



Strategi for cykelparkering i Aalborg

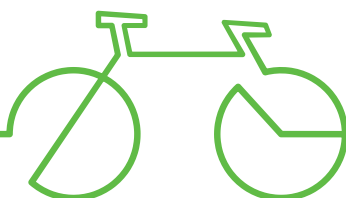


Aalborg
Kommune

Indhold

1 Status og vision.....	4
2 Cyklisteres behov og adfærd	8
3 Det attraktive byliv.....	11
4 Mål	12
5 Principper for cykelparkering i Aalborg.....	16
6 Norm for cykelparkering	19
7 Drift af cykelparkering	21
8 Tyverisikring	24
9 Handlingsplan	27

Rapport:	Strategi for cykelparkering i Aalborg
Projektorganisation:	Carsten Krogh, Aalborg Kommune Brian Høj, Aalborg Kommune Susanne Pedersen, Aalborg Kommune Iben Steensbæk Andersen, Aalborg Kommune Malene Kofod Nielsen, COWI A/S
Redaktion:	COWI A/S med input fra Gottlieb Paludan Architects
Copyright:	Aalborg Kommune
Eksterne kilder:	Cykelparkeringshåndbogen udgivet af Dansk Cyklist Forbund i 2007
Dato:	November 2016
Kontaktperson:	Carsten Krogh, Aalborg Kommune
Kontaktadresse:	Aalborg Kommune By- og Landskabsforvaltningen Stigsborg Brygge 5 9400 Nørresundby Telefon 99 31 20 00
Hjemmeside:	www.aalborgkommune.dk



Aalborg **cykelby**

Forord

Aalborg er på vej til at blive en af Danmarks førende cykelbyer. Med til en ambitiøs cykelby hører ambitiøs cykelparkering. Med den forventede vækst af cyklister vil midtbyen sande til i parkerede cykler. Ved at arbejde strategisk med cykelparkering kan cykeltrafikkens vækst imødekommes og understøttes.

Et cykelregnskab fra 2016 viser tydeligt, at cykelparkering er et af de områder, hvor der er behov for et løft. 45% angiver at de ikke er tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser. Aalborg er dermed rangeret som fjerde dårligst blandt de 35 kommuner, der var med i undersøgelsen.

Med en cykelparkeringsstrategi og den tilhørende designmanual for Aalborg midtby løftes udfordringen med at sikre tilstrækkeligt mange velfungerende cykelparkeringsstativer og en attraktiv by at leve og færdes i til et nyt niveau. Gennem workshops og input fra adfærdsdesignere, arkitekter samt by- og trafikplanlæggere med speciale i cykelfremme foreligger nu en helt konkret handlingsplan for cykelparkering og tilhørende service, drift og administration.

Designmanualen sikrer en ensartethed og en entydig standard for cykelparkering i forskellige typer byrum. Nogle steder kræver omgivelserne et særligt fokus på æstetik og byrum, mens det andre steder er vigtigst, at der er plads til rigtig mange cykler eller mulighed for at låse sin cykel inde. Uanset lokalitet har designmanualen konkrete anvisninger til at sikre en høj funktionalitet og tryghed, der gør det attraktivt for cyklister at benytte cyklen, uanset om det er til job, bussen, toget eller bare til fornøjelse.

Vi glæder os til, at cykelparkeringsstrategien konkrete handlinger begynder at kunne ses i bybilledet, og vi håber, I vil tage godt imod dem og hjælpe med at skabe den attraktive by.

Venlig hilsen

*Hans Henrik Henriksen
Rådmand, By- og Landskabsforvaltningen*

1 Status og vision

Cykeltrafikken er i vækst

Aalborg Kommune vil være en af de førende cykelbyer i landet, hvor det at cykle i byen er det naturlige valg. De seneste år er der gennemført mange tiltag, der forbedrer forholdene for byens cyklister. Der er etableret cykelstier til oplandsbyer, pendlerruter til flere af byens bydele, skabt forbedringer i kryds osv. Cykeltrafikken i Aalborg er i vækst og Aalborg Kommune ønsker en fortsat vækst. Der er nye pendlerruter og cykelstier på vej, der etableres cykelbokse, cykellegebane og meget mere. Udover den brede indsats er der også en særlig indsats rettet mod at få flere til at kombinere cyklen med tog og bus.

Midtbyen sander til

Cykelparkeringsudbuddet er ikke fulgt med de seneste års vækst i antal cyklister. Derfor er det et område, hvor Aalborg i lighed med de øvrige store danske byer har et stort udviklingspotentiale - særligt i sammenligning med europæiske storbyer.

I midtbyen betyder manglen på cykelparkering, at cykler parkeres overalt til gene for de andre brugere af byen. For cyklister, der har behov for at parkere i længere tid, betyder det også, at det opleves som utrygt at efterlade sin cykel. I sidste ende kan de manglende cykelparkeringspladser betyde, at væksten i cykeltrafik bremses.

Langtidsparkering

Med et fokus på vækst af kombinationsrejser vil der ved stationer og stoppesteder være et særligt behov for at øge udbuddet af cykelparkeringspladser. Eftersom der er tale om langtidsparkering, er der et stort behov for overdækning og aflåsning, ligesom servicefunktioner, information om bus- og togafgange m.m. vil skabe merværdi. Er der ikke mulighed for tryk cykelparkering ved stationer og store stoppesteder, vil målet om at få flere til at kombinere tog eller bus med cyklen være meget svært at opnå.

Nye cykeltyper

Væksten i cykeltrafikken betyder af mange forskellige typer af cyklister bruger byen og har behov for at parkere. Nye typer af cykler ses i gadebilledet, men der er sjældent plads til dem i de traditionelle stativer. Aalborg vil gerne følge med udviklingen og tilbyde cykelparkering til eksempelvis ladcykler og elcykler samt familiepladser med ekstra plads, når en mor med børn på cyklen har brug for lidt mere plads.

Udlandet har lært det

I Holland ses mange eksempler på høj prioritering af cykelparkering særligt i relation til stationsområder. På landets travleste station i Utrecht med 220.000 daglige passagerer etablerer de i disse år cykelparkering til 35.000 cykler. I Groningen er der i stationsområdet 9.500 cykelstativer, heraf

2.700 overvågede pladser (med betaling) til at betjene 190.000 indbyggere, heraf 50.000 studerende.

I Tyskland og Schweiz har de også en større tradition for at etablere store cykelparkeringsanlæg i kombination med stationer. I Basel har de eksempelvis en kælder under stationens forplads med plads til 1.700 cykler - en kombination af gratis parkering og overvåget betalingsparkering.

4.000 pladser er ikke nok

I Aalborg er der knap 500 cykelparkeringspladser i stationsområdet, mens der i hele midtbyen er ca. 4.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringsstativer fordelt på primært en lang række mindre cykelparkeringspladser.

Registrering af belægning på midtbyens cykelstativer i 2014 viser, at der særligt om eftermiddagen er mange steder med fuld belægning eller overbelægning. De ca. 500 pladser i stationsområdet var næsten fuld belagt, mens der ved Nytorv, Nordkraft, Aalborg Vestby Station, Vesterbro m.fl. var en markant overbelægning. Selvom der siden er etableret flere cykelparkeringsstativer, er udbuddet ikke fulgt med efterspørgslen.

Den høje overbelægning giver sig også udslag i, at kun 9% af cyklisterne i Aalborg er meget tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser i en stor tilfredshedundersøgelse fra 2016.

Eksempel på cykelparkering ved Groningen Station i Holland

Det siger brugerne:

Over halvdelen parkerer under 10 m fra deres mål.
Halvdelen parkerer under 1 time og 80% mindre end 4 timer.
Afstanden er den vigtigste prioritet når cyklen parkeres.
Næsten 60% mener der er for lidt cykelparkering.
To ud af tre parkerer cyklen i midtbyen i.f.m. shopping.



Overbelægning

Cykelparkeringsanalysen fra efteråret 2014 viser overbelægning en række steder.

Otte steder er belægningen dobbelt så stor, som der er plads til, og skal overbelægning helt undgås, er der behov for godt 300 nye pladser på centralt beliggende lokaliteter.

Hertil kommer, at der på mange lokaliteter ses klynger af parkerede cykler, hvor cyklisterne har skabt deres eget parkeringsområde, selvom det ikke er indrettet til det. Klynger er defineret ved, at 5 eller flere cykler er parkeret det samme sted. Der er samlet set registreret 350 cykler parkeret i klynger uden for de opstillede cykelstativer. Cykler parkeret enkeltvist ved butiksfacader o.l. er ikke inkluderet.

I hele analyseområdet med ca. 4.000 cykelparkeringsstativer er der om eftermiddagen en belægning på 82%. Dette tal dækker over store forskelle, men med belægningsprocent på mellem 80 og 100% vil brugerne generelt opleve cykelparkeringspladserne som fyldte.

Rod i gadebilledet

På steder med en belægningsprocent over 100% betyder det, at cyklerne breder sig ud over den angivne plads, da der ikke er andre muligheder.

Lokalitet	Antal pladser	Belægningsprocent		Belægningsprocent inkl. klynger	
		Eftermiddag	Aften	Eftermiddag	Aften
Banegård/busterminal	484	80%	54%	91%	64%
Boulevarden	109	73%	31%	79%	37%
Aalborg Vestby Station	46	141%	74%	141%	74%
Nordkraft	144	108%	81%	108%	81%
Nytorv	182	115%	46%	125%	54%
Utzoncenteret	10	120%	10%	400%	30%
Vesterbro busstop ved Tyren	105	146%	87%	146%	87%
Område ved UCN Vestbyen	309	60%	7%	60%	7%

Belægningsprocenter for udvalgte lokaliteter hhv. med og uden registrerede klynger eftermiddag og aften. Farverne henviser til farvekode på tilhørende kort.

Det er en uheldig situation, hvor cyklerne nemmere vælter og er til gene både for cyklisterne, fodgængere og forretningsdrivende.

