

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Cykelparkering i nybyggeri – Best practice og Københavnske erfaringer

Ola Gustafsson, ola@gehlpeople.com, Gehl Architects

Maria Helledi, marstr@tmf.kk.dk, Københavns Kommune

Stine Sonne, gp2w@tmf.kk.dk, Københavns Kommune

Sine Sola Olesen, hk3t@tmf.kk.dk, Københavns Kommune

Abstrakt

Som led i arbejdet med at gøre forholdene for cykelparkering i nybyggeri bedre har Gehl Architects bistået Københavns Kommune med følgende:

- Indsamlet en række eksempler på best practice cykelparkering ved nybyggeri.
- Evalueret cykelparkeringen ved 10 nyere byggerier i Københavns Kommune, med fokus på kontor og boligbyggeri, men også enkelte andre typer af nybyggerier er evalueret.
- Foretaget en vurdering af hvordan de nuværende normer for cykelparkering fungerer.

Denne artikel opsummerer de vigtigste konklusioner fra denne undersøgelse af best practice og fra de Københavnske nybyggerier. Først præsenteres erfaringerne fra best practice for cykelparkering i nybyggeri. Efterfølgende præsenteres Gehl Architects anbefalinger for normer og processer for cykelparkering i nybyggeri. Som bilag er vedlagt fire eksempler på best practice for cykelparkering i nybyggeri fra rapporten udarbejdet af Gehl Architects, der i dag bruges som værktøj i Københavns Kommune til dialog med developere. Artiklen er et uddrag fra Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 (se mere [her](#)).

Best practice

En række kvaliteter går igen i de "best practice" eksempler, som Gehl Architects har indsamlet:

- Størstedelen af parkeringen er i konstruktion, dvs. integreret i bygning i kælder eller andet.
- Adgangen til/fra parkeringen på cykel er ubesværet med få eller ingen stop og kræver ingen- eller kun meget lidt omvejskørsel (gode ramper/ adgang i niveau og døre der åbnes med trykknop ol.).
- Forbindelsen mellem parkeringen og bolig/kontor er ubesværet og med kort gangafstand.
- Parkeringen for faste brugere - uanset om i kælder eller niveau - er aflåst, veloplyst og velvedligeholdt med stativer der fungerer (og hvis 2-etagers stativer; er de med "sliske" til øverste etage).
- Design der afspejler en generel forståelse for behovet hos forskellige brugergrupper; fx faste brugere vs. besøgende, og korttidsparkering vs. Langtidsparkering og standardcykler vs specialcykler som ladcykler.
- Særligt kontorbyggeri: Der er adgang til services såsom luft, opladning af elcykler, garderobeskabe og omklædning/bad.
- Boligbyggeri (i enkelte tilfælde): Design af bygning (herunder elevatorer) med ekstra bredde så ladcykler (og dermed små børn og varer) kan transporteres til entredøren.

- Kun få cykler er parkeret udenfor stativ, dels som følge af kvalitetsparkering med attraktiv placering og god adgang, dels som følge af at fysisk design er integreret med overvejelser om drift/oprydning.
- Et gennemgående opmærksomhedspunkt er, at designe parkeringen integreret i byggeriet på en måde så parkeringen er både nemt tilgængelig og ikke gør facaden (for) præget af ramper/porte på bekostning af aktivt liv.

Samlet set gælder for best practice eksemplerne, at den parkering der etableres faktisk benyttes, fordi kvaliteten er høj og der er fokus på adgangsforhold og flows fra cykelsti til parkering og videre til lobby/entre.

Anbefalinger vedr. normer og processer

Som supplement til ovenstående og på baggrund af den indsamlede information og møder med forvaltningen har Gehl Architects udarbejdet et notat til Københavns Kommune. Notatet indeholder overvejelser om, hvordan fremtidige normer og processer for cykelparkering i nybyggeri eventuelt kan justeres.

Erfaringer med normer i andre byer

En række byer har erfaring med normer for cykelparkering. Udover København er der i sammenhæng med denne opgave indhentet erfaringer særligt fra Utrecht og Amsterdam, men også fra bl.a. Odense og Luxembourg by. Behovet for antal pladser varierer fra by til by, men et gennemgående træk er overvejelser om, hvordan der kan arbejdes med normer og processer, der i højere grad sikrer, at ikke kun antal pladser men også adgangen til og kvaliteten af pladserne er i orden.

Særligt i Holland er der arbejdet med dette. Et eksempel på at forsøge at gøre gode adgangsforhold til et mindre subjektivt begreb er for erhvervsbyggeri overvejelser om et krav om maksimalt 1 dør mellem parkering og (øvrig) bygning. Dette for at undgå at cykelparkering etableres i kælder, hvor indgang til bygningen først kræver at gå ud af kælderen samme vej som man ankom og derefter så gå ind i bygningen udefra. Et andet område, hvor hollandske eksempler skiller sig ud er, et meget fintmasket sæt af normer for antal pladser, hvor der fx i Utrecht er individuelle normer for mere end 20 forskellige typer af funktioner, fx særskilt for børnehaver, skoler og universitet, fastfood, cafe, museum, bibliotek og biograf.

Generelt er der enighed om, at kvalitet ikke kan sikres bare ved formelle krav i kommuneplan og lign. dokumenter. Der kræves også en række andre redskaber; vedvarende fokus på emnet internt i byggesagsbehandlingen, dialog med developere, inspiration i form af gode eksempler og business cases helst suppleret med håndfaste redskaber fx i form af mulighed for at dispensere for bilparkering, hvis der etableres god cykelparkering og/eller mulighed for at bygge ekstra m² hvis der etableres cykelparkering i konstruktion.

Hertil kommer sammenhængen mellem den fysiske udformning og drift/oprydning. Eksempelvis er der i Utrecht i større byudviklingsområder, bl.a. omkring stationen, gode erfaringer med at udarbejde aftaler med developere, hvor de forpligter sig til at anlægge rigelig cykelparkering i konstruktion med gode adgangsforhold (inkl. at kommunen skal godkende kvaliteten) mod sikkerhed for byens investering i byrum samt at byen vedtager særligt skrappe regler for forbud mod parkering udenfor stativ i disse områder og intensiverer oprydningen for at sikre at forbuddet efterleves. Konsekvensen er mere attraktive byrum kombineret med gode forhold for cykelparkering.

Anbefalinger – endnu bedre parkering i bolig- og erhvervsbyggeri

Indførslen af normer for cykelparkering i kommuneplanen synes at have bidraget til en øget opmærksomhed omkring cykelparkering, herunder antal pladser. Nedenfor vises en række anbefalinger fra rapporten til det videre arbejde med normer og processer knyttet til cykelparkering i bolig og erhvervsbyggeri.

Normer – overvej følgende:

1. Nedjuster normerne for antal pladser til almindelige cykler både for erhvervs- og boligbyggeri. Baseret på tællinger udført i regi af dette projekt er et niveau ca. svarende til Kommuneplan 2009 passende, men der bør udføres supplerende tællinger for at kvalificere beslutningsgrundlaget.

2. Suppler med (delvist) overdækningskrav ved boliger og ligestil overdækket og ikke-overdækket parkering vedr. om det formelt set betragtes som en del af friareal eller ej.
3. Adgang-adgang-adgang: Krav om at tegninger af bygninger og parkering skal indeholde forventede hovedflows fra "cykelsti" via parkering til entre/ lobby, inkl. redegørelse for hvordan porte/døre der skal passeres på cykel åbnes. At parkeringen lokaliseres så den giver en direkte vej – og i bedste fald en genvej - ind i bygningen er tilsyneladende den vigtigste forudsætning for, at parkeringen rent faktisk bruges, frem for at pengene til parkering er spildt og cykler i stedet står, hvor de ikke ønskes.
4. Det er dyrere, men giver bedre resultat for både brugere og byrum hvis gjort godt; overvej derfor krav om at (dele af) parkering skal integreres i bygningen (dvs. i separat skur er ikke tilstrækkeligt). Et sådant krav kan evt. suppleres med mere detaljerede krav til adgang (antal døre til/fra, automatisk døråbning og hældning/bredden/svingradier på ramper).
5. Transparente muligheder for dispensationer forudsat at der anlægges høj-kvalitets cykelparkering integreret i bygningen, fx at der kan bygges flere m2, en "halv" etage højere og/eller anlægges mindre bilparkering.
6. Krav om stativer med mere end ét formål, når parkering etableres i niveau i attraktive byrum, fx langs kajer (eksempelvis krav om at så skal parkering også være grønt, kunne fungere som bænke el.).
7. Gennemfør en analyse af behovet for yderligere differentiering af normerne, eksempelvis er hoteller i dag kategoriseret som erhverv, men har reelt et andet og mindre behov for cykelparkering pr. m2 end den typiske kontorarbejdsplads.
8. Kvalitet: Der er i øjeblikket en række processer i gang i hollandske byer vedr. nye typer af normer, der bedre kan håndtere også den kvalitative side af parkeringen. Københavns Kommune bør følge dette arbejde via regelmæssig kontakt og/eller fælles workshop om emnet, og implementere best practice herfra. Eksempler kan være mere målbare krav til adgangsforhold og nye modeller for dialog og aftaler mellem forvaltning og developere inden godkendelse.
9. Skiltning til parkering kan overvejes opstillet som formelt krav hvis ikke parkeringen er synlig ved ankomst.
10. Det bør overvejes at stille krav også til parkering for børnecykler, løbehjul og/eller service såsom luftpumper.

Tabel 1 – Sammenligning af hollandske- og københavnske cykelparkeringsnormer

	Bolig	Kontor	Uddannelse***	Butik
Hollandsk norm (centrum) *	**	2,4 pr. 100m2	13,4 pr. 100m2	3,4 pr. 100m2
Hollandsk norm (øvrige) *	**	1,7 pr. 100m2	13,1 pr. 100m2	3,4 pr. 100m2
KP09 norm	2,5 pr. 100m2	1,5 pr. 100m2	0,5 pr. stud./ansat	6,3 pr. 100m2
KP15 norm	4,0 pr. 100m2	4,0 pr. 100m2	0,5 pr. stud./ansat	4,0 pr. 100m2

*Norm for medarbejdere og besøgende er lagt sammen.

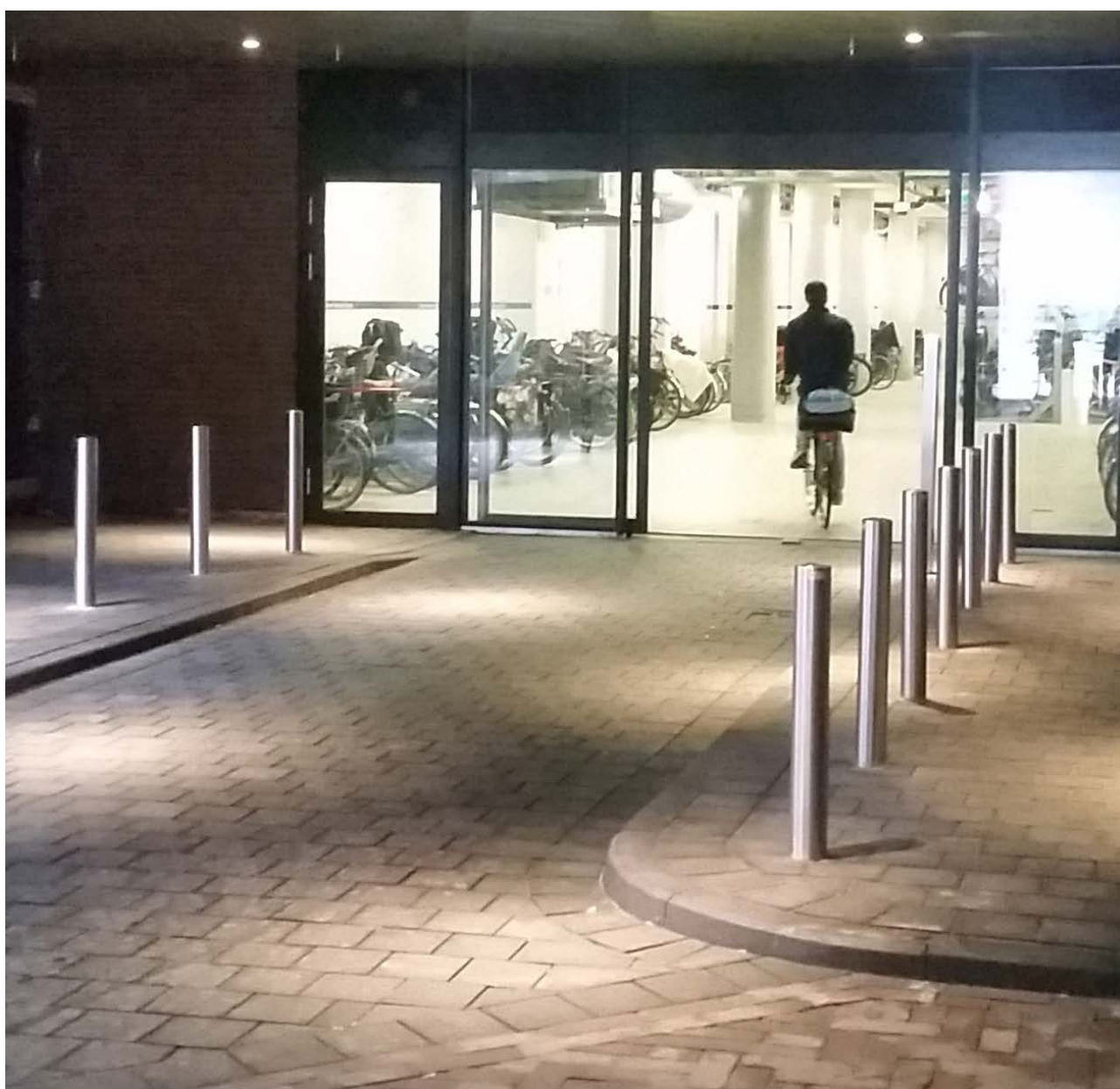
** De hollandske normer omfatter ikke standarder for hvor mange pladser der kræves, men i stedet krav om et aflåst privat areal til parkering af cykler mv.

