

SYKKELPARKERING I DET OFFENTLIGE ROM

VEILEDER

JANUAR 2018

Dette dokumentet er utviklet av Sykkelprosjektet i Bymiljøetaten i Oslo kommune.

Tekst og figurer © Sykkelprosjektet bortsett fra figur 1 som er inspirert av
Cykelparkeringshåndboken, Dansk Cyclist Forbund, 2007, samt figurene 2, 7, 8 og 9 som er
inspirert av Hackney Cycle parking guidance, April 2013.

Prosjektledere: Dayton Skjerve-Gordley og Morten Bjørving

Prosjektteam: Helle B. Urheim, Morten Kerr, Simon Öhlin Kollerøs

Figurer: Morten Bjørving

INNHold

| | |
|---|-----------|
| 1. Innledning og bakgrunn for veilederen | 4 |
| 2. Krav til funksjonell sykkelparkering | 5 |
| 3. Grunnleggende dimensjoner | 7 |
| A-stativ – den universelle stativtypen | 8 |
| A-stativ – dimensjoner og montering | 9 |
| 4. Sykkelparkering på fortau | 12 |
| 5. Sykkelparkering i veibanen | 16 |
| Referanser og nyttig litteratur | 19 |

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN FOR VEILEDEREN

Sykkelparkering er viktig for at folk skal kunne bruke sykkelen til daglige gjøremål. Denne veilederen gir retningslinjer, funksjonskrav og tegninger med riktige dimensjoner.

God sykkelparkering signaliserer at sykling er ønsket og kan for mange være av avgjørende betydning for å velge sykkelen til pendling og daglige gjøremål.

Sykkelparkeringen i Oslo skal være både sikker og funksjonell, og skal gi gode låsemuligheter for mange ulike sykkeltyper. Lastesykler av forskjellige typer og dimensjoner har blitt stadig mer populært de siste årene, og det forventes enda flere i årene som kommer. Dette er det viktig å ta hensyn til i planleggingen av fremtidig sykkelparkering i byen.

Det er et stort utvalg av sykkelparkeringsstativer på markedet. Mange av dem har imidlertid store begrensninger og mangler fordi de gir dårlig mulighet for sikker fastlåsing og liten støtte for sykkelen. Enkelte stativer er også utformet slik at de ekskluderer sykler med visse dekktykkelser.

Mangelen på klare retningslinjer for hvilke stativer som bør benyttes og manglende kunnskap om hvordan de skal monteres for optimal bruk svekker kvaliteten på mange av de parkeringsløsningene som realiseres. Typiske konsekvenser av dette er feilbruk av sykkelparkeringen og at syklister heller velger å låse syklene sine fast til gjerder, rekkverk og stolper.

Hensikten med denne veilederen er å presentere grunnleggende retningslinjer for utforming og dimensjonering av sykkelparkering for å skape en universell løsning som tilfredsstiller de viktigste behovene til alle syklister og sykkeltyper.

Denne veilederen fokuserer særlig på behovene utendørs og offentlig tilgjengelige steder. Det finnes andre veiledere som gir verdifulle anbefalinger om overbygg, anlegg i kjellere og bygninger og sykkelparkering med særlig høyt sikkerhetsnivå¹.

Målgruppen for denne veilederen er primært kommunale virksomheter/foretak, grunneiere og deres samarbeidspartnere.

¹ Sykkelvennlige bygg – en veileder, FutureBuilt, 2016

2. KRAV TIL FUNKSJONELL SYKKELPARKERING

Sykkelparkering bør plasseres der det er praktisk og på steder som oppleves trygge og attraktive. Gode sykkelstativer er enkle å drifte, fungerer for mange typer sykler og dekker ulike behov.

Etablering av god sykkelparkering krever kjennskap til syklistenes behov og adferd. *Oslostandarden for sykkeltilrettelegging*, utarbeidet av Oslo kommune, stiller krav til funksjonell sykkelparkering.

Skap oppmerksomhet og tilby kvalitet

Skap oppmerksomhet om sykkelparkering både i gatebildet og i beslutningsprosessene. God sykkelparkering betyr bedre fremkommelighet for gående og personer med funksjonsnedsettelse, og kan bidra positivt til byens estetiske uttrykk. For å være attraktiv må sykkelparkeringen plasseres synlig i gatebildet og være av god kvalitet. Ved knutepunkter kan pumpe og verktøy for vedlikehold og mindre reparasjoner gjøre parkeringen mer attraktiv og øke oppmerksomheten.

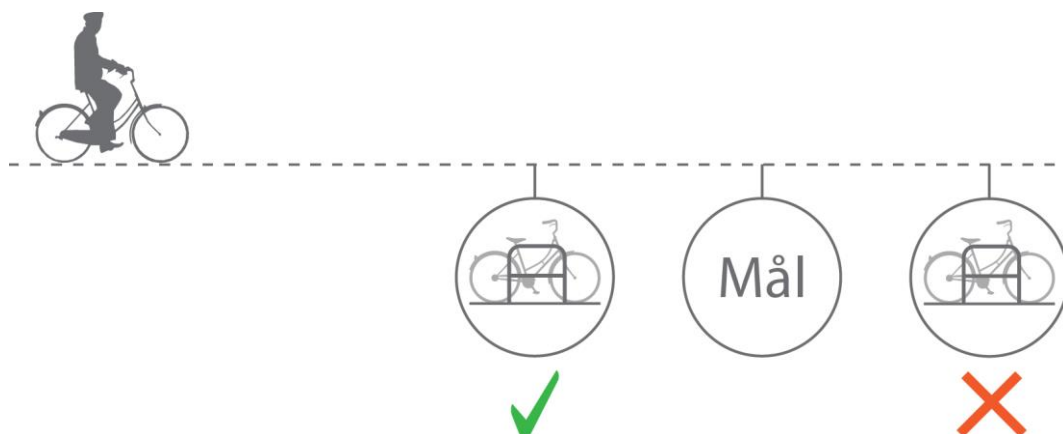
Sosial kontroll føles trygt og gir mindre risiko for tyveri

Ved å plassere sykkelparkeringen på et synlig og godt belyst sted øker den sosiale kontrollen, og dermed reduseres risikoen for sykkeltyveri. Belysning, adgang og oversikt er sentrale kvaliteter for at anlegget skal være attraktivt hele døgnet.

Sykkelparkering er en naturlig forlengelse av infrastrukturen

Sykkelparkering skal tilbys som en naturlig forlengelse av øvrig sykkelinfrastruktur. Sykkelparkering bør plasseres synlig, så nært målpunktet som mulig, og slik at den passer inn i syklistenes naturlige bevegelsesmønster. Parkeringen bør derfor kunne foregå i én sammenhengende, fremadrettet bevegelse uten omveier (se Figur 1).

Mye brukte sykkelparkeringsplasser oppfyller oftest disse kravene. Derfor bør man overveie om det er mulig å utvide kapasiteten på steder som allerede er populære.



Figur 1: Sykkelparkering bør kunne foregå i én sammenhengende, fremadrettet bevegelse

Det er mange hensyn å ta på stedet

Plassering av sykkelparkering må vurderes opp mot hensyn til universell utforming. Dessuten skal plasseringen ta hensyn til om parkering beslaglegger areal som kan brukes til opphold og om stativene kan komme til å hindre effektive gangforbindelser. I noen tilfeller er det hensiktsmessig ved store knutepunkter å prioritere sykkelparkering fremfor opphold, fordi det uansett blir hensatt sykler i stort antall.

Velg en løsning som fungerer for alle

Sykkelparkeringen skal fungere. Det innebærer enkel adgang til parkeringen uten bratte ramper, trapper og trange dører. Det må være satt av nok plass til at man kan bevege seg rundt med en sykkel sammen med andre.

Det skal være lett å avlevere sykkelen, og lett å finne og ta den i bruk igjen. Avhengig av parkeringsanleggets funksjon må det dessuten være adgang for og plass til ulike typer sykler.

Planlegg for fleksibel kapasitet

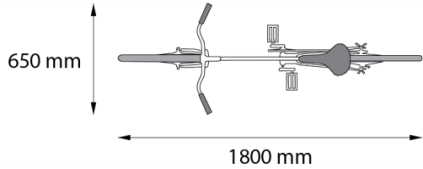
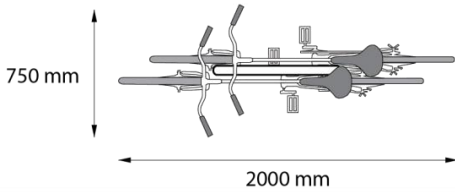
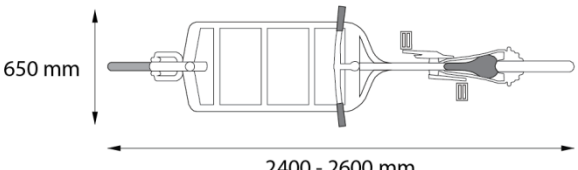
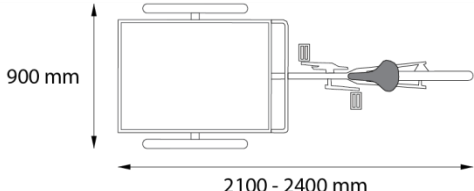
Kapasiteten må være stor nok, og heller gi plass til noen ekstra sykler enn for få. Det bør i utgangspunktet etableres en overkapasitet på 25%, og man bør ha mulighet for å kunne utvide kapasiteten etter hvert. Særlig ved nybygg kan det være vanskelig å beregne behovet. Derfor er det smart å skissere en fleksibel løsning som kan justeres etter hvert som etterspørselen og behovet endrer seg.

Gode stativer er enkle å drifte

Sørg for at det er mulig å brøyte snø og feie ved anlegget. Ofte sikres dette ved å velge et stativ med få festepunkter og som er bygget i robust materiale. Fjerning av etterlatte sykler er også viktig for at et anlegg skal fremstå som innbydende. Faste opprydningsrutiner anbefales.

3. GRUNNLEGGENDE DIMENSJONER

For å lykkes med sykkelparkering må man kjenne til dimensjonene på ulike typer sykler og hvordan de plasseres for at arealet skal utnyttes optimalt. Anbefalt stativtype tilfredsstiller alle viktige krav til funksjonalitet og drift.

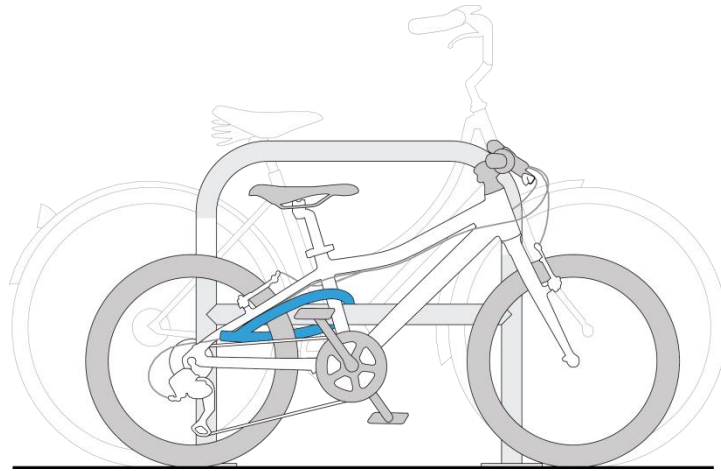
| | |
|---|--|
| <p>Standard sykkel Plassbehovet for enkel navigering og låsing av vanlige sykler kan bli sterkt påvirket av ekstraustyr på sykkelen som kurv, barnesete og liknende.</p> |  <p>650 mm</p> <p>1800 mm</p> |
| <p>To parkerte sykler Når to sykler parkeres og låses til et felles stativ vil de ofte stå noe forskjøvet i forhold til hverandre. Dette skjer fordi sykklistene ønsker å unngå at syklenes styre og pedaler krasjer med hverandre. Dette gir en totallengde på ca. 2000 mm for to parkerte sykler.</p> <p>Totalbredden på to sykler parkert inntil ett felles stativ kan beregnes til ca. 750 mm.</p> |  <p>750 mm</p> <p>2000 mm</p> |
| <p>Tohjuls lastesykkel Mange tohjuls lastesykler har en støtte som er utformet slik at sykkelen må trekkes inntil 30 cm bakover for at støtten skal foldes ut. Når støtten er foldet ut er det fysisk krevende å flytte lastesykkelen framover igjen. Optimal dybde på parkeringsarealet er dermed 3000 mm for de lengste lastesyklene.</p> |  <p>650 mm</p> <p>2400 - 2600 mm</p> |
| <p>Trehjuls lastesykkel De fleste trehjuls lastesykler har en bredde på nærmere 900 mm. For at syklisten skal kunne benytte sykkelparkeringen er det nødvendig med en senter-avstand mellom stativene på minimum 1000 mm.</p> |  <p>900 mm</p> <p>2100 - 2400 mm</p> |

Figur 2: Dimensjoner på forskjellige sykkeltyper

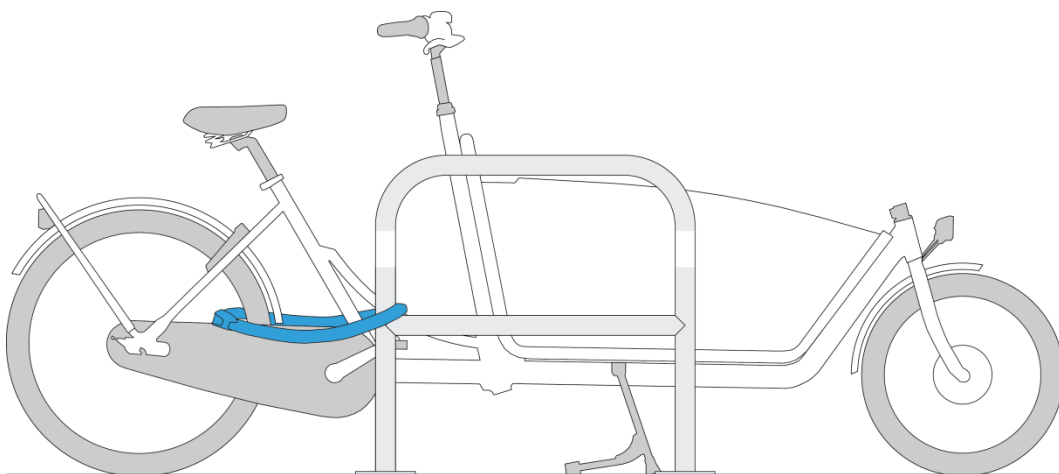
A-stativ – den universelle stativtypen anbefales

A-stativ er en variant av stativtypen som i flere engelskspråklige land kalles for «Sheffield stand». Navnet spiller på stativets form, og stativtypen kan gå under forskjellige produktnavn avhengig av leverandør. A-stativ er den anbefalte stativtypen for universell sykkelparkering. Dette er av flere grunner:

1. Stativet gir stor kontaktflate mot sykkelens ramme og hjul. Den parkerte sykkelen står dermed stabilt og sjansen for at den velter eller kommer ut av posisjon minimeres.
2. Stativet gir låsemuligheter for både ramme, forhjul og bakhjul.
3. Stativets utforming ekskluderer ingen sykkeltyper.
4. To horisontale rør gir gode låsemuligheter for lastesykler, samt ekstra støtte og låsemulighet for sykler med mindre rammestørrelser.
5. Stativet har ingen skarpe kanter, hvilket reduserer risikoen for at sykkelen tar skade av kontakten med stativet.
6. To sykler kan enkelt låses til hvert stativ. Når syklerne parkeres parvis skapes det god plass mellom hvert sykkelpar for plassering, låsing og henting av den enkelte sykkel.
7. Stativet gir enkel adkomst til parkeringsarealet fra begge sider.

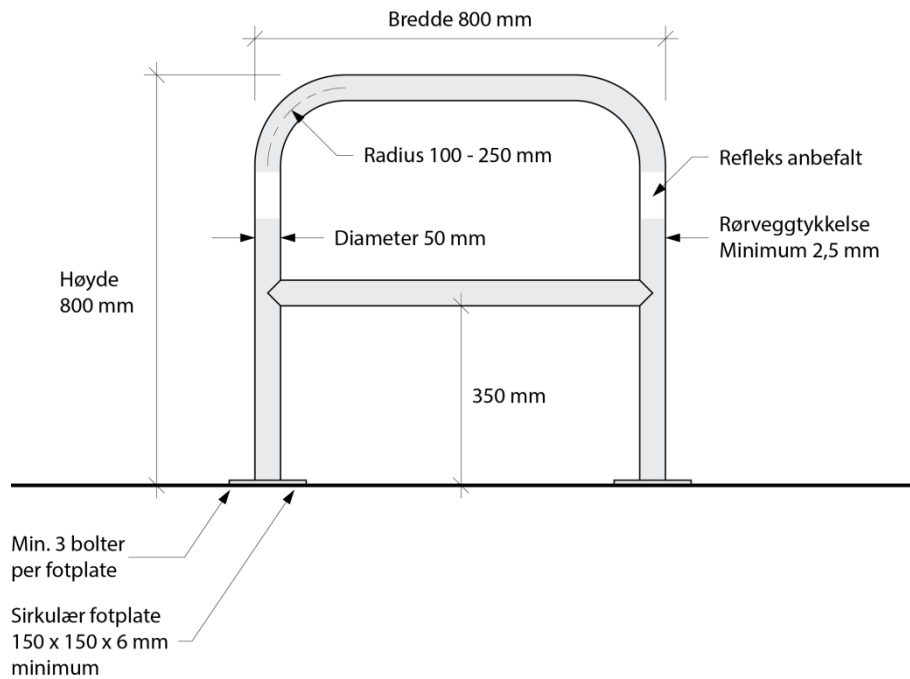


Figur 3: A-stativet gir ekstra støtte og gode låsemuligheter for barnesykler

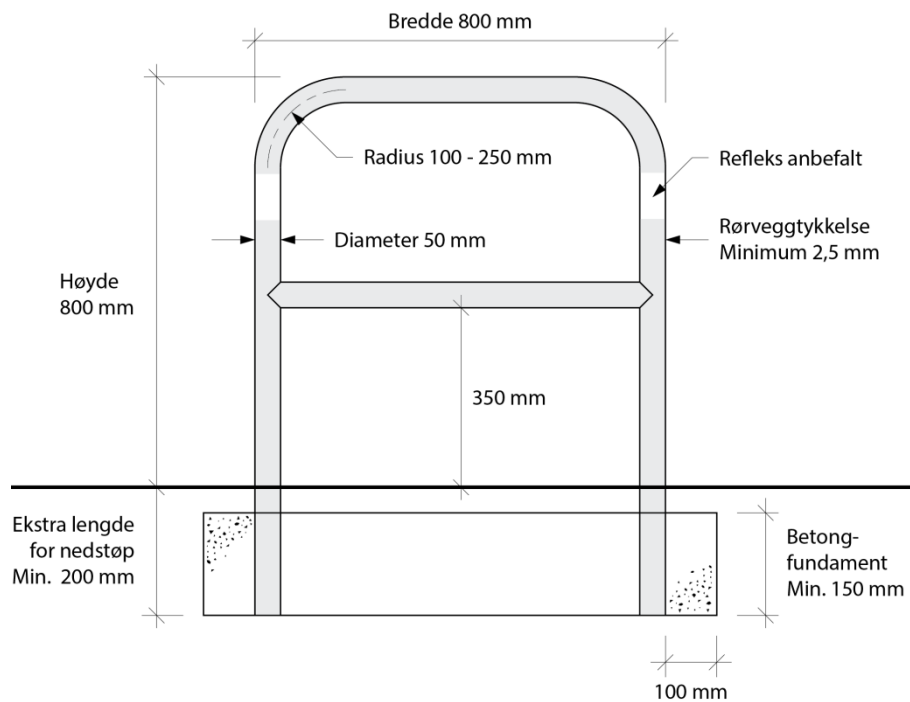


Figur 4: A-stativet gir gode låsemuligheter for lastesykler

A-stativ – dimensjoner og montering



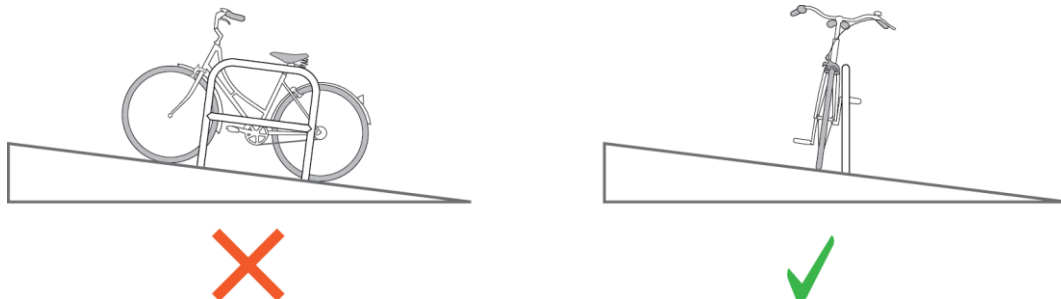
Figur 5: A-stativ med overflatemontering



Figur 6: A-stativ støpt i betongfundament

Ta hensyn til hellingsforhold

Hvis stativene monteres på hellende grunn bør de ideelt sett stå på tvers av hellingen, altså i 90 graders vinkel i forhold til hellingen. Dette vil hindre parkerte sykler fra å rulle ut av posisjon.



Figur 7: Stativer på hellende grunn bør plasseres i 90 graders vinkel i forhold til hellingen

Avstanden mellom stativene gir plass til ulike sykkeltyper

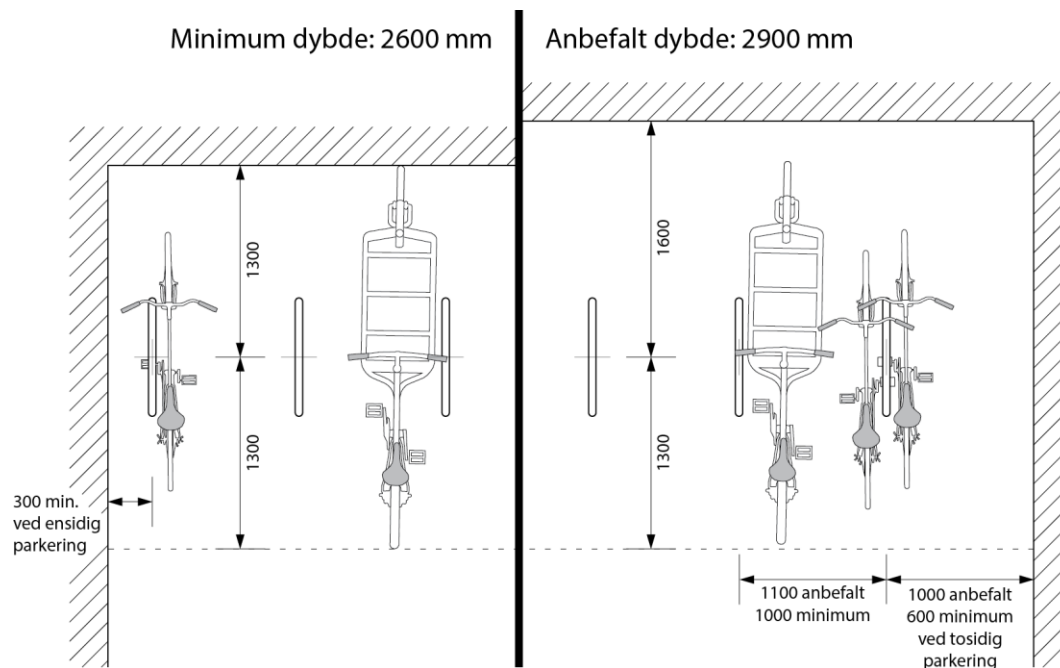
Stativene skal plasseres med stor nok avstand til hverandre til at det blir enkelt for alle brukere å parkere og låse syklene sine fra begge sider av stativene, inkludert de som har sykler med kurv og/eller barnesete. I tillegg skal det være mulig å få plass til en lastesykkel mellom to stativer. Trehjuls lastesykler har gjerne en bredde på nærmere 900 mm. Det skal derfor være minimum 1000 mm mellom stativene (1100 mm anbefalt). Denne avstanden skal alltid måles fra senter til senter på stativene og vinkelrett på stativenes lengdeakse (se Figur 8 og 9)

Dybden på parkeringsarealet tilpasses de lengste syklene

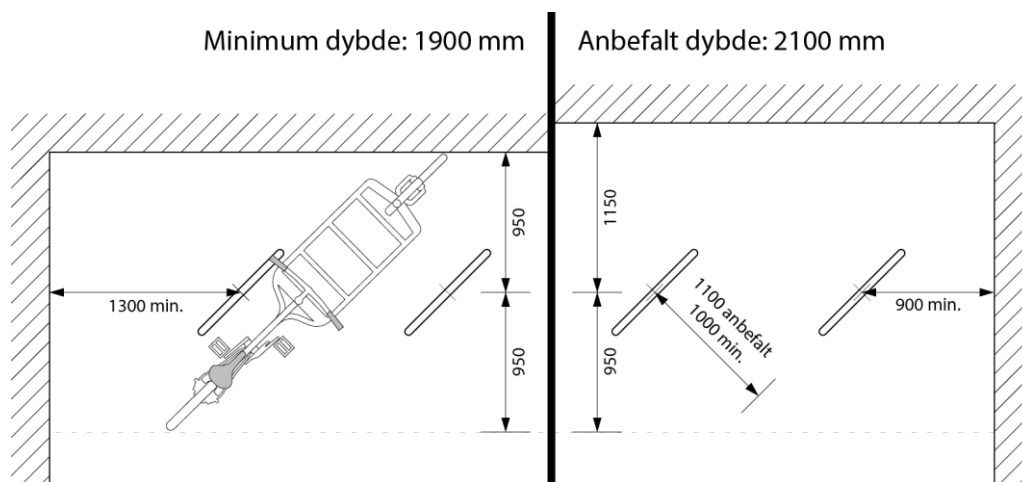
Mange lastesykler er vesentlig lengre enn vanlige sykler. For at sykkelparkeringen skal være funksjonell for alle brukere, også de med lastesykkel, må parkeringsarealets dybde dimensjoneres etter lengden på de lengste lastesyklene.

De fleste tohjuls lastesykler har en lengde på 2400-2600 mm. Mange tohjuls lastesykler har i tillegg en støtte som er utformet slik at sykkelen må trekkes 200-300 mm bakover for at støtten skal foldes ut. Når støtten er foldet ut kan det være fysisk krevende å flytte lastesykkelen framover igjen. Dette gir følgende anbefalinger for parkeringsarealets dybde:

- Så lenge sykkelparkeringen ikke strekker seg langs en vegg, et gjerde eller annet fysisk hinder, er tilstrekkelig dybde på parkeringsarealet 2600 mm ved vinkelrett parkering og 1900 mm ved skråstilt parkering.
- Dersom sykkelparkeringen strekker seg langs et fysisk hinder anbefales det å legge inn en ekstra dybde på 300 mm ved vinkelrett parkering (total dybde 2900 mm) og 200 mm ved skråstilt parkering (total dybde 2100 mm). Dette gjør det mulig for syklister med lastesykkel å trekke sykkelen bakover for å få støtten foldet ut uten at sykkelen havner utenfor parkeringsarealet (se Figur 8 og 9).



Figur 8: Rettvinklet sykkelparkering langs vegg



Figur 9: Skråstilt sykkelparkering (45°) langs vegg

Bare unntaksvis tilpasses dybden på parkeringsarealet de korteste syklene

For alminnelige sykler er det tilstrekkelig at parkeringsarealet har en dybde på 2000 mm ved vinkelrett parkering og 1500 mm ved skråstilt parkering (45°). Dette hindrer ikke nødvendigvis syklistene med lengre lastesykler fra å benytte sykkelparkeringen, med den mulige konsekvens at lastesykkelen reduserer fremkommeligheten for gående og maskinell drift på fortau eller annet areal som grenser til sykkelparkingsarealet. Om man på stedet hvor ny sykkelparkering ønskes etablert ikke har nok dybde tilgjengelig til å tilfredsstille dimensjonskravene vist i Figur 8 og 9 er det derfor viktig å vurdere mulige konsekvenser av å fravike disse kravene.

4. SYKKELPARKERING PÅ FORTAU

Sykkelparkering på fortau kan etableres på måter som ivaretar ferdsel og opphold på gode måter. Med gjennomtenkt plassering blir det lett å komme til og stativene oppleves ikke som barrierer.

Ved fortausparkering kan sykkelstativene vinkles på tre forskjellige måter:

1. Parallelt med kantstein (se Figur 10 og 11)
2. Vinkelrett ift. kantstein (se Figur 12)
3. Skråstilt (45°) ift. kantstein (se Figur 13)

Å legge sykkelparkering i møbleringssonen gir ofte flere fordeler

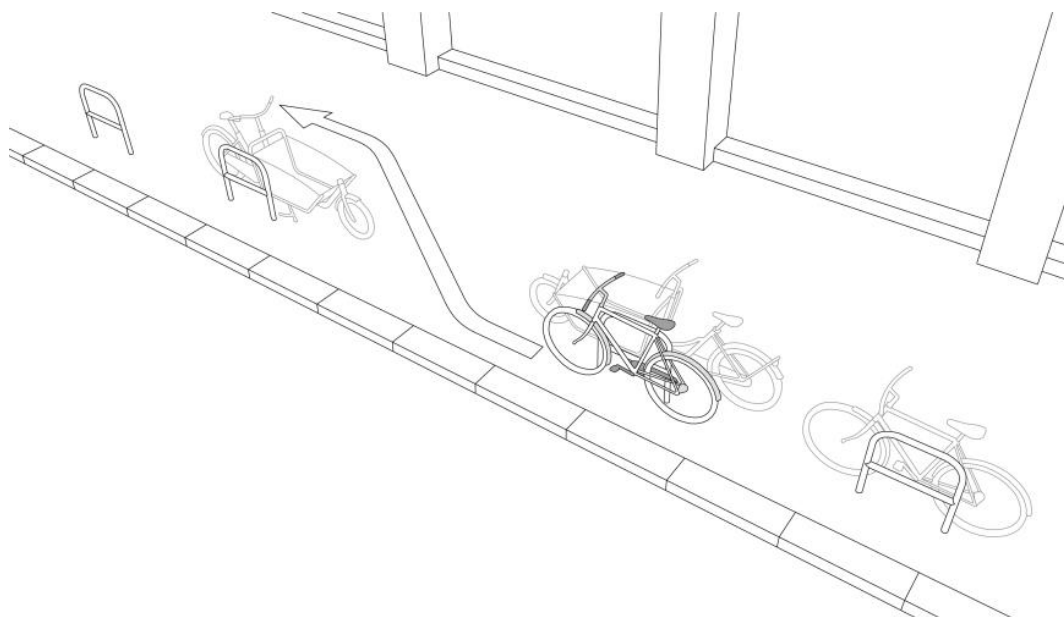
Figurene 10, 11, 12 og 13 viser sykkelparkering med de tre vinklinalternativene plassert på utsiden av ferdselsarealet for gående. Denne plasseringen har ofte flere fordeler. Parkeringsarealet kan da legges på linje med beplanings- og møbleringssoner og utgjør sammen med disse en buffersone mellom gående på fortauet og trafikken i veibanen. Noen bygninger kommer også bedre til sin rett når fasaden holdes fri for tilleggselementer.

Sørg for opphold mellom stativer for å gi god tilgang og unngå barriereeffekt

Lengre rekker av stativer kan skape en uheldig barriereeffekt. Ved etablering av en lang stativrekke bør det derfor vurderes om rekken bør ha ett eller flere opphold.

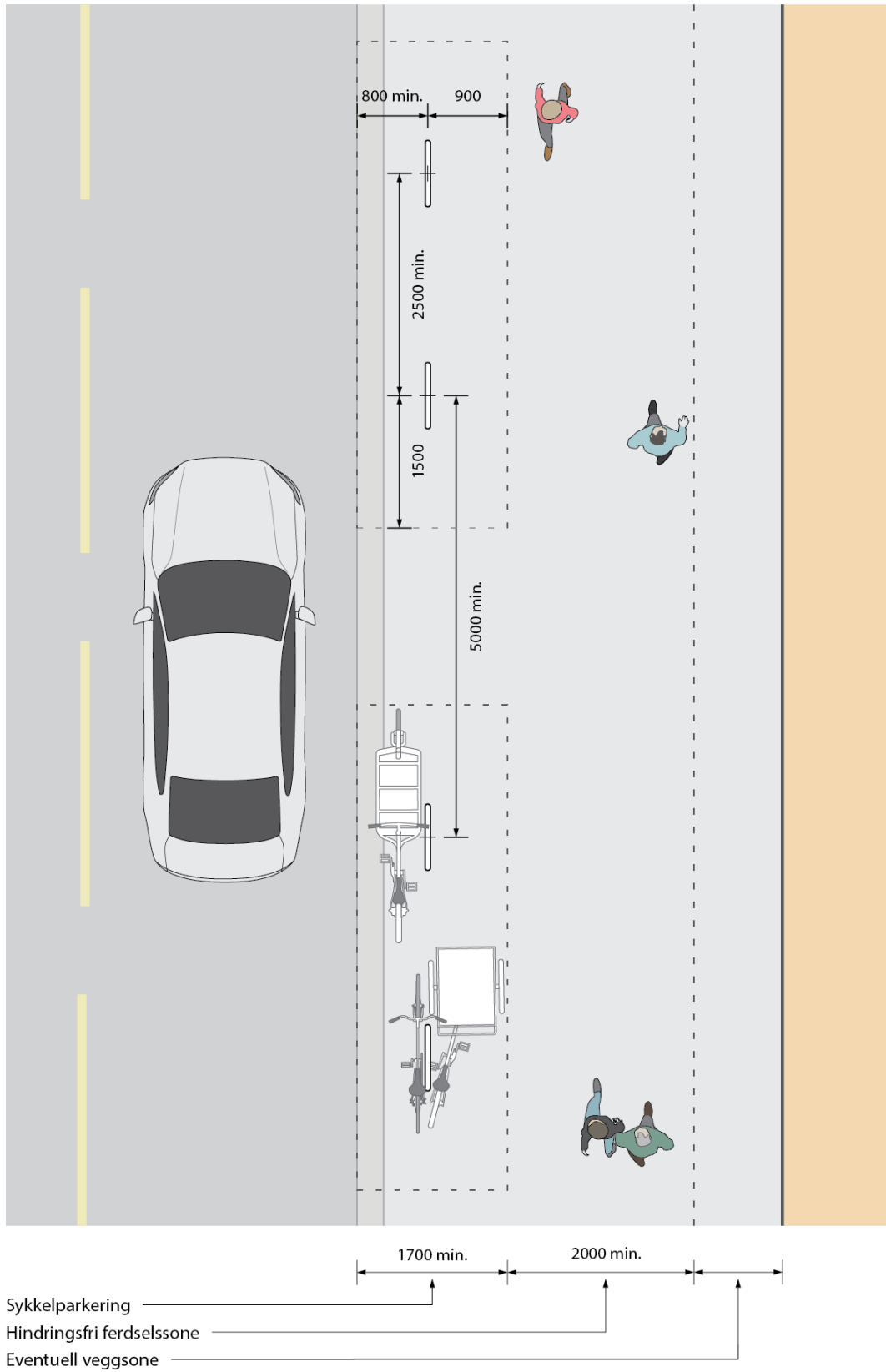
Ved etablering av parallellstilte stativer er det ekstra viktig å være oppmerksom på at man må ha plass til håndtering av sykkelen. Sykler parkert på utsiden av stativene, mot veibanen, skal både kunne nås fra fortauet og føres tilbake til fortauets ferdselssone uten vanskeligheter. For å sikre enkel tilgang til parkeringsplassene på utsiden av stativene bør det derfor være en avstand på minimum 5 meter mellom hvert annet stativ (Figur 10 og 11).

Ved etablering av sykkelparkering på fortau skal Oslo kommunes minstekrav på 2000 mm hindringsfri ferdselssone for gående og for maskinell drift av fortauet ivaretas².

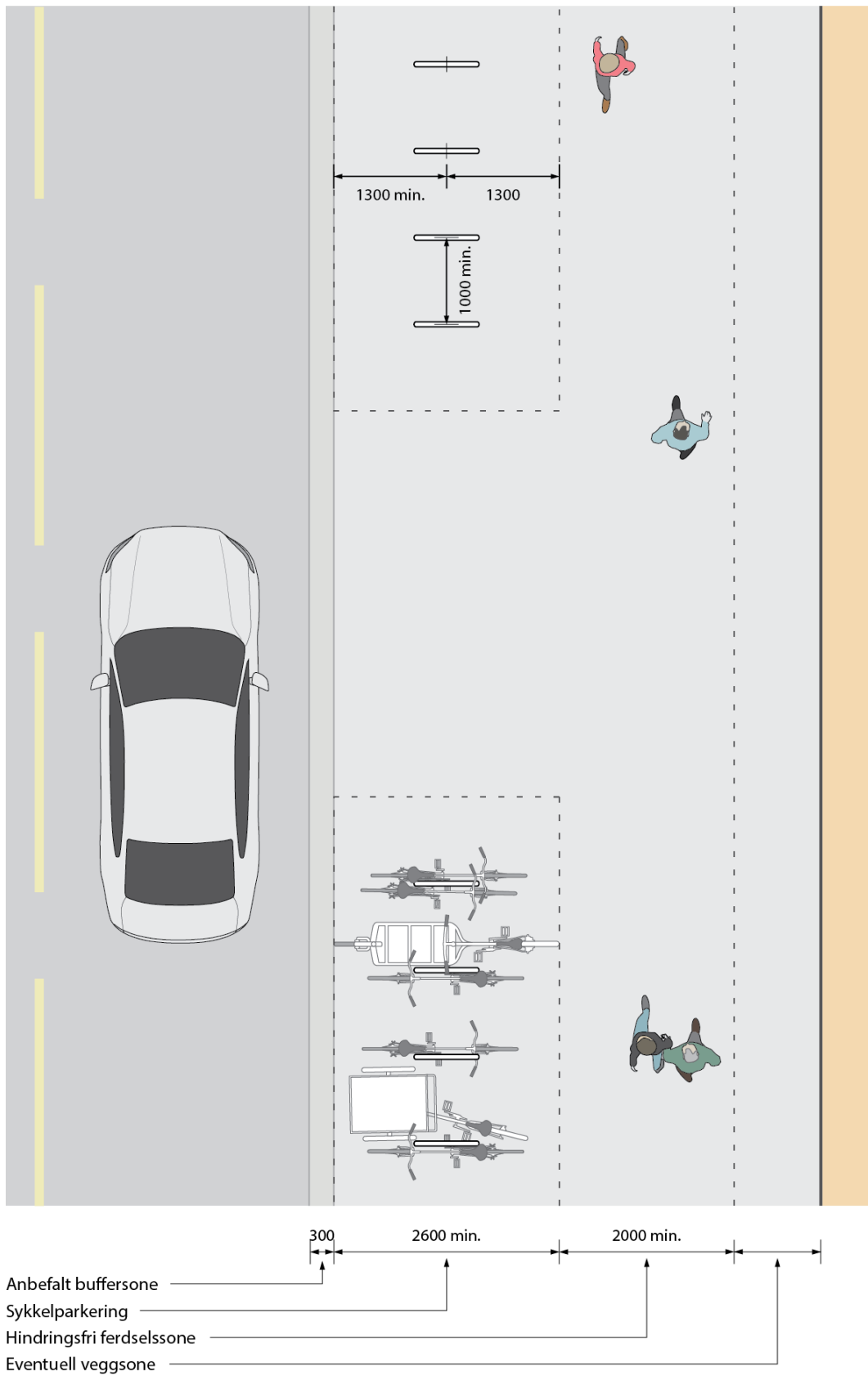


Figur 10: Sykkelparkering parallelt med kantstein, med ekstra avstand mellom hvert annet stativ

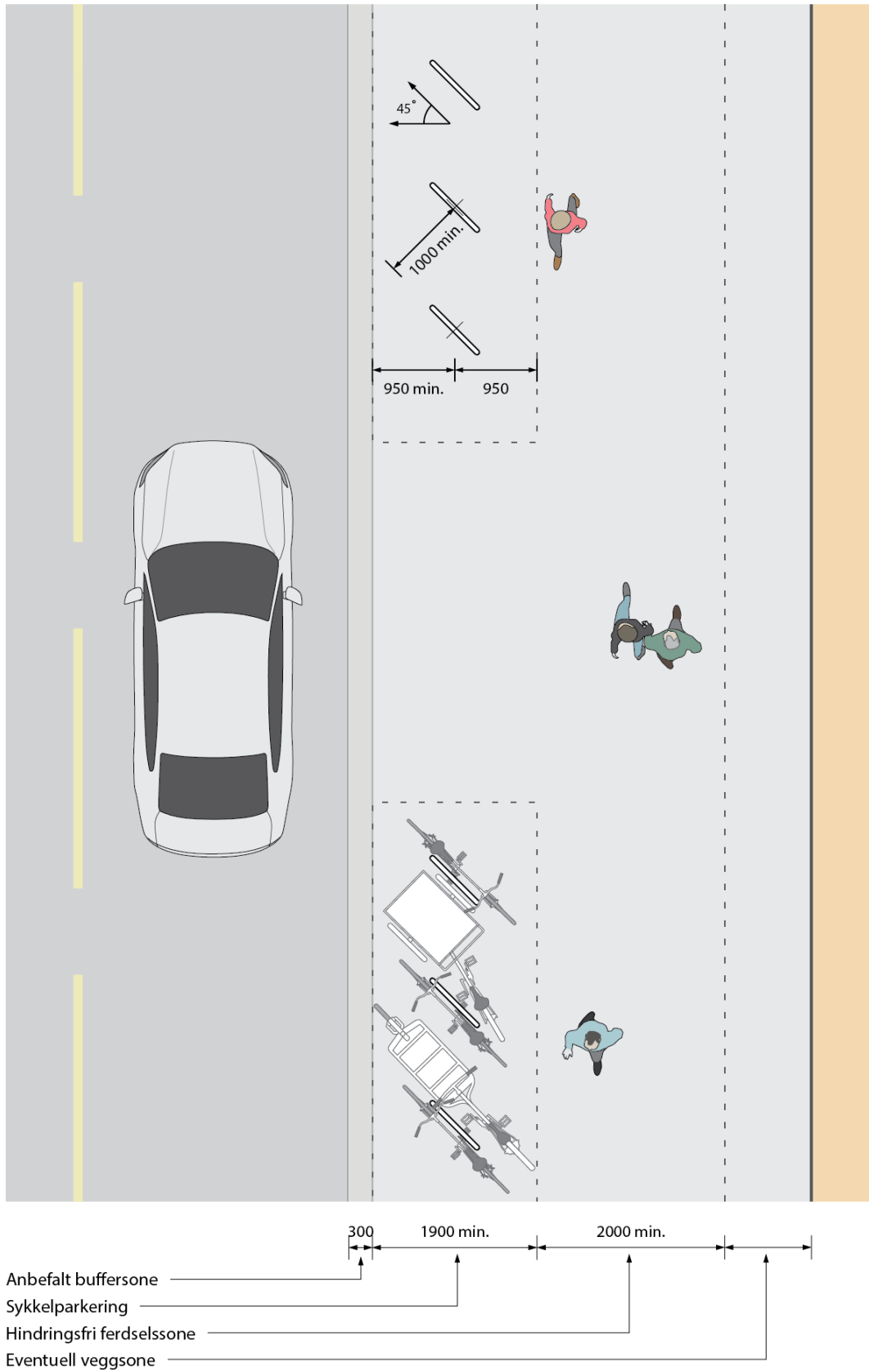
² Gate- og veiutforming for Oslo kommune, Bymiljøetaten, juni 2011



Figur 11: Sykkelparkering på fortau, parallelt med kantstein



Figur 12: Sykkelparkering på fortau, vinkelrett ift. kantstein



Figur 13: Sykkelparkering på fortau, skråstilt ift. kantstein

5. SYKKELPARKERING I VEIBANEN

Å tilrettelegge for sykkelparkering i veibanen kan være klok bruk av tilgjengelig areal, men krever ekstra fokus på synlighet. Sykkelparkering i veibanen skal merkes opp, skiltes og beskyttes mot uhell.

Ved etablering av sykkelