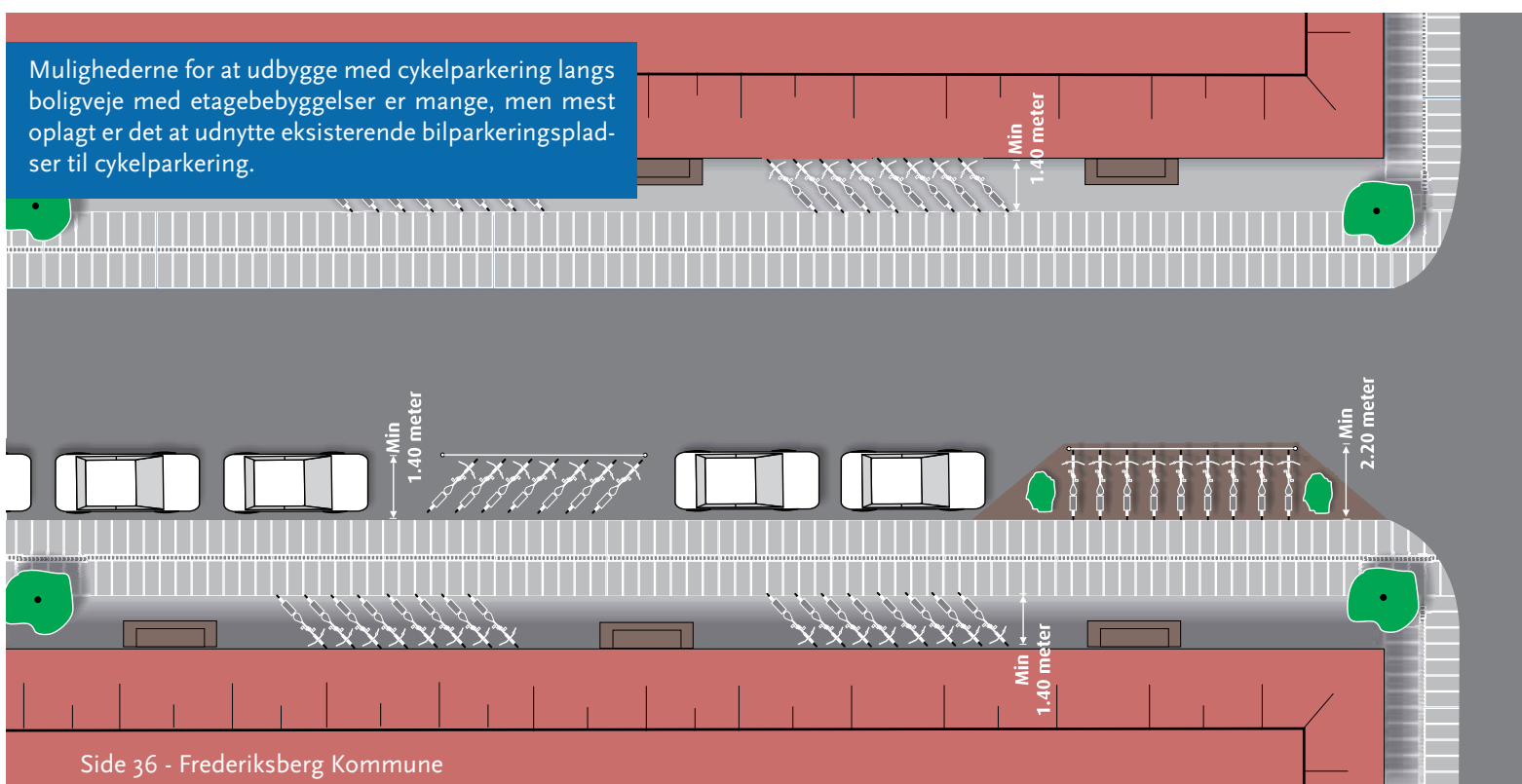
En enkelt bilparkeringsplads kan erstattes af mellem 8-10 cykelstativer afhængig af hvilken løsning der vælges. Se grafik nederst på siden.

Derudover findes der en lang række fortovs hjørner på Frederiksberg, der med fordel kunne udbygges med ny cykelparkering.

Som forlængelse af cykelparkeringsundersøgelsen bør alle boligveje med etagebebyggelser gennemgås systematisk for at udpege lokaliteter med mulighed for udbygning med ny cykelparkering.

Vurderingen er, at der er et stort potentiale for at udbygge cykelparkeringsudbuddet på Frederiksberg ved alene at fokusere på de mange muligheder, der er for at etablere mindre cykelparkeringsanlæg langs etagebebyggelser.

Mulighederne for at udbygge med cykelparkering langs boligveje med etagebebyggelser er mange, men mest oplagt er det at udnytte eksisterende bilparkeringspladser til cykelparkering.



Cykelparkeringen langs boligveje med etagebebyggelse på Frederiksberg er ofte etableret som mange små punktvisse cykelparkeringsanlæg langs vejen.



Cykelparkeringen på boligveje med etagebebyggelse på Frederiksberg er ofte etableret som lidt større cykelparkeringsanlæg i enderne af vejen.



Udfordringen med cykelparkering langs husmure uden cykelstativer er, at cykelparkering hurtigt bliver uorganiseret og ofte ender med at optage plads fra gangarealer. Vælter cyklerne, så forværres problemet.



Fastlåsning af cykler

Som en opgradering af serviceniveauet på nøje udvalgte cykel-parkeringspladser ved både trafikale knudepunkter, uddannelsessteder samt ved boligveje foreslås der etableret og testet et supplerende fastlåsingsstativ.

Fastlåsingsstativet placeres mellem eksisterende cykelstativer således, at cyklen enten kan fastlåses til stativet med en supplerende kædelås. Alternativt benyttes kæden på stativet til at sætte ind i cyklens eksisterende fastmonterede lås. Der ved bliver cyklen fikseret til en fast genstand, når cyklen låses.

Fastlåsingsstativet foreslås opført på udvalgte metrostationer på de fjernest beliggende cykelstativer.

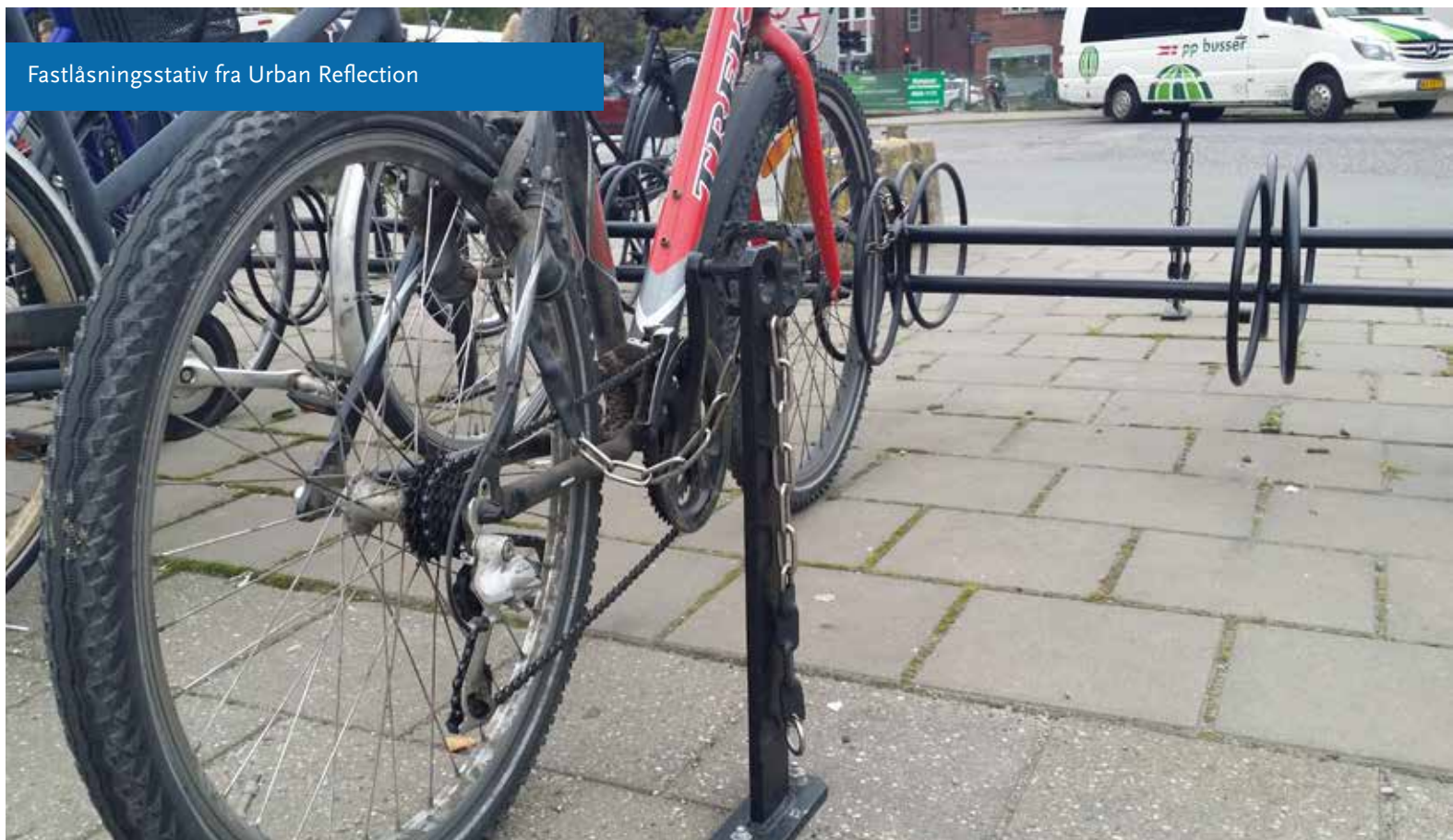
Udover at teste om brugerne vil anvende fastlåsingsstativet skal det evalueres om man kan få cyklister til at parkere en smule længere væk, hvis der er et tilbud om fastlåsning af cyklen.

Testen suppleres med en informationskampagne på lokaliteterne omkring tilbuddet og med information omkring hvordan stativerne anvendes.



Fastlåsingsstativ fra Veksø

Fastlåsingsstativ fra Urban Reflection



Fastlåsningsstativet fra Veksø anvendes flere steder langs med bl.a. supercykelstierne i Aarhus.



UNDERSØGELSESDSIGN



Cykelparkeringsregistreringen 2016

Frederiksberg Kommune har senest gennemført en cykelparkeringsregistrering i perioden oktober-december 2016.

Der blev registreret cykelstativer på 871 lokaliteter på både offentlige og private arealer med offentlig adgang.

Følgende data blev registreret i 2016:

- Lokalitet
- Type af stativ
- Ejer af stativ
- Andet_Ejerskab
- Enkelt/dobbeltsidet parkeringsstativ
- Antal pladser
- Antal cykler i stativ
- Antal cykler udenfor stativ
- Belægningsgrad i procent
- Cykelretning ift. stativ (skrå/vinkelret).
- Vedligeholdelse (stand af stativer)

Cykelparkeringsregistreringen 2020

I 2020 blev registreringen udvidet med følgende oplysninger:

- Antal cykellig
- Antal ladcykler/specialcykler (pladskrævende)
- Antal elcykler
- Låst fast/ikke låst fast
- Antal afleverede elløbehjul
- Antal opstillede elløbehjul fra operatøren

Registreringen af cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter blev foretaget i tidsrummet 10.00 – 18.00 på en hverdag (tirsdag, onsdag og torsdag) i januar og februar måned. Desuden er der foretaget et par stikprøver af cykelparkeringsbelægningen omkring midnat på de større anlæg.

Registreringen af cykelparkeringen på boligveje med etagebebyggelse blev gennemført i tidsrummet 18.00 til 24.00.

Der er i denne forbindelse desuden gennemført optælling af frit parkerede cykler med henblik på at skønne et generelt behov for cykelstativer på udvalgte typer af boligveje med etagebebyggelse.

Undersøgellesdesign - Interviewundersøgelsen

Der er gennemført en række kvalitative interviews med brugere med henblik på at kortlægge brugernes adfærd (kort- eller langtidsparkering), præferencer (mulighed for fastlåsning, overdækning mm) og generelle tilfredshed med cykelparkeringen.

Interviews blev gennemført på en hverdag i tidsrummet 10.00 til 18.00 ved følgende store trafikale knudepunkter:

- Frederiksberg Metro forplads
- Solbjerg Plads/CBS
- Fasanvej Station
- Lindevang Station

Der blev stillet følgende spørgsmål i undersøgelsen til cyklister efter endt parkering:

Hvad var dit formål med parkeringen?

- Kommer fra kollektiv trafik
- Kommer fra skole, uddannelse eller arbejde
- Kommer fra mit hjem
- Kommer fra indkøb
- Har været på restaurant/café
- Andet

Hvor længe har du haft din cykel parkeret?

- mindre end 1 time
- 1-2 timer
- 2-4 timer
- 4-8 timer
- 8-12 timer
- 12-24 timer
- 24-48 timer
- mere end 48 timer

Hvor ofte parkerer du her i området?

- Dagligt
- Ugentligt
- 2-3 gange om måneden
- Sjældnere

Hvor tilfreds er du generelt med parkeringsforholdene i dette område?

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Hverken eller

Kunne muligheden for at få stillet cyklen i en overdækket cykelparkering få dig til at parkere længere væk fra din destination?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja - hvor langt ville du parkere væk fra din destination?

- Max 50 meter
- Op til 100 meter
- Op til 200 meter
- Mere end 200 meter

Kunne muligheden for at få cyklen låst fast til et stativ få dig til at parkere længere væk fra målet?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja - hvor langt ville du parkere væk fra din destination?

- Max 50 meter
- Op til 100 meter
- Op til 200 meter
- Mere end 200 meter

Bor du i lejlighed i Frederiksberg Kommune?

- Ja
- Nej

Hvis ja - hvor tilfreds er du generelt med parkeringsforholdene ved din bopæl?

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Hverken eller

RETNINGSLINIER FOR DEN GODE CYKELPARKERING

Meget ofte vil man stå over for at skulle indrette en cykelparkering i et eksisterende byrum eller langs en eksisterende vej. I andre situationer vil man stå over for at skulle ændre et vejprofil eller ændre indretningen af et eksisterende byrum.

I det følgende gennemgås en række tips og idéer til, hvordan cykelparkeringen kan indrettes i både eksisterende og nye byrum og langs eksisterende og nye vejforløb.

I alle tilfælde vil der være nogle generelle principper og måder, hvorpå man fysisk bør indrette cykelparkeringen.

Find en god plads til din cykel

Du må ikke parkere uden for cykelstativerne
Der er 2900 cykel p-pladser i området

FREDERIKSBERG
KOMMUNE



Valg af stativtype

Generelle krav

Det enkelte stativ skal være udformet sådan, at cyklen støttes godt. Stativet må ikke kunne ekse cyklens hjul eller på anden måde beskadige cyklen.

Kvalitet

Det er vigtigt, at cykelparkeringen i hele sin levetid sender et signal om orden og anvendelighed. Stativet skal være robust og der skal ikke være unødigt vedligehold forbundet med det. Desuden skal det være nemt at holde stativet - og arealet omkring det - rent. Stativer, der er forankret i jorden i forholdsvis få punkter, vil generelt være nemmere at rengøre, og etableringsarbejdet vil være forholdsvis overskueligt.

Valg af stativ i forhold til funktion

Valget af cykelstativ kan variere, alt efter om der er tale om korttids- eller langtidsparkering. Cykelstativer findes i et væld af forskellige udformninger, men kan principielt opdeles i:

- Lodrette forhjulsholdere
- Lænestativer
- To-etagers stativer

Lodrette forhjulsholdere

Det forhjulsholdende stativ med lodret kileformet holder er anvendeligt til de allerfleste formål. Samtidig er det forholdsvis billigt, fleksibelt og nemt at ren- og vedligeholde. Monteret korrekt opfylder stativet de fleste cyklisters grundlæggende parkeringsbehov, hvis følgende krav opfyldes:

- Hjulets centrum og holderens midtpunkt skal være i nogenlunde samme højde. Kilens vinkel skal sikre, at der er plads til forskellige dæktykkelser.
- Anvendes løsningen primært til børn (skoler og lignende), skal holderens midtpunkt monteres lavere.
- Terræn skal skråne svagt ind mod stativet, således at cyklen ikke "triller" bagud og ud af stativet.

Lænestativer

I særlige tilfælde har stativer, som cyklen kan lænes op ad, en række fordele i forhold til forhjulsholdere.

Lænestativer kan f.eks. indgå i gågadernes møbleringszoner som et strukturerende element uden at udgøre den samme fy-

siske barriere som andre stativtyper. Cyklens stel kan endvidere forholdsvis nemt fastlåses til de fleste typer af lænestativer.

Højere lænestativer har den fordel, at sadlen kan anvendes som støttepunkt. Sadlen på en stor herrecykel er typisk placeret 1 meter over jorden. Ved mindre lænestativer er det stellet, der kommer i kontakt med stativet, og dette kan i nogle tilfælde betyde risiko for at cyklens stel ridses. Det anbefales, at der anvendes lænestativer udført med et hul eller med 2 bøjler. Hullet eller bøjlerne giver god mulighed for at fastlåse cyklen til stativet. Ulemper ved det stelholdende stativ er en meget varieret og uensartet parkeringspraksis, der betyder, at kapaciteten ofte udnyttes dårligt. Det er sjældent, at to cykler benytter samme stativ samtidigt.

To-etagers stativer

To-etagers stativer kan anvendes, hvor der er behov for at parkere et stort antal cykler på et begrænset areal.

En af ulemperne ved systemet er, at det kan være vanskeligt at løfte cyklen på plads i overetagen. To-etagers stativer kan være vanskelige at indpasse rent arkitektonisk i byrum, men går an ved overdækning og i lukkede rum. To-etagers stativer bør kun tages i anvendelse, hvor alle andre løsninger på gadeplan er undersøgt og udelukket.

Stativløs cykelparkering

Det er ikke i alle tilfælde hensigtsmæssigt at opstille et maksimalt antal stativer.

Erfaringsmæssigt stiller cyklister deres cykler pænt i rækker, hvis blot der i udgangspunktet er cykler, der står sådan.

Stativløs parkering er relevant ved stærkt svingende behov, hvor behovet for parkering er moderat, og hvor pladsen - men ikke økonomien - er tilstrækkelig.

Det er vigtigt, at den stativløse parkering indrettes med nogle fysisk afgrænsende elementer - afstribning, pullerter, skiltning og beplantning mm.

Midlertidige cykelstativer

Midlertidige cykelstativer anvendes ved større arrangementer, koncerter mm., hvor der i en kortere periode opstår et behov for cykelparkering.



Vejledning til indretning af cykelparkering

Når placeringen af cykelparkeringen er valgt skal den dernæst indrettes, så den fungerer optimalt.

Her skal der både fokuseres på indgang og manøvreområder samt på arealets størrelse og muligheder. Generelt gælder det, at det skal være nemt at komme frem med cyklen, placere den i stativet og komme videre til fods. Når man henter sin cykel igen, skal den være nem at finde og det skal være nemt at komme ud. Desuden skal cykelparkeringen indrettes så parkeringen af cyklen sker med størst muligt hensyn til trafiksikkerheden.

Indgang til cykelparkeringen

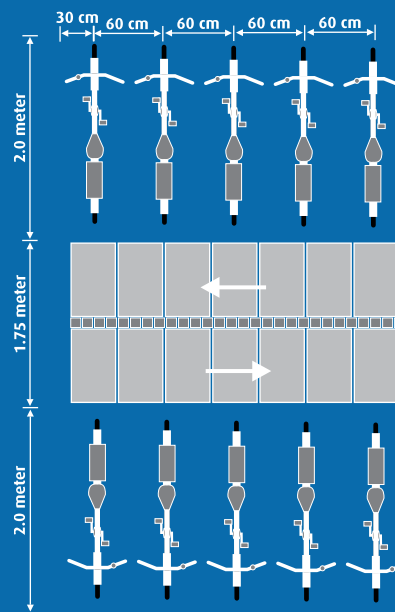
Der skal være direkte adgang til parkeringsarealet. Stejle ramper, trapper, døre og andre forhindringer kan betyde, at parkeringen ikke anvendes.

Hvis der er tale om et egentligt indgangsparti til parkeringsområdet, skal det være mindst 2,0 m bredt, således at to cykler kan passere hinanden - også når de trækkes.

Manøvreforhold

De interne adgangsveje skal være friholdt og brede nok til, at man kan passere andre brugere og få cyklen ind og ud af stativet. Det anbefales generelt, at stativerne placeres med 60 cm mellemrum. Det giver plads til forskellige typer cykler og cykler med forskellige bagageanordninger fastmonteret.

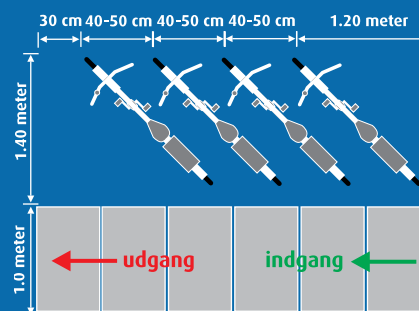
Dobbeltudnyttelse af manøvreareal



Cykelparkeringen skal placeres på vej til målet - ikke efter målet.



Skråparkering som komprimering



Cykelparkeringen skal ligge på vej til målet og skal være indrettet overskueligt med god adgang til og fra de enkelte stativer.





Komprimering

Ved en række lokaliteter kan arealerne være knappe og man bliver nødt til at komprimere cykelparkeringen. Der er grænser for, hvor meget en cykelparkering kan komprimeres. Jo tættere stativerne står, des mindre parkeringskomfort tilbydes cyklisterne. Risikoen er, at de parkerer cyklen et andet sted.

Er komprimering uundgåeligt så er skråparkering den bedste måde at reducere arealforbruget på.

Ved meget store parkeringsbehov kan en løsning med parkering i to etager tages i anvendelse.

Hvis det drejer sig om arealer, der ikke opfylder lokaliseringskravene, skal der gøres noget for at lokke cyklisterne til. Godt design, overdækning, belysning eller ændring af trafiklinjerne kan være vejen frem.

Særlige forhold ved store parkeringsanlæg

Ved store parkeringsanlæg kan det være vanskeligt at få belagt de fjerneste pladser og der skal gøres en indsats for at gøre disse pladser attraktive.

Man kan f.eks. opdele parkeringen i sektioner, hvor de fjerneste områder suppleres med servicetilbud som god plads, cykelpumpe, overdækning, tyverisikring, drikkefontæne eller bagageopbevaring.

Arealbehov for forskellige cykelparkeringsløsninger

- Udgangspunktet er, at en parkeret cykel med manøvreareal fylder 2,25 m².
- Ved dobbeltrækket parkering med fælles manøvreareal reduceres arealet med 25% til et samlet arealbehov på 1,70 m² pr. parkeret cykel.
- Arealbesparelse på yderligere 50% ved vinkelret parkering kan opnås ved parkering i to etager.
- Ved skråparkering kan arealbehovet reduceres til et samlet arealbehov på 1,0 m² pr. parkeret cykel.
- Ved skråparkering med dobbelt udnyttelse af manøvrearealet kan arealbehovet reduceres til et samlet arealbehov på 0,75 m² pr. parkeret cykel.
- Endelig kan en skråparkering, hvor manøvrearealet kan anvendes som almindeligt gangareal reducere arealbehovet helt ned på ¼ af udgangspunktet, nemlig 0,5 m² pr. parkeret cykel.
- Hvis man står over for en parkeringsopgave, hvor komprimering er nødvendig, anbefales skråparkering frem for parkering i to etager.



Cykelparkeringsanalyse 2020 er udgivet foråret 2020 af:
Frederiksberg Kommune
By- og Miljøområdet
Vej- og Parkafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg
Tlf: 3821 4292
Email: vejogpark@frederiksberg.dk

Udarbejdet i samarbejde med Celis Consult
LAYOUT: Celis Consult
FOTOS: Celis Consult/Frederiksberg Kommune

