

Udvidet resumé

Cykelparkering ved København H

v/Jonathan Reghev, Københavns Kommune

På baggrund af analyse under udarbejdelse i Københavns Kommune(KK), til afdækning af markant mere cykelparkering ved Københavns Hovedbanegård.

Baggrund

Københavns Hovedbanegård (Kbh.H) har længe udgjort en sort plet for Cykelparkering i København. Det har hovedsageligt grund i manglende kapacitet, og usikre og utrygge forhold. Det har ført til, at mange borgere i byen undlader at cykle til Kbh. H, hvilket grundlæggende er en stor mangel i en cykelby som København. Her bør hovedbanegården være et attraktivt for de mange daglige pendlere og rekreativt rejsende, der naturligt kombinere cyklen med tog og bus som en del af multimodal hverdag.

Problemet er ikke nyt, langt fra. Der har jævnlig i 30-40 år været overvejelser omkring mere og bedre cykelparkering, men det er indtil videre ikke lykkedes at gennemfører nogle egentlige langtidsholdbare løsninger. Hvor stort behovet præcist er, har vi ikke nogen tal på, men KK regner med at der for nuværende mangler 4000-7000 pladser oven i de ca. 2000 pladser der er i dag. Om det er dækkende er vanskeligt at estimere, men til sammenligningen har Utrecht centralstation i Holland, med samme antal passagerer som Kbh. H, ca. 30.000 cykelparkeringspladser i sin umiddelbare omkreds.

Der er således ikke nogen tvivl om behovet. Ofte udfyldes mere cykelparkering ved ganske simpelt at opsætte flere stativer, måske endda i to etager hvis pladsen er trang. Den manøvre har dog allerede været gennemført flere gange i området, seneste af DSB for 2 år siden, og det er nu superoptimeret. Så der er ikke plads til flere almindelige og konventionelle cykelstativer. Derfor handler alle løsninger fra dette punkt om, at tilvejebringe areal hvor der parkeres cykler, enten som monofunktion eller i forbindelse med andre funktioner der er ønskelige ved en station og/eller er bylivsfremmede.

I en by som København er der kamp om pladsen, og jo mere centralt des mere intens bliver kampen. Området omkring Kbh. H er meget centralt, stærkt trafikeret med vigtige transportfunktioner, mange gående, cyklende og jorden er udnyttet til tekniske installationer og jernbane. Derfor er der mange interessenter/interesser i spil, og de fysiske forhold er yderst komplekse, hvilket i sidste ende betyder at ny cykelparkering i konstruktion bliver i en helt anden prisklasse, end de ca. 2000kr kk beregner for én cykelparkeringsplads i et cykelstativ på en normal overflade. Ny cykelparkering vil som minimum koste fra 10-20.000 kr pr. plads og opefter. Det stiller nogle helt nye krav til projekternes omfang, kompleksitet og sidste ende argumentation til de beslutningstagere der skal bevillige pengene.

Opgavens indhold

Forvaltningens opgave består således af to dele. Først skal der findes og udpeges nye parkeringsmuligheder, fra små konventionelle stativer til meget store og gerne mere alternative løsninger, og dernæst skal der findes de argumenter der nødvendiggøre og understøtter investeringen i de omkostningsrunge løsninger i komplekse konstruktioner.

Første del er et klassisk udviklingsarbejde, hvor der på baggrund af grundig informationsindsamling og analyse udpeges egnede placeringer, og derefter hvilke konkrete cykelparkeringsløsninger der kan benyttes de specifikke steder.

Anden del af opgaven er lige så konkret men handler om holdningsændringer hos beslutningstagerne, hvor formålet er en bred accept af, at visse steder i byen koster cykelparkeringsplaser meget mere end hvad vi er vænnet til igennem mange år. Der skal kort sagt initieres et paradigmeskift, så det er 'okay' at én cykelparkeringsplads eksempelvis koster 20.000kr.

Grundlaget for det paradigmeskifte skal hentes i, at cykelparkeringsløsninger tænkes i bredere samfundsøkonomisk sammenhæng og i konkrete business cases. På den måde vil opmærksomheden blive fjernet fra et ensrettet fokus på prisen for hver enkelt plads, til et mere holistisk billede af løsningernes gavnlige funktion for byens sammenhæng og økonomiske output. Det skal stå tydeligt for politikere og offentlighed, at store investeringer i cykelparkeringstiltag kan have en sund intern forretning, og ydermere helst også bidrage til byens visioner og mål.

Formål med indlæg

Dette indlæg til Trafikdage 2016 søger at dele og diskutere denne nye tankemåde med andre praktikere, rådgivere og forskere, og søge inspiration til hvordan vi kan anskue cykelparkeringstiltag mere holistisk i en samfundsøkonomisk kontekst. Det vil i sidste ende sikre det nødvendige paradigmeskifte, så København og Danmark kan sikre og udbygge cyklismen i endnu højere grad.

Metoder, analyse og fremgangsmåde.

Metoden til beregning af samfundsøkonomiske effekter ved nye cykelforbindelsesprojekter, oftest cykelstier eller tiltag til prioritering af cykler i trafikken, er allerede udviklet af COWI for KK, og er nu en fast bestanddel af Transportministeriets TERESA model. En lignende model for cykelparkeringstiltag med tilknyttede byrumstiltag er et stort ønske, men der mangler endnu overbevisende beskrivelse af at det kan lade sig gøre. Der er stor enighed om behovet for en sådan model, men værktøjet til meningsfyldt at værdisætte sådanne tiltag er utilstrækkeligt. Der er derfor forbundet med stor usikkerhed at igangsætte udviklingsarbejde da omkostninger er ganske betragtelige og resultat usikkert.

Situationen er derfor lige nu den, at vi ikke udvikler en generel samfundsøkonomisk model i indeværende projekt, men derimod en mere konkret business case for Kbh. H. Inspiration hertil hentes fra Århus, Holland og Sverige.

Således vil de forskellige løsninger blive vurderet ud fra økonomiske perspektiver i business casen, og ud fra tre nye faktorer i 2025 strategi for KK 'Fællesskab København'. Her sigtes der efter en levende by, en ansvarlig by og en by med kant.

Resultater

Der er ingen konkrete resultater på nuværende tidspunkt, men til august vil der helt sikkert være interessante perspektiver at diskutere og forhåbentlig få inspiration til yderligere udvikling til årets Trafikdage.