*** Uddannelse er et eksempel på at de hollandske normer har mange underopdelinger. Uddannelse er delt op i medarbejdere og besøgende (studerende/elever/børnehavebørn m.m.) og yderligere i børnehave, folkeskole, universitet m.m. Under hollandsk norm for uddannelse i ovenstående tabel er medarbejdere og besøgende/studerende regnet sammen til et tal af hensyn til sammenligning med den københavnske norm.

Bilag: Best case eksempler

1 Rabobanks hovedkontor, Holland: Niveaufri indgang

Stamdata	Gode elementer
<p>Hvor: Utrecht Byggeår: 2012 Bygherre: - Arkitekt: Kraayvanger Architects Type: Erhverv (Kontorer) Størrelse: 6.000 ansatte Cykel P: 1.300 pladser El-cykel P: 40 pladser Faciliteter: P-hus placeret i terræn Drift: Rengøringsfirma & stativ producent</p>	<ul style="list-style-type: none">• Udnyttelse af plads (stativer i 2 niveauer).• Sikkerhed (aflåst og med sikkerhedskameraer).• Adgangsforhold med cykel (P-hus placeret i terræn og der er derfor ingen ramper el.lign.).• Adgangsforhold mellem bygning og parkeringen (direkte indgang fra P-område til receptionen).• Services (reparationsstand, luftpumpe, tørremuligheder, håndvaske, bad og skabe m. lås).• Ladestationer til elektriske cykler.• Cyklerne er ligestillet med biler og scootere i form af kvalitet og synlighed af indkørsel.



Direkte indkørsel til bygningen

2 Java Island, Amsterdam Holland: God adgang og decentrale garager



God adgang til cykelparkering i terræn

3 Lobbyområde og cykelparkering, Kabelwerk, Wien, Østrig



Cykelparkering i lobbyområdet

4 Havneholmen, Kalvebod Brygge: 'Bad practice' eksempel

Byggeår: 2008-2010	+ Sikker og aflåst parkering indendørs i P-kælder. 66% af P-pladserne er overdækkede.
Type: Erhverv (Privat)	÷ Ingen stativer ved- eller omkring hovedindgangen.
Omfattet norm: 1 plads pr. 2 ansatte	÷ Stativer er placeret på bagsiden af bygningen.
KP15 Norm: 741 pladser (4 pr. 100m ²) + 37 pladskrævende (2 pr. 1000m ²)	÷ P-kælder tilgås fra siden af bygningen og forbindes kun til den øvrige bygning med elevatorer (ingen trapper) hvilket giver ventetid om morgenen.
Faciliteter: P i kælder og P i terræn	÷ Cykelparkeringen er ikke synlig ved ankomst.
	÷ Pladserne på terrænet er helt utilstrækkelige i antal.
	÷ Cykler stilles ved hovedindgangen og optager hele arealet foran bygningen.
	÷ Den u hensigtsmæssige cykel-P giver et visuelt rodet byrum foran bygningen og dårlig kvalitet for brugerne (bl.a. i blæst og regn).



Foran hovedindgangen: 101 cykler udenfor stativ, 0 stativer



Foran bygningen: Alle arealer nær hovedindgangen bliver brugt til at parkere cykler