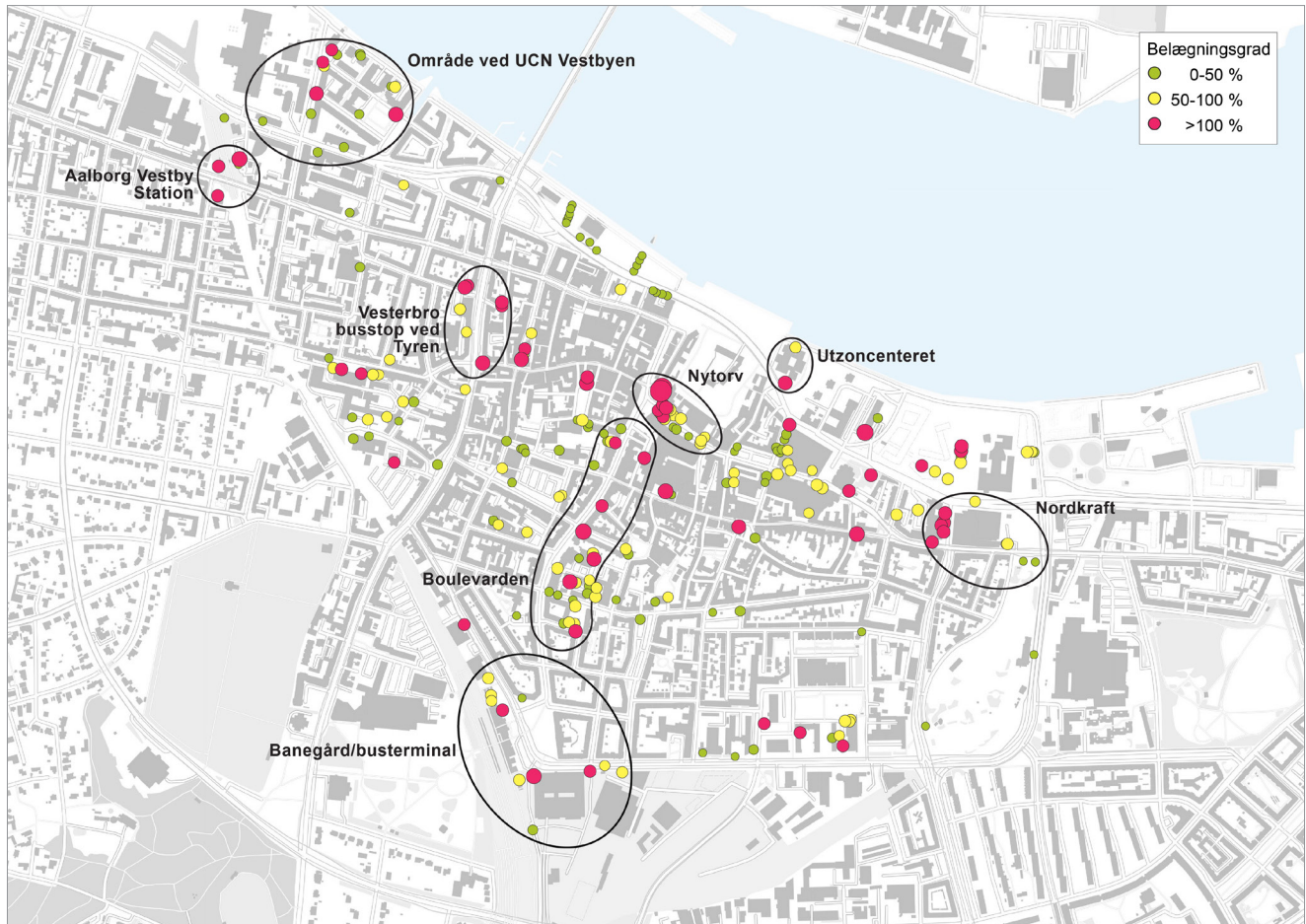
Ganglinjer for de gående og ledelinjer for de blinde er flere steder spærret.

De gående har derfor sværere ved at komme forbi på fortovet, ind til butikkerne, eller komme til gadevarer. Der er samtidig et rodet udtryk i bybilledet.

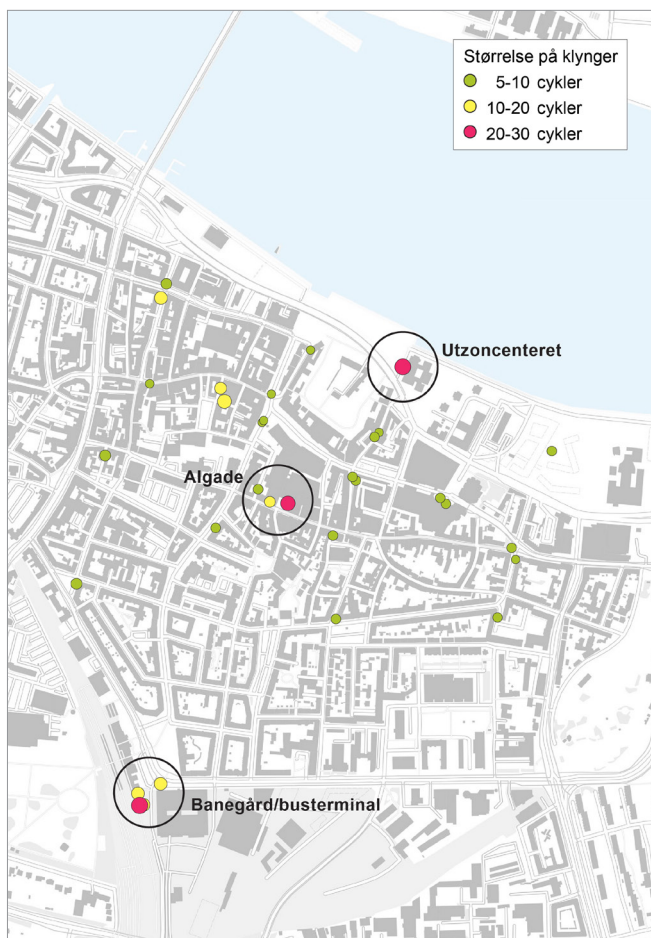
Stort behov for flere pladser

I centrum og ved banegården er belægningen høj i et større område. Det er et udtryk for et generelt stort behov for cykelparkering og ikke kun punktvis ved særlige funktioner.

Der er et stort behov for flere cykelparkeringspladser både i den eksisterende situation og i endnu højere grad i en fremtidig situation med flere cykler i byen.



Belægning i.f.t. cykelparkering i Aalborg midtby i eftermiddagstimerne jf. registrering i 2014.



Cykler parkeret i klynger – uden for stativer jf. registrering i 2014.

2 Cyklisters behov og adfærd

Cyklister har behov for at kunne parkere deres cykel i forbindelse med målet for cykelturen. Cykelparkeringspladser skal være velfungerende og i et tilstrækkeligt omfang.

Flere cyklister i byen betyder øget behov for cykelparkering. Cykler fylder imidlertid mindre end biler. Cykelparkering er samtidig et signal om, at cyklister er ligeværdige og ønskede trafikanter i byen.

Anbefalinger til velfungerende cykelparkering

Cykelparkeringshåndbogen udgivet af Dansk Cyklist Forbund i 2007 angiver nogle anbefalinger. Den rigtige placering er afgørende for, om cyklisterne udnytter cykelparkeringspladserne optimalt.

Der skal være fokus på:

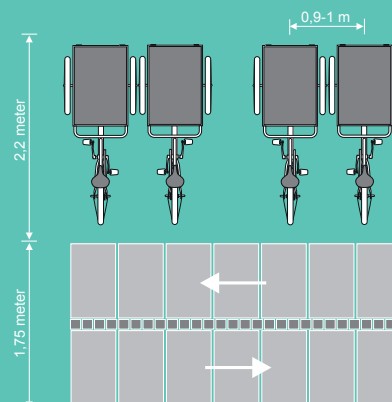
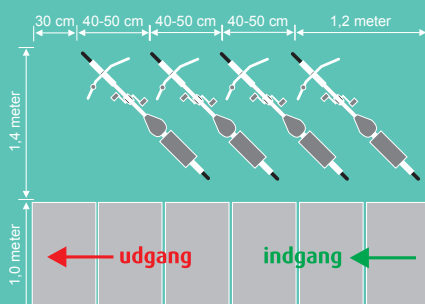
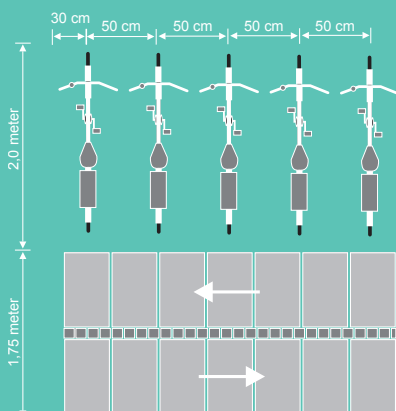
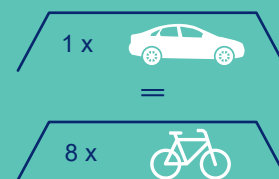
- Afstand til målet
- Synlighed
- Gode adgangsforhold
- Placering på vej til målet

Omfanget af cykelparkering afhænger af de funktioner, der er i nærområdet og fastlægges ved hjælp af en cykelparkeringsnorm.

Arealbehov

Arealbehov er afgørende for, hvordan cykelparkering kan indpasses i byrummet. En parkeret cykel kræver mellem 0,55 m²-2,25 m² (inkl. manøvreareal). Med nye cykeltyper må der indrettes parkering til eksempelvis ladcykler på udvalgte lokaliteter. Disse fylder ca. 3,5 m² pr. cykel (inkl. manøvreareal).

Til sammenligning kræver en parkeret bil 17,5 m² (inkl. manøvrerum).



Arealbehov ved hhv. vinkelrette og skråtstillede stativer. Kilde: Cykelparkeringshåndbogen



Adfærdsdesign

Cyklister har et reelt behov for at kunne parkere deres cykler, men det sker ikke altid på en hensigtsmæssig måde i forhold til byens andre brugere. Spørgsmålet er, om det ved at benytte teorier omkring adfærdsdesign og nudging kan lade sig gøre at få ændre cyklisternes adfærd. The Nudging Company præsenterede på workshop om cykelparkering i september 2015 begreberne omkring adfærdsdesign.

The Nudging Company har specialiseret sig i at arbejde med adfærd gennem design.

Én af pointerne var, at cyklisterne ikke parkerer uhensigtsmæssigt for at være til besvær. De bruger bare ikke energi på at gøre en masse overvejelser om, hvad der er hensigtsmæssigt – de går efter det intuitive valg, eller det andre gør.

Ved udformning af cykelparkeringsarealer skal så meget besvær som muligt mellem cyklisten og den ønskede adfærd fjernes. Omfanget af cykelparkering skal modsvare behovet og indretningen skal være logisk og intuitiv. Det bliver hermed lettere for cyklisten at udvise den ønskede adfærd.

Fokus ved cykelparkering

- Skab positiv opmærksomhed
- Vælg den rigtige placering
- Skitsér en løsning, der virker
- Sørg for at der er stativer nok
- Vælg de rigtige stativer
- Gør cykelparkeringen tryk og sikker
- Indtænk drift og vedligehold
- Forkæl cyklisterne

Anbefalinger i Cykelparkeringshåndbogen

"Social proof: 'Vi før som de andre'

Derfor skal du kommunikere, hvad normen gør og beskære den på en måde, så jeg kan identificere mig med den."

Kilde: The Nudging Company

"Adfærdsdesign er

...et forsøg på at påvirke menneskers valg og adfærd i forudsigelige retninger ved at konstruere en arkitektur omkring deres valg, som guider dem i den rigtige retning."

Kilde: The Nudging Company



Vision

Alle cyklister nu og i fremtiden skal kunne parkere sin cykel i et godt fungerende og sikkert stativ på alle tider af dagen.

3 Mål

Det overordnede mål med cykelparkeringsstrategien er at understøtte det attraktive byliv i Aalborg.

Strategien vil betyde en vækst i antallet af cyklister og dermed bidrage både til at opnå cykelhandlingsplanens ambition om at gøre Aalborg til en af Danmarks førende cykelbyer og understøtte det attraktive byliv. Det attraktive byliv er kendetegnet ved, at tempoet er i menneskelig skala og den bæredygtige transport medvirker til et godt bymiljø.

Cykelparkering skal ses som et bindeled for borgernes mulighed for SMART at vælge mellem flere forskellige transportmidler, der er en af kongstankerne i Aalborg Kommunes Mobilitetsstrategi.

En rejse foregår fra dør til dør, men at der kan også være et skift undervejs. Lokaliteter med stort behov for at parkere sin cykel f.eks. ved kollektive knudepunkter, handelsområder, større studiemiljøer og arbejdspladser vil derfor være højt prioriterede.

Cykelparkeringsstrategien med tilhørende designmanual skal sikre, at cykelparkering integreres i byrummet under hensyntagen til både funktion, byrum og æstetik - tilsammen et attraktivt løsningsdesign.

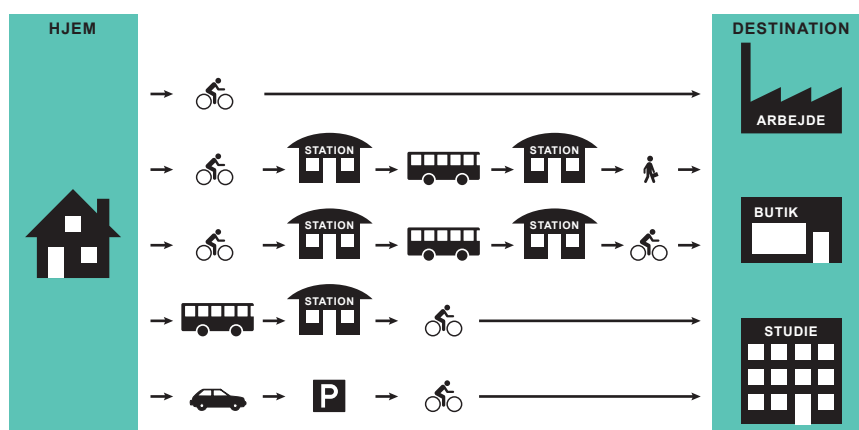
Løsningskataloget for cykelparkering består af både tekniske anlæg, adfærd og ny teknologi.

Kortsigtede mål 2017:

- Antallet af pladser øges med ca. 10% i.f.t. 2015, svarende til et udbud på 4.500 cykelparkeringspladser.
- Der er ingen cykelparkeringspladser i Aalborg Midtby, der er mere end 200% belagt.
- Alle cykelparkeringspladser fremstår rene og fri for affald og ukrudt.
- Ny cykelparkeringsnorm indarbejdes i lokalplaner.
- Designmanual indarbejdes i byggesagsbehandlingen.
- Gennemføre forsøg med nye cykelparkeringsløsninger.

Langsigtede mål (inden 2020):

- Antallet af pladser øges med 50% i.f.t. 2015, svarende til et udbud på 6.000 cykelparkeringspladser i 2020.
- Ingen cykelparkeringspladser med en belægningsprocent over 100% i Aalborg Midtby.
- Andelen af cykelstativer med belægning på 80% eller derover er halveret.
- Der er ikke permanente klynger med 5 eller flere cykler uden for stativer.
- Antallet af cykeltyverier reduceres med 10% svarende til ca. 250 færre stjålne cykler pr. år.
- Der er ingen defekte cykelstativer eller serviceudstyr i Aalborg Midtby.
- Mindst 75% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med cykelparkering i Aalborg Midtby jf. cykelregnskab.
- Gennemføre forsøg med nye cykelparkeringsløsninger.



Forskellige transportmuligheder i.f.m. pendling i relation til cykelparkering.

4 Det attraktive byliv

Bæredygtig mobilitet og vækst

Aalborg er Norddanmarks vækstdynamo og vil frem mod 2025 blandt andet have fokus på en helhedsorienteret bæredygtig bypolitik kendetegnet ved attraktive bymiljøer og bæredygtig mobilitet. Der sættes på en bæredygtig byfortætning i Aalborgs vækstakse, der blandt andet omfatter midtbyen.

I byen og særligt i midtbyen er der et behov for, at mennesker har god mulighed for at mødes. Det gælder både mødet mellem mennesker, der kender hinanden, men også mødet med de mange forskellige typer af mennesker, der bruger byen på forskellig måde. Mødesteder og ophold skal derfor ses i sammenhæng med, at det skal være enkelt at stille sin cykel fra sig på en hensigtsmæssig måde.

Cykelhandlingsplan 2013 udstikker et mål om en fortsat vækst i antallet af cyklister. Cyklen spiller en særlig væsentlig rolle i forhold til at løse mobilitetsudfordringen ved en fortsat vækst i befolkningstallet.

Behovet for cykelparkering ventes at vokse markant og behovet vil være særligt stort, hvor der er en koncentration af arbejdspladser samt ved kollektive knudepunkter.

God cykelparkering med den rette placering og udformning vil desuden bidrage direkte til væksten i cykeltrafik.

En levende by

En by med velindrettet cykelparkering understøtter den attraktive by. Der genereres liv, og der holdes orden.

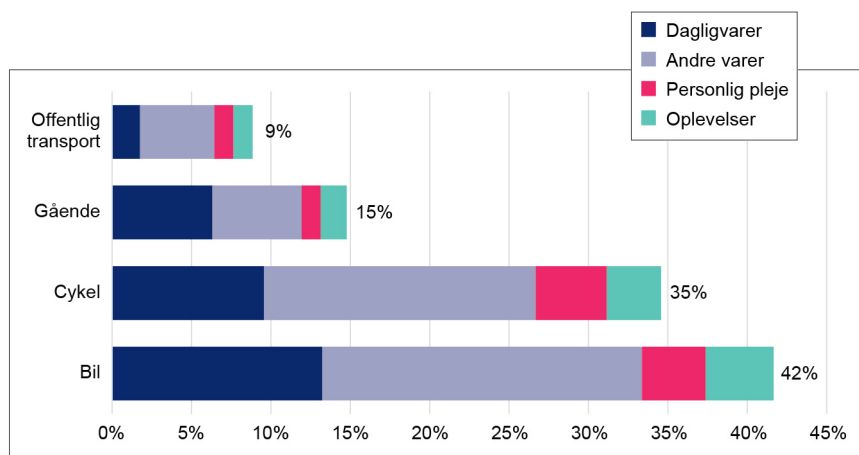
En analyse af borgernes indkøbs- og transportvaner fra 2015 i syv jyske og fynske kommuner viser, at cyklister lægger 35% af den samlede omsætning i de store byers midtbyer (herunder Aalborg), mens bilisterne lægger 42%.

Det er en afgørende parameter, at det er nemmere at parkere sin cykel end sin bil i midtbyen, ligesom cyklisterne

lægger vægt på, at de kan parkere cyklen et trygt sted.

Cyklisterne besøger i gennemsnit flere af byens funktioner i forbindelse med en tur end bilister, dvs. cyklisterne i højere grad benytter byens variation af funktioner f.eks. en kombination af tandlæge og indkøb af dagligvarer eller en tur på café med køb af tøj og sko.

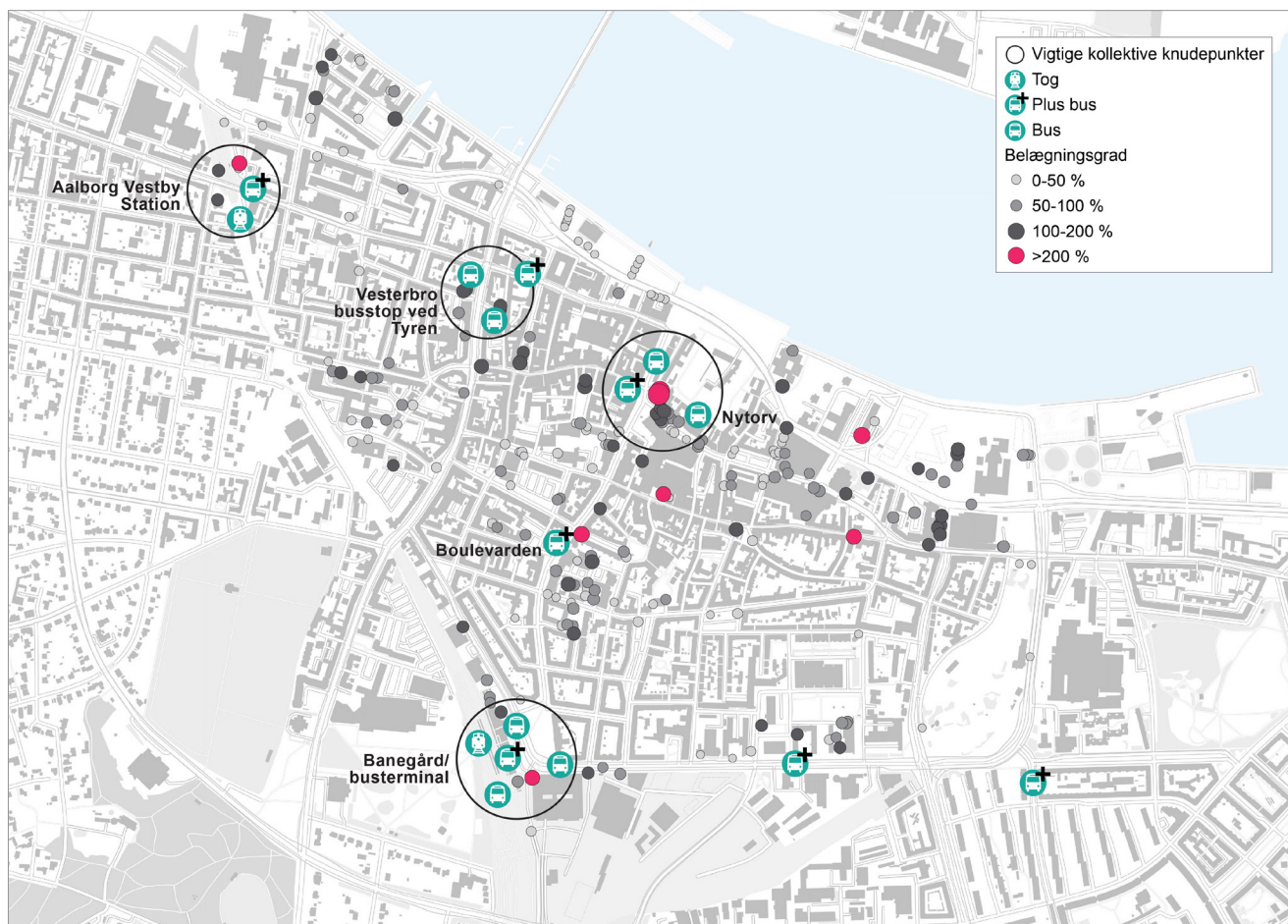
Cykelfremme i midtbyen handler således ikke kun om trængsel, sundhed og miljø. Cyklister skaber byliv og omsætning i byen.



Omsætning i bymidten fordelt på transportmiddel og forbrugstype.
Kilde: Transport, forbrug og adfærd, 2015.

Cykelhandlingsplanens mål Inden 2025 skal:

- Antallet af cyklister være vokset med 10 procentpoint.
- Andelen af pendlerture øges fra 27% til 40%.
- Andelen af ture, hvor cyklen benyttes sammen med kollektiv trafik, øges fra 0,4% til 5%.



Kollektive knudepunkter sammenholdt med belægning på cykelparkering om eftermiddagen.

Turen fra dør til dør

De potentielle brugere af cykelparkering har udgangspunkt i en bolig.

For alle rejser, der også omfatter bus/tog, vil der være et behov for tryk cykelparkering i relation til stoppested, busterminal eller station.

Cyklister med behov for cykelparkering i midtbyen kan både være cyklister, der alene har mål i midtbyen eller cyklister der cykler gennem byen på vej til en anden slutdestination.

Nogle vælger at parkere ét sted enten i periferien eller centralt i byen, mens andre benytter flere mindre parkeringsanlæg på den samme tur, idet de trækker cyklen med sig til flere mål.

For Aalborg Midtby er der set på følgende fokusområder i forhold til at tage vare på rejsen fra dør til dør:

- Den centrale midtby
- Kollektive knudepunkter for bus/tog
- Ankomstpunkter til midtbyen
- Byudviklingsområder
- Større uddannelsesinstitutioner
- Større kulturinstitutioner
- Mobilitetsknudepunkt i centrale byrum

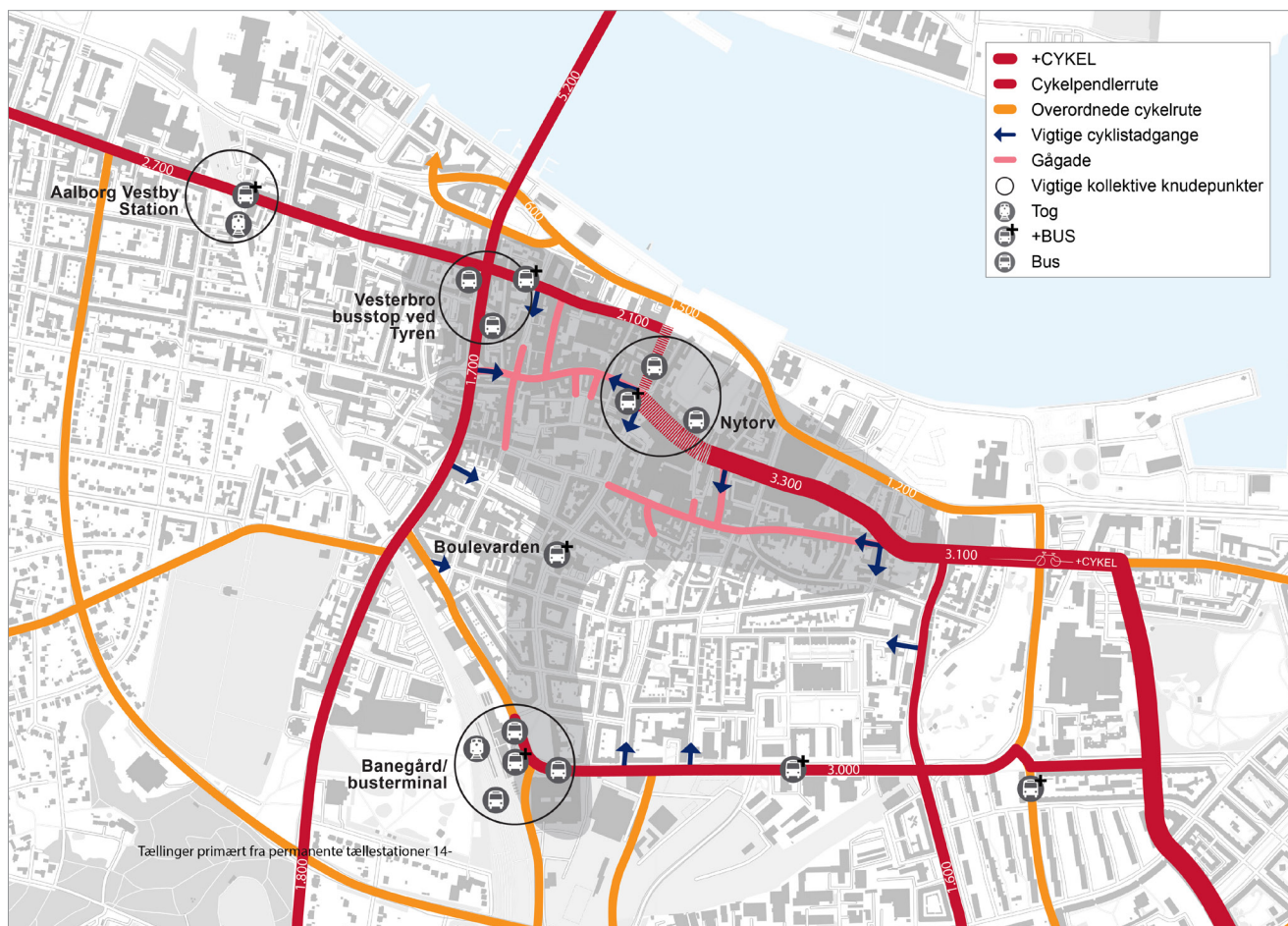
Den centrale midtby

Området omkring Nytorv, Østerå og gågaderne har et helt særligt behov for et godt tilbud om cykelparkering. Nærheden til butiks- og caféliv og de mange arbejdspladser betyder, at der er overbelægning hele dagen. Det er vigtigt at tilbyde mere cykelparkering

på Nytorv og Østerågade for at fastholde det attraktive byliv og for at cyklen er et attraktivt alternativ til bilen helt centralt i byen.

Kollektive knudepunkter

Ved kombinationer af flere forskellige transportmidler er der fokus på de vigtigste kollektive knudepunkter i Aalborg Midtby. Det vil sige ved Banegården, Nytorv, Vesterbro og Vestbyens Station. Knudepunktet ved Nytorv/Østerågade har en særlig funktion i forhold til midtbyen med mange cyklende og gående. Banegårdsområdet varetager et stort omfang af regional transittrafik.



Cykelflow til midtbyen og de kollektive knudepunkter.

Ankomst til midtbyen

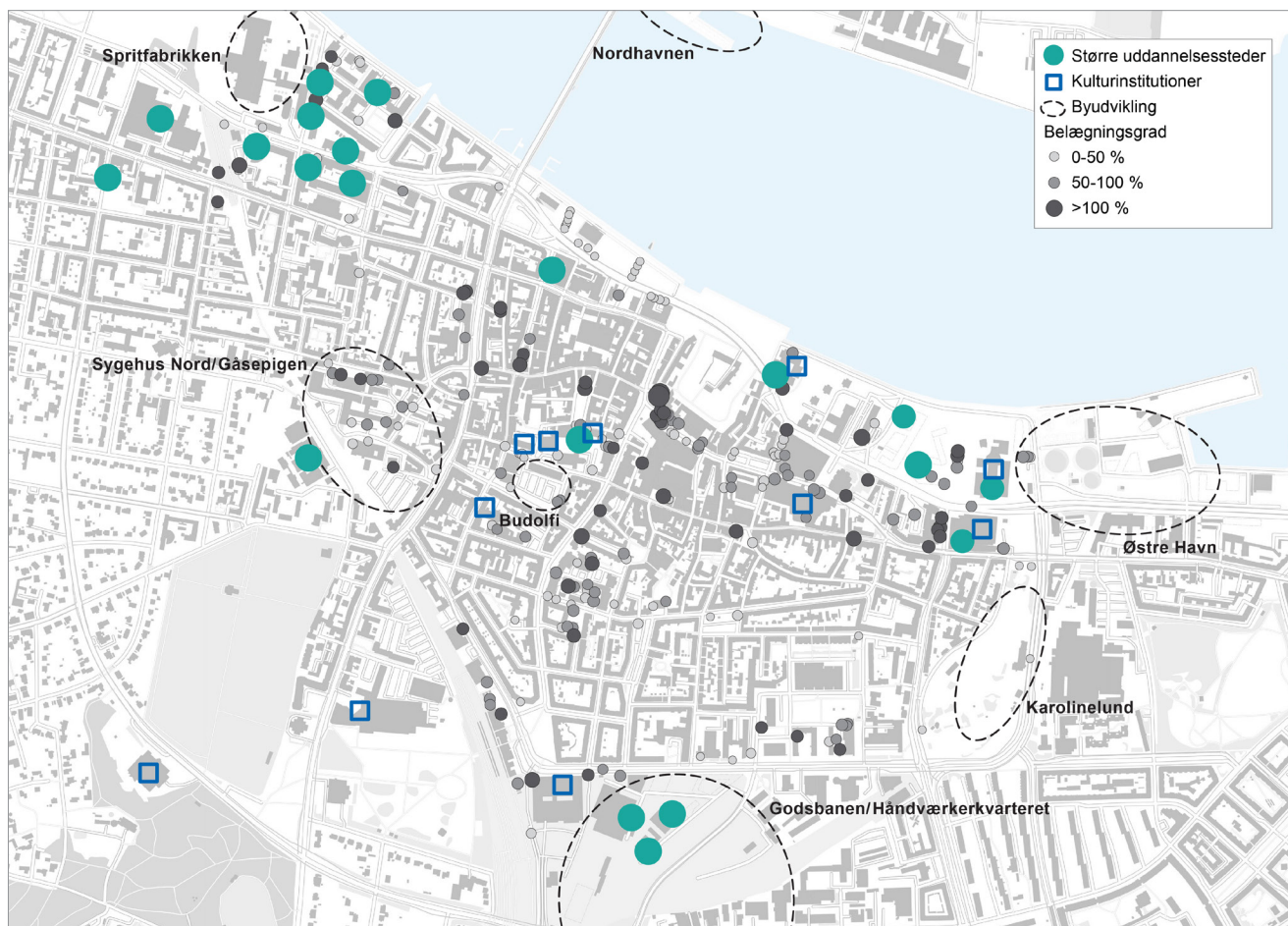
Cykelparkeringsstativerne er fuldt udnyttede det meste af dagen i det centrale Aalborg. Der er fortsat nogle muligheder for bedre udnyttelse af arealerne, så der kan blive plads til mere cykelparkering på længere sigt. For at kunne rumme væksten i cykeltrafik og give cyklisterne en bedre betjening i hele midtbyens handelsområde er det nødvendigt og på at udpege alternative placeringer til cykelparkering. Derfor er der set på, hvorfra cyklisterne ankommer til midtbyen i forhold til dens funktioner.

Ankomsten er til midtbyen er kompleks, idet cyklister benytter de smutveje, der er frem mod gågadeområdet, der breder sig 500 m mod øst og vest fra det helt centrale område ved Nytorv.

Det betyder, at der er mulighed for at tilbyde parkering tæt på målet på vej ind mod centrum. Tilbydes flere pladser og samtidig et højt serviceniveau vil det være et alternativ til de mest centralt beliggende pladser særligt i

Fakta

+CYKEL er en ny særlig høj standard for en cykelrute. På +CYKEL-ruten er der fokus på at kunne komme hurtigt frem, højt serviceniveau og ved at der bruges nye løsningstyper.



Større uddannelsessteder, kulturinstitutioner og byudvikling sammenholdt med belægning på cykelparkering om eftermiddagen.

området omkring Nytorv.

Byudvikling, uddannelse og kultur

Aalborg midtby huser en række kulturinstitutioner og større uddannelsessteder med hhv. ungdomsuddannelser og videregående uddannelser.

Aalborg Universitet har flere uddannelsessteder i midtbyen, herunder store dele af basisuddannelsen. Godsbanen og Vestbyen er ligeledes blevet vigtige uddannelsesområder.

De studerende benytter i særlig grad cyklen i hverdagen, hvorfor det er vigtigt med et fokus på god cykelparkering i relation til byens uddannelsessteder.

Der pågår en planlægning for ny byudvikling i Aalborg Kommune.

De forskellige områder er på forskellige stadier – fra Østre Havn, hvor der allerede er omfattende anlægsaktivitet til Sygehus Nord, hvor det endnu ikke vides, i hvilket omfang og på hvilken måde området kan komme i spil.

Afhængig af de kommende funktioner i de nye byudviklingsområder er det vigtigt at medtage cykelparkering i f.m. planlægningen.

Mobilitetsknudepunkt og byrum

Aalborg har nogle særlige udfordringer ved hhv. Nytorv/Østerågade samt ved banegården. På begge lokaliteter

vil både funktionen som mobilitetsknudepunkt og som byrum have høj prioritet.

Mange rejsende passerer gennem områderne til og fra tog og/eller bus. Begge områder har en høj koncentration af cyklende til eller gennem områderne, og mange kører desuden i bil til eller forbi banegårdsområdet. Områderne har samtidig en vigtig funktion som møde- og opholdssted, men også som transit videre til fods eller på cykel.

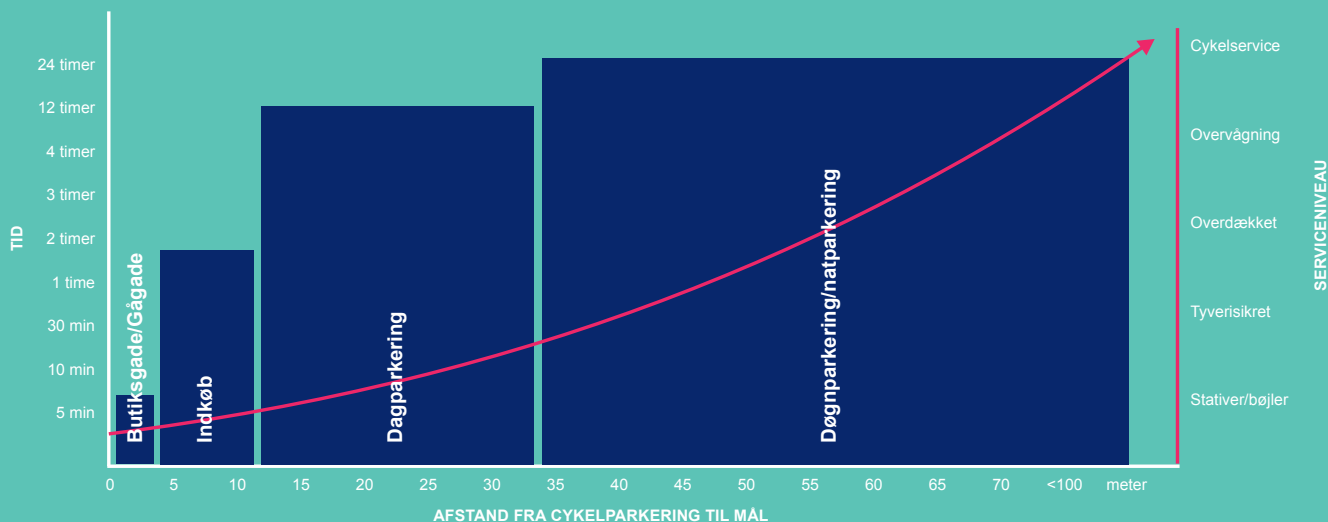
Det særlige knudepunkt kalder både på et stort fokus på at tilvejebringe tilstrækkelig og funktionel cykelparkering, men samtidig er det vigtigt, at byrummets behov imødeses og at løsningerne ses i forhold til områdernes øvrige løsninger i f.t. byinventar, pladسدannelse, udeservering m.m. **15**

5 Principper for cykelparkering i Aalborg

Lokalisering

Lokalisering af cykelparkering skal understøtte byfunktioner i det omkringliggende område, sikre synlighed og logisk adgang for cyklister.

- Ved kollektive knudepunkter skal der sikres tilstrækkeligt mange cykelparkeringspladser og være fokus på funktionalitet og tryghed.
- Overbelægning og klyngedannelse giver et billede af, hvor efterspørgslen efter cykelparkering er stor.
- Cykelparkering skal placeres på vej til målet og ikke efter målet.
- Korttidsparkering (under 1 time) skal placeres under 10 m fra målet.
- Parkering i 1-8 timer skal som udgangspunkt placeres under 50 m fra målet.
- Døgnparkering kan placeres op til 100 m fra målet.
- Cykelparkering bør etableres i forlængelse af cykelruter med særligt fokus på cykelpendlerternes forløb frem til midtbyen og destinationer i midtbyen.
- Cykelparkering kan integreres med anden brug af byen f.eks. LAR-løsninger eller ifm. bilparkering.
- Løsninger med midlertidig cykelparkering giver en fleksibilitet i forhold til f.eks. store arrangementer, sæsonvariation osv.
- Fokus på lokalisering og indretning m.h.p. at opnå hensigtsmæssig adfærd ved parkering af cyklen.



Afstand til målet og servicetilbud i.f.t. parkeringstid. Kilde: Cykelparkeringshåndbogen, Dansk Cyklist Forbund



Byrum

Midtbyen bruges af mange forskellige mennesker og på mange forskellige måder, hvilket indretning af cykelparkeringspladser skal ses i lyset af.

- Cykelparkering indrettes med respekt for det byrum, det placeres i.
- Cykelparkering skal tænkes og indrettes, så det bliver et aktiv for byrummet.
- I områder med mange fodgængere bør cyklisterne komme til cykelparkeringen fra vejsiden, hvorved cykelparkering kan bruges til at markere grænsen mod fodgængere.
- Klare ganglinjer ved større cykelparkeringspladser (25+).
- Brug af bl.a. belægning til at "nudge" cyklisterne til ønskelig adfærd.

Funktion

Effektiv udnyttelse af arealer til cykelparkering sikres ved at have fokus på stativernes funktion.

- Ved vigtige byfunktioner og kollektive knudepunkter med regional betydning prioriteres pladseffektivitet og høj kapacitet.
- Brug af stativer skal være intuitiv.
- Opmærksomhed på tryghed og tyverisikring, herunder lys.
- Brug af servicefaciliteter til at øge udnyttelsen og oplevelsen af cykelparkeringen.
- Indretning ud fra standarder for stativbredder, manøvrerum m.m. som angivet i Cykelparkeringshåndbog, vejregler o.l.
- Det vurderes om der er behov for en indretning der tager hensyn til særlige cykeltyper og/eller målgrupper.
- Indretning af cykelparkering skal tage hensyn til det byrum, det skal placeres f.eks. i forhold til vind, sol/skygge og adgangsforhold.
- Cykelparkering integreres i planlægning for nybyggeri gennem obligatorisk cykelparkeringsnorm.

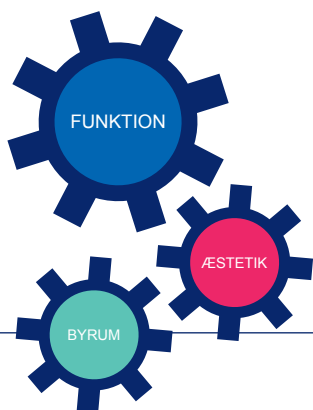
Æstetik

Parkerede cykler er meget synlige i gadebilledet. Gennem æstetik og indretning kan denne synlighed blive positiv og være med til at brande både byen og Aalborg som cykelby.

- Positiv synlighed ved blandt andet at bruge flotte materialer, ambitiøse løsninger og høj vedligeholdelsestand.
- Stativdesign tilpasses byrum og funktion.
- Form og materiale vælges ud fra hensyn til byrum, øvrigt byinventar samt drift og renhold af stativerne.
- Afprøve nye løsninger, der kan bidrage til byrummet f.eks. som et møbel eller "gemt væk" i et tårn eller kælder.
- Wayfinding – synlighed og skiltning.
- Indretningen skal understøtte, at orden opnås intuitivt suppleret med ordninger, der hjælper orden på vej og giver plads til flere cykler og et bedre byrum.

Koncepter for cykelparkering i Aalborg

Der er valgt fire tilgange til løsning for cykelparkering set i forhold til funktion, æstetik og byrum. Udgangspunktet er principperne og indsatsområder for cykelparkering i Aalborg.

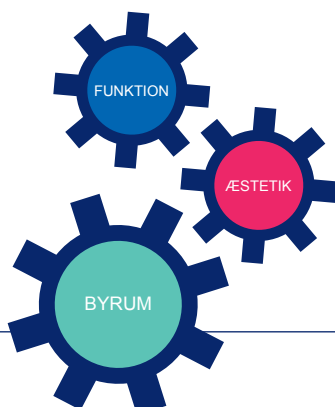


Højintens

Fokus på kapacitet ved højintense lokaliteter (bane-gård/ stationer/ langtidsparkering)

Pladseffektivitet og plads til mange cykler.

Høj service f.x. aflåsning, reeltidsinformation, pumpe, lån af klapvogne o.l.

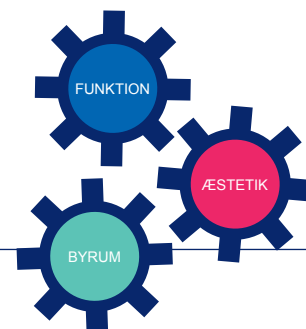


Byrumløsning

Afvejning af kapacitet og funktionelle cykelparkerings-pladser med hensyn til byrummet fx. i forhold til høj kvalitet, mødesteder og fodgængerflow.

Mellemstore pladser.

Kan suppleres med service.



Standard

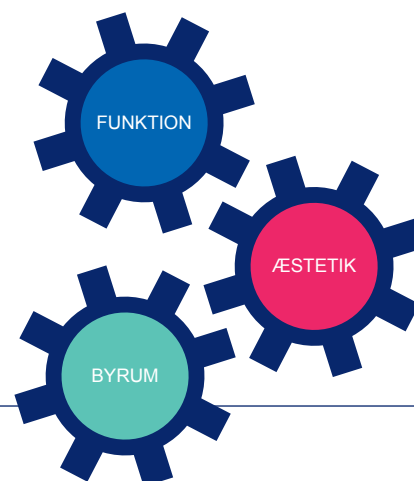
Fokus på kapacitet og funktionelle stativer. Skalérbar – fra 2-50 pladser.

Tæt på målet

Kan benyttes både, hvor der behov for få og mange stativer. Kan benyttes i sidegader, hvor cykelparkerin-gen er tæt på, men ikke helt centralt.

Standardløsninger og -stativer.

Kan suppleres med service.



Særlig lokalitet

Løsningsvalg vil med udgangspunkt i de grundlæg-gende krav til funktion og indpasning i byrummet skulle afstemmes i forhold til den særlige lokalitet f.eks. i for-hold til æstetik.

6 Norm for cykelparkering

Krav om etablering af cykelparkering fremgår af Bygningsreglementet, men Aalborg Kommune har konkretiseret det i en cykelparkeringsnorm. Normen indgår i kommuneplanen sammen med normer for bilparkering. Parkeringsnormen for biler og cykler

danner udgangspunkt for at stille krav til parkering i lokalplaner og ved byggetilladelser. Kravene er baseret på byggeriets anvendelse.

Der er foretaget en revision af den gældende cykelparkeringsnorm.

Revisionen er baseret på erfaringer fra arbejdet med implementering af cykelparkering i.f.m. lokalplanlægning og den efterfølgende byggesagsbehandling samt ved sammenligninger med andre store danske byer.



Bygningsreglementet stk. 2.4.2. Parkeringsarealer

Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder og leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, knallerter og cykler, m.v. på ejendommens område.

Bebyggelsens anvendelse	Gammel norm	Ny norm pr. 1/9-2016	Andel overdækket
Etagenhuse, ungdomsboliger m.v.	2 pr. bolig	2 pr. bolig	50%
Kontor	1 pr. 100 m ²	1,5 pr. 100 m ²	50%
Fabriks-, lager- og værkstedsbygning	½ pr. 100 m ²	½ pr. 100 m ²	50%
Dagligvare- og udvalgswarebutikker	1 pr. 100 m ²	2 pr. 100 m ²	10%
Teatre, biografte o.l.	2 pr. 10 siddepladser	2 pr. 10 siddepladser	10%
Ildrættshaller/sportsanlæg	3 pr. 10 personer	3 pr. 10 personer hallen kan rumme/siddepladser	10%
Fitness	-	1 pr. 50 m ²	10%
Hotel og restaurant	-	2 pr. 10 gæster	50%
Skoler og uddannelsesinstitutioner	5 pr. 10 elever	75 pr. 100 elever	50%
Institutioner	-	5 pr. 10 ansatte 2 pr. 10 besøgende	50%
Offentlige transportanlæg, fx tog- og busstation	Et passende antal i.f.t. passagertilgang	Min. 5% af det forventede passagerantal	25-50%
Rekreative anlæg	-	2 pr. 10 gæster pr. dag	10%

Cykelparkeringsnorm for Aalborg Midtby.



Kvalitetsbestemmelser

Fælles for Bygningsreglementet og parkeringsnormerne er, at retningslinjerne omfatter kvantiteten af cykelparkeringen, mens der ikke er krav til kvalitet, lokalisering, adgangsforhold o.l. Dog henvises til vejreglernes

anvisninger. Der tilføjes derfor vejledende bestemmelser om kvalitet og placering i parkeringsnormen.

Cykelparkeringsfond

Aalborg Kommune administrerer en parkeringsfond, hvortil der kan

indbetales et beløb, hvis det ikke er muligt at etablere de krævede bilparkeringspladser. Midlerne i parkeringsfonden benyttes til at etablere større parkeringsanlæg, som kan dække et parkeringsbehov for et større område.

Der undersøges en tilsvarende cykelparkeringsfond, hvortil der kan indbetales, hvis der ikke er mulighed for at etablere de krævede cykelparkeringspladser ved funktionen. Aalborg Kommune forpligter sig til at benytte midlerne til at etablere cykelparkeringspladser i nærområdet i Aalborg midtby inden for 5 år. De administrative og juridiske forhold omkring en cykelparkeringsfond undersøges forud for en evt. beslutningen om etablering af en cykelparkeringsfond.

Kvalitetsbestemmelser

- Ved funktioner, hvor der kan forventes langtidsparkering (1 døgn eller mere) f.eks. bolig- og stationsområder, bør der tilbydes mulighed for overdækning og at låse sin cykel inde eller fast.
- For funktioner, hvor der kan forventes dagparkering (op til 8 timer) etableres overdækket cykelparkering ved mindst halvdelen af cykelparkeringspladserne og 20% etableres som pladser optimeret til at sikre mod tyveri.
- Ved funktioner, hvor der kan forventes høj grad af korttidsparkering (op til 2 timer), bør cykelparkeringspladserne etableres ca. 15 m fra indgangen.

7 Drift af cykelparkering

Status

Godt 70% af stativerne i midtbyen er i god stand jf. registreringen i 2014, mens omkring 5% af stativerne er i så ringe stand, at de bør udskiftes eller repareres. Et løft af den løbende drift kan være med til at forlænge levetiden på cykelstativerne. Stativer i middelgod stand kan eksempelvis med pletmaling få forlænget levetiden betydeligt.

Der er 29 forskellige typer cykelstativer i midtbyen, hvilket betyder, at det kan være vanskeligt at vedligeholde cykelstativerne, da der ikke er reservedele til de forskellige typer på lager, ligesom renhold er forskellig fra type til type.

Service mål

Drift af cykelparkering omfatter vedligehold, renhold, udskiftning af ødelagt udstyr/inventar, ukrudtsbekæmpelse

og fjernelse af efterladte cykler.

Aalborg Kommunes servicemål for cykelparkering omfatter:

- Den ønskede tilstand cykelparkeringen skal fremstå i.
- Hvilket renholdelsesniveau der ønskes.
- Hvilken parkeringsfunktion der skal tilbydes brugeren.
- Hvilket æstetisk udtryk der ønskes.
- Hvilken kvalitet der ønskes.
- Hvilken kapacitet der skal tilbydes brugerne.

Det er kommunens mål at sikre, at den fornødne kapacitet er til stede, at al udstyr er fuldt funktionsdygtigt og cykelparkeringen er tilgængelig og brugervenlig.

Udførselskrav

Den løbende drift foreslås udført som udførselskrav, hvor driften fortages

efter faste frekvenser. Servicemålene kan evt. differentieres, så cykelparkeringen i centrum har et højere servicemål end cykelparkeringen i periferien af centrum.

Frekvensen for udførslen af driftsarbejderne justeres efter årstiden, særlige arrangementer og bør revideres efter en indkøringsperiode.

Adfærdspåvirkning

En høj standard på drift og vedligehold af cykelparkeringsanlæg bør understøttes af adfærds-kampagner rettet mod brugerne for at opnå den mest hensigtsmæssige adfærd ved brug af stativerne.

Der anbefales en positiv tilgang, hvor en slags cykelbutler hjælper cyklisterne på plads eller en kampagne, hvor der er ros for den ønskede adfærd.

Cykelparkering der fremstår beskidt og utitalende p.g.a. tidligere opsat plakat.



Defekt cykelstativ der bør repareres inden for kort tid.



Indsatsstrategi

Indsatsstrategien beskriver selve udførelsen af driftsarbejderne på baggrund af de definerede servicemål.

Drift af stativer og udstyr

Defekte eller beskadigede cykelstativer udskiftes til nye, når funktionaliteten er hindret i større grad. Det defekte stativ udbedres som udgangspunkt på stedet. Driftspersonalet medbringer et mindre udvalg af reservedele og værktøj til udskiftning heraf. Kan udskiftningen ikke ske på stedet indrapporteres med stedfæstelse og fotodokumenteres.

Er stativet beskadiget i en sådan grad, at det er til fare for brugeren eller forbi passerende, skal stativet straks efter observationen demonteres og/eller udskiftes af den tilsynsførende eller driftspersonalet.

Det anbefales, at antallet af forskellige stativtyper nedbringes til 5-8 standard stativtyper:

- 2-3 bøjlestativer.
- 1-2 lænestativer.
- 1-2 specialstativer f.eks. til ladcykler.
- 1 løsning for parkering i to etager

Omkring 75% af cykelstativerne i midtbyen er fordelt på 9 stativtyper, mens de resterende 25% af pladserne er fordelt på 20 forskellige stativtyper. De mange forskellige typer vil blive udfaset, efterhånden som der er behov for udskiftning.

Bøjlestativer bør være med udskiftelige bøjler, hvorved bøjler kan udskiftes separat.

De udvalgte standardelementer skal have den ønskede funktionalitet, kvalitet og levetid. Der skal stilles krav til leverandøren om levetidsgaranti og overholdelse af normer og standarder.

Ved valg af overfladebehandling skal både æstetiske og funktionelle hensyn tages i betragtning. Galvaniserede stativer har en længere levetid på overfladebehandlingen end sprøjte/pulverlakerede overflader.

Der anbefales at der som minimum stilles følgende krav til garanti:

- 5 år – bevægelige mekaniske dele.
- 5 år – cykelpumper o.lign serviceudstyr.
- 10 år – afskalling af pulverlakerede overflader.
- 20 år – gennemtæring.
- 20 år – gennemtæring af svejsninger og buk.

Krav til drift og renhold af cykelparkering	
Element	Krav til udførelse og vejledende frekvens
Stativer	Reparation af defekte stativer / 4 gange pr. år
Pletmaling	Pletmaling af stativer / 4 gange pr. år
Pumpe/servicestation	Funktionstest/reparation / 2 gange pr. måned
Renhold	Indsamling af affald/fjernelse af graffiti / 2 gange pr. måned
Belægning/beplantning	Ukrudsbekæmpelse / 4 gange pr. år
Oprydning	Fjernelse af efterladte cykler / 2 gange pr. år

Renhold

Løbende renhold af cykelparkering består af rengøring, fejning, fjernelse af graffiti samt fjernelse af efterladte cykler. Cykelparkeringen fremstår dermed mere attraktiv for brugeren.



Budget for drift

En opgradering af cykelparkeringsstativerne, så der ikke er stativer af ringe tilstand vil være en engangsudgift på ca. 75.000 kr.

Baseret på omfanget af cykelparkering samt registrering af stativers tilstand forventes en årlig udgift til drift på ca. 235.000 kr. de første 5 år. Medregnet planlagte nye stativer vil driftsudgiften i de efterfølgende år være ca. 165.000 kr. årligt svarende til 3,5% af indkøbsprisen på stativer.

Tilstandsregistrering

Ved løbende at tilstandsregistrere den eksisterende cykelparkering og registrering af nyt cykelparkeringsudstyr, fås et overblik over den generelle tilstand. På baggrund heraf defineres behovet for den løbende drift og udskiftning af defekt udstyr

GRØN – God stand: få ubetydelige skader.

GUL – OK stand: skader der har mindre indflydelse på brugen, mindre renovering er nødvendig inden for 3-5 år. Bør indgå som del af plan for løbende udskiftning.

RØD – Dårlig stand: skader på stativer m.m, udskiftning eller gennemgribende renovering er nødvendig inden for 1-2 år.

Økonomi

En god standard på driften af cykelparkering betyder en udgift til den løbende drift i form af materialer, materiel og mandskab. Det anslås, at udskiftning (inkl. arbejds løn) koster:

- Bøjlestativ: 500-1.500 kr. pr. plads.
- Lænestativ: 1.500-2.500 kr. pr. plads.
- Specialstativer: 2.000-10.000 kr. pr. plads.

Det forventes, at der kan opnås en driftsbesparelse på 10-30 % ved at indkøbe et lager af standardstativer og reservedele hertil.



8 Tryghed og tyverisikring

Aalborg Kommune ønsker at mindske omfanget af cykeltyverier i kommunen.

I 2014 blev der anmeldt 60.709 stjålne cykler på landsplan og ca. 2.350 i Aalborg Kommune. En analyse DR lavede i oktober 2016 viste, at der i 2015 var 9,1 anmeldelse af stjålet cykel pr. 1000 indbygger i Aalborg Kommune. Aalborg er den af de største byer med færrest cykeltyverier. Antallet er stadig for højt, hvorfor der sættes ekstra fokus på dette.

Tryk parkering af cyklen er et af de vigtigste forhold, når en forbruger vælger at benytte cykel i forbindelse med indkøb o.l. viser en undersøgelse af forbrugeres transportadfærd fra 2015.

Tryghed består både af, at cyklisten vil være sikker på, at cyklen er der,

når de vender tilbage, men også at det føles trygt at sætte eller hente sin cykel.

Tyverierne fordeler sig mellem "almindeligt" brugstyveri og organiserede cykeltyverier. Det almindelige brugstyveri vil oftest være én ad gangen. Det organiserede cykeltyveri kan ske ved tyveri af mange cykler fra samme sted eller ved at udplukke dyre cykler forskellige steder i byen. De to typer af cykeltyverier kræver forskellige indsatser for at nedbringe omfanget.

Brugstyveri

Ved steder med dag- eller døgnparkering sikres at der er mulighed for at låse sin cykel fast eller låse den inde. Cykelparkering bør samtidig etableres synligt og med god belysning.

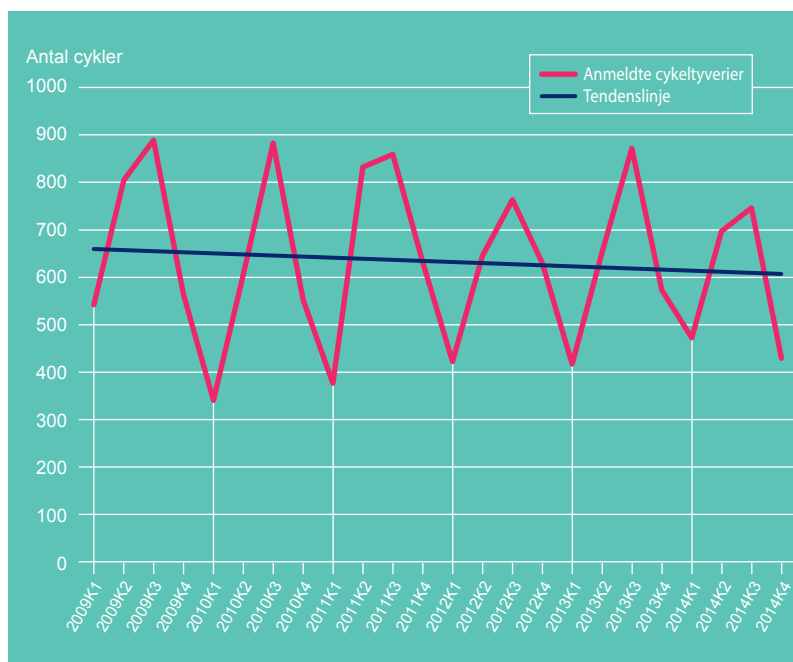
Organiseret tyveri

Videoovervågning, aflåste cykelparkeringsområder, sværere adgang med bil o.l. er initiativer der dæmper op for de organiserede cykeltyverier. Dette bør der derfor være fokus på ved døgnparkering og særligt ved større cykelparkeringsanlæg.

Tryghed

Oplevelsen af tryghed imødekommes ved anlæg, der er gennemsigtige og synlige fra omkringliggende veje. God belysning både ved indendørs og udendørs anlæg giver både en høj grad af tryghed og er med til at forhindre tyveri.

Ved dag- og døgnparkering vil hver af de fire koncepter kunne komme i betragtning. En sikring mod tyveri vil derfor skulle ses i relation til et fokus på såvel funktion, byrum og æstetik.



Kvartalsvis opgørelse over anmeldte cykeltyverier i Aalborg Kommune i perioden 2009-2014.



Ekstern cykellås i Odense. Kilde: Aarhus Kommune.

Højintens

Løsninger ved højintense lokaliteter vil primært bestå af:

- Cykelparkeringshus med aflåsning.
- Fokus på adgangsforhold og belysning.
- Overvågning.

I meget store cykelparkeringshuse kan der være bemanding f.eks. i sammenhæng med cykeludleje eller service på cyklen.

Byrumsløsning

Ved byrumsløsninger vil følgende løsninger primært være relevante:

- Stativer med ekstra aflåsningsmulighed.
- En elektronisk løsning med aflåsning f.eks. det hollandske Lock'n go, der betjenes med et rejsekort.



Cykelparkering som her i Trondheim har god fastlåsningsmulighed og et stærkt brand..

- Lænestativer med aflåsningsmulighed.
- Ekstern aflåsningsmulighed fx. wire.
- Fokus på adgangsforhold og belysning.

Standard

Hvor standardløsninger bruges ved dag- og døgnparkering sikres de med:

- Stativer med ekstra aflåsningsmulighed eller påmonteret ekstra låseanordning på eksisterende stativer.
- Ekstern aflåsningsmulighed fx. wire.

Særlige lokaliteter

Omfang og valg af løsning til sikring mod tyveri ved særlige lokaliteter afhænger af typen af særlig lokalitet. Ved kollektive knudepunkter med

høj grad af døgnparkering vil sikrede pladser være højt prioriteret.

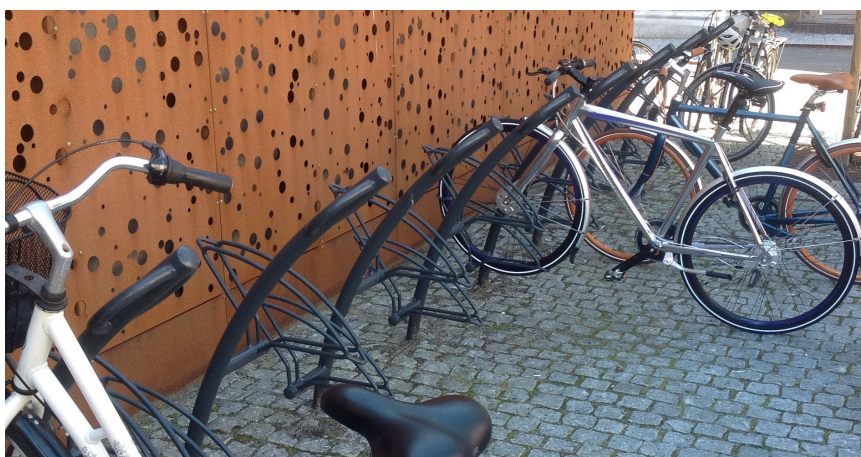
Øvrige forhold

Andre forhold som Aalborg Kommune i samarbejde med andre kommuner vil have fokus på i.f.t. at nedbringe risikoen for tyveri er:

- Nye stativløsninger.
- Diverse sporingsmekanismer.
- Information/kampagne om hvad cyklisten selv kan gøre.
- Fælles mærkningsordning i stil med den hollandske certificering "FietsParkeur".



Cykelparkering ved arbejdsplads, hvor der er overdækning med høj grad af gennemsigtighed.



Forhjulslåstativ med fastlåsningsmulighed, som her ved Danmarksgade. Typen Triangle 20 fra Falco.



Cykelparkering ved Kennedy Arkaden

9 Handlingsplan

I årene 2017-2020 udmøntes cykelparkeringsstrategien. Strategien omfatter nye cykelparkeringspladser, initiativer der skal opgradere driften, forbedre service ved cykelparkeringsanlæggene, implementering af ny norm for cykelparkering samt sikre bedre mod tyveri.

Der etableres 2.915 nye cykelparkeringspladser, heraf 1.305 i området omkring banegården og busterminalen. Der er peget på ca. 400 cykelparkeringspladser i forbindelse med omdannelsesprojekter, hvor den nærmere udformning og tidsplan er uafklaret.

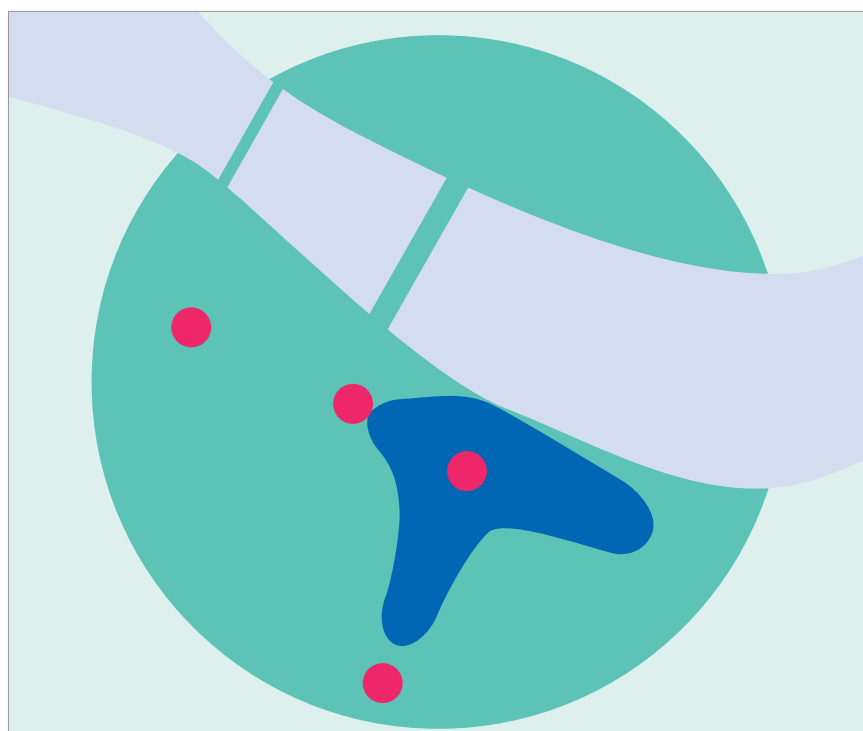
Ved omdannelsesprojekter skal der være et særligt fokus på, hvordan cykelparkering skal spille sammen med funktionerne i områderne.

Ved Tyren og Nordkraft er der særlige udfordringer med den nuværende indretning, der løses i hhv. 2017 og 2018.

Handlingsplanen tager udgangspunkt i følgende indsatsområder:

- Centrum
- På vej til/gennem centrum
- Kollektive knudepunkter
- Lokalteter med overbelægning eller klyngedannelser samt ved uddannelsessteder og kulturinstitutioner.

Handlingsplanen peger på konkrete arealer til placering af ny cykelparkering. Dele af handlingsplanen rækker flere år frem i tiden, hvilket betyder at der kan ske ændringer i byrummet brug og funktion. Det overordnede behov i byen ligger dog fast. Behovet for ny cykelparkering skal derfor ses områdevist. Fjernes eller undlades det at etablere cykelparkering et sted skal det placeres et andet sted i det pågældende område.



Princip for udrulning af cykelparkeringsstrategien med fokus på centrum, pladser på vej til eller gennem centrum samt ved kollektive knudepunkter.

NYE CYKELSTATIVER		
	Midtby	Banegård
2017	330	70
2018-2020	890	465
Efter 2020	390	770
I alt	1610	1.305

- Centrum
- På vej til/gennem centrum
- Kollektive knudepunkter

Administration – Service – Drift – Tyverisikring

Cykelparkeringsnorm

Parkeringsnorm for cykler strammes op, anvendelsesmuligheder udvides og bevægmuligheder for at stille krav til bygherrer i midtbyen forbedres.

2017

- Cykelparkeringsnorm revideres
- Cykelparkeringsnormen et krav ved lokalplan/byggesag.

2018-2020

- De juridiske forhold omkring en cykelparkeringsfond undersøges forud for beslutningen om etablering af en sådan.

Vejvisning og service

For parkeringsanlæg > 50 pladser tilknyttes særlige servicefunktioner (pumpe, realtidsinformation), ligesom der vejvises hertil.

2017

- Korsgade
- Nytorv
- Vestbyens station
- Banegården.

2018-2020

- Nordkraft øst og vest
- Vesterå
- Budolfi-området.

Drift af cykelparkering

Med baggrund i servicemål for vedligehold, renhold og udskiftning af cykelinventar stilles krav til tilstanden af cykelparkeringsstativer og tilhørende servicefaciliteter.

2017

- Indarbejdes i eksisterende krav til niveau for affaldstømning og ukrudtsbekæmpelse.
- Registrering af tilstand af cykelparkeringsstativer og servicefaciliteter ved cykelparkering, herunder affaldsspande, pumper o.l.
- Oprydning i gamle cykler hvert halve år
- Forsøg med cykelbutler

2018-2020

- Løbende tilsyn med cykelparkeringsstativer og tilhørende servicefaciliteter indarbejdes i det eksisterende tilsyn med byinventar.
- Udførelseskrav indarbejdes i driftsplaner for øvrigt byinventar.
- Lager af reservedele til standardstativer
- Struktur for reparation på stedet.

Tyversikring

Der igangsættes initiativer, der skal sætte særligt fokus på at nedbringe antallet af stjålne cykler i Aalborg.

2017

- Nyt stativ med fastlåsningsmulighed udvikles.
- Etablering af tyverisikrede pladser i midtbyen.
- Tyverisikring indarbejdes i cykelparkeringsnorm.

2018-2020

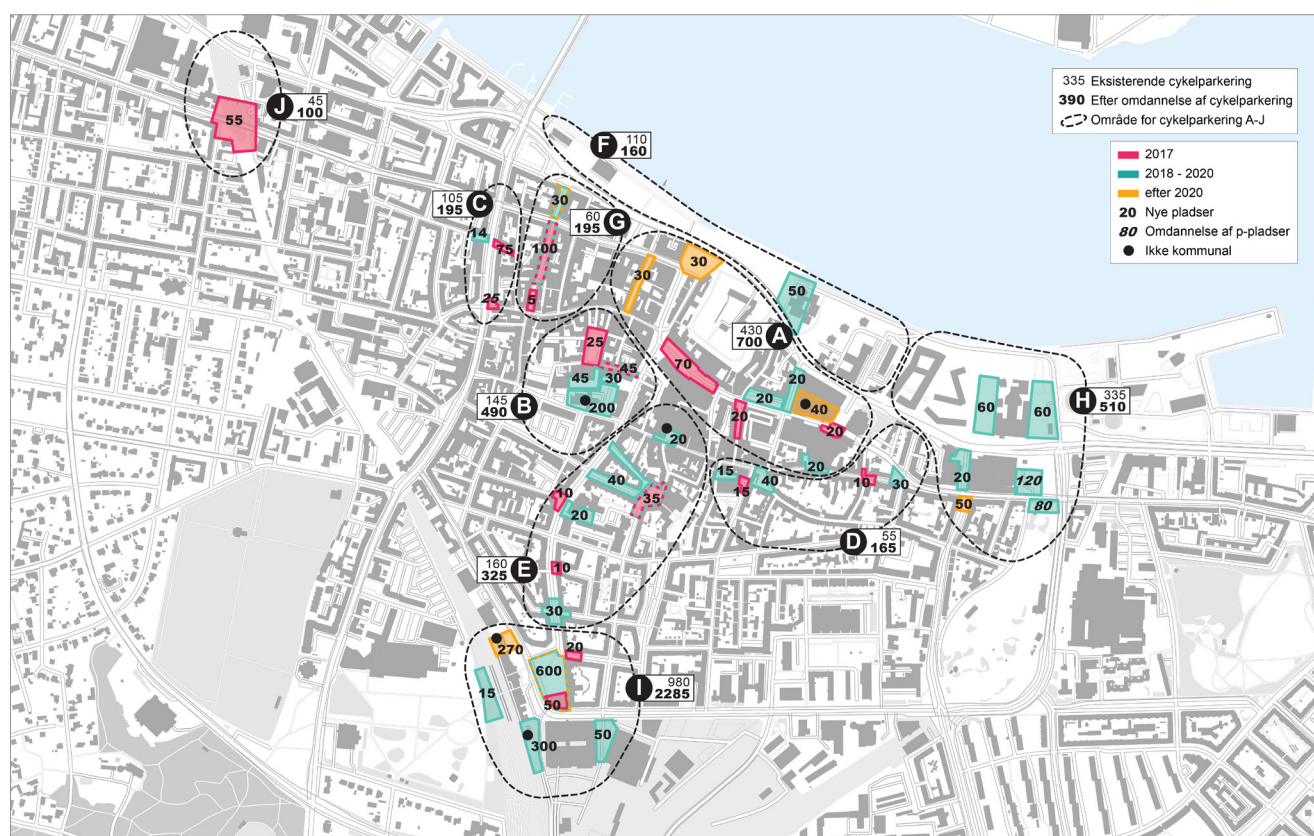
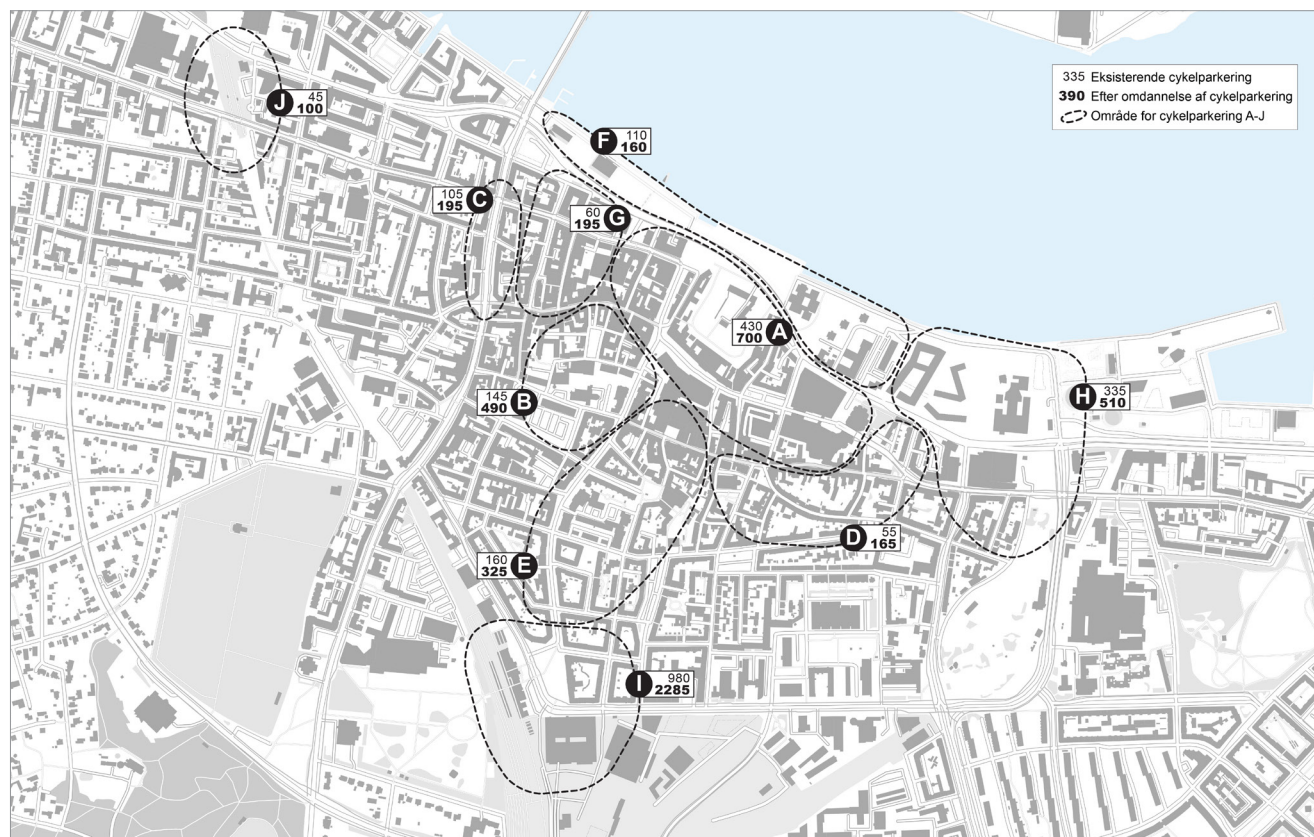
God mulighed for fastlåsning:

- 450 cykelparkeringspladser i midtbyen
- 125 ved banegården/busterminalen som overfladeparkering.
- 500 nye overvågede cykelparkeringsstativer ved banegården/busterminalen.
- Mulighed for national mærkningsordning for cykelparkeringsstativer. undersøges

Cykelparkeringspladser

3000 nye cykelparkeringspladser skal etableres de kommende år. Kortet viser den områdevisse fordeling af den planlagte udrulning af cykelparkeringsstrategien i Aalborg Midtby i 2017, 2018-2020 og senere end 2020. Antallet af pladser svarer til den vækst der er nødvendig for at modsvare vækst i cykeltrafik og byens funktioner.

På de kommende sider er en mere præcis lokalisering af ny cykelparkering anvist.



	Lokalitet	Nye pladser	Bemærkning	Overslag (kr.)
2017				
A	Medborgerhuset mod Nytorv	20	Højintens løsning ud mod Nytorv	60.000
A	Nytorv ved Salling	70	Cykelparkering indtænkes i omdannelse af Nytorv ifm. midtbyplan De eksisterende ca. 130 pladser udvides til min. 200 stativer	600.000
A	Slotsgade v. Føtex	20	Udvidelse af eksisterende og nye stativer overfor indgang til Føtex	40.000
B	C.W. Obels Plads	25	Standardsløsning	50.000
B	Adelgade	15	Udvide eksisterende parkering mod Østerå med 5 stativer og etablere 10 nye nær C.W. Obels Plads. Standardløsning	30.000
C	Korsgade	75	Udvide eksisterende parkering. Højintens løsning	300.000
C	Bispensgade ved Tyren	0	Omdannelse af eksisterende parkering. Afprøve farvet belægning og/eller anden nudging, Brug af cykelbutler. Byrumsløsning	125.000
D	Nørregade ved Østergravensgade	10	Udvidelse af eksisterende parkering Standardløsning	20.000
D	Niels Ebbesensgade ved gågade	15	Standardløsning	30.000
E	Mølle Plads	15	Udvide ved eksisterende samt etablering af nye stativer. Bilparkeringspladser i Brandstrupsgade og i Sk. Clement Gade nedlægges. Standardløsning	30.000
E	Sankelmarksgade	10	Standardløsning	20.000
E	Louisegade	10	Standardløsning	20.000
G	Vesterå – etape 1	40	Eksisterende to-etagers stativer fjernes og erstattes med nye Standard eller højintens løsning.	160.000
G	Vesterå v. gågade	5	Standardløsning	10.000
I	Steen Blichers Gade	20	Standardløsning	40.000
I	John F. Kennedys Plads 1:1 forsøg	50	Nudging ved indgang til Kennedyarkaden og midlertidige pladser på selve pladsen	100.000
I alt		400	+25 pladser der omdannes	1.575.000*

* Udgifter til cykelparkering på DSBs areal kan helt eller delvist finansieres af DSB Ejendomme.
I alt drejer det sig om 500 nye cykelparkeringspladser med et samlet overslag på 2 mio. kr. under forudsætning af, at eksisterende cykelparkering kan genbruges andre steder.



Lokalitet	Nye pladser	Bemærkning	Overslag (kr.)
2018-2020			
A Nytorv ved Friis	20	Udvide eksisterende parkering på vestsiden af Friis. Byrumsløsning	60.000
A Gabels Torv	20	Etablering af stativer to steder på pladsen. Byrumsløsning	60.000
A Biblioteket	20	Omdannelse pågår - kan indrettes med cykelparkering	60.000
B Adelgade	30	Udvidelse af parkering i sidegaden med yderligere pladser	60.000
B Studenterhuset	45	Standardløsning	90.000
B Folkekirkens Hus	30	Standardløsning	60.000
C Korsgade vest	14	Højintens løsning på dele af arealet	168.000
D Vor Frue Plads	15	To parkeringspladser nedlægges. Standardløsning	30.000
D Bredegade/Søndergade	40	To etagers stativer fjernes og erstattes og udvides med nye stativer med mere effektiv anvendelse. Standardløsning	80.000
D Nørregade ved Løkkegade	30	Standard- eller byrumsløsning	60.000
E Algade ved Salling	20	Standardløsning	40.000
E Mølle Plads	60	Udvide ved eksisterende samt etablering af nye stativer. Bilparkeringspladser i Brandstrupsgade og i Sk. Clement Gade nedlægges. Standardløsning	120.000
E Borgmesterens Forv.	20	Ved Boulevarden og i gården	40.000
E Christiansgade	30	Nedlægge bilparkering. Standardløsning	60.000
F Utzon centret etape 1	30	10 nye ved indgangen og 20 ud mod Nyhavnsgade Standardløsning	60.000
G Vesterå – etape 2	60	Nedlægge bilparkering. Standardløsning	120.000
G Vesterå nord for Ved Stranden	10	1-2 kantstensparkeringspladser nedlægges	20.000
H Nordkraft	140	Udvidelse mod vest og omdannelse af eksisterende pladser mod øst. Byrumsløsning	400.000
H Karolinelund	80	Omdannelse og udvidelse af eksisterende pladser	88.000
H Musikkens Hus	120	Udvidelse og forbedring af eksisterende pladser på øst og vestsiden	360.000
I Banegården – syd	300	Højintens løsning	1.200.000*
I Jyllandsgade	50	Standardløsning	100.000
I Kildeparken	15	Udvidelse	30.000
I John F. Kennedys Plads	100	Særlig eller byrumsløsning i sydlig ende af pladsen	
J Kastetvej v. Vestbyens st.	54	Udvidelse med højintens løsning	108.000
I alt	1353	+omdannelse af pladser ved Nordkraft til 100 effektive pladser	3.514.000*

Lokalitet	Nye pladser	Bemærkning	Overslag (kr.)
Efter 2020			
A A I Friis P-hus	40	Cykelparkering inde i P-huset i samarbejde med Friis	?
A A Toldbod plads	30	Omdannelse i.f.m. PlusBus – byrumsløsning	90.000
A A Maren Turis Gade	30	Ny funktion i.f.m. PlusBus - standardløsning.	60.000
B B Budolfi	200	Cykelparkering indarbejdes i planer for området ved Budolfi med fokus på cykelflow og adgangen til byens øvrige funktioner	600.000
F F Utzon – etape 2	20	Standardløsning	40.000
G G Vesterå – nord for Ved Stranden	20	Omdannelse i.f.m. PlusBus - standardløsning	60.000
H H Nordkraft – syd	50	Ved en evt. lukning af Kjellerupsgade for biltrafik kan der etableres cykelparkering op mod Østerbro	100.000
I I John F. Kennedys Plads	500	Særlig løsning centralt på pladsen	
I I Banegården – nord	270	Højintens	1.080.000*
I alt	1160		2.030.000



**Aalborg
Kommune**

Aalborg Kommune
By- og Landskabsforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby

Telefon 99 31 20 00
www.aalborgkommune.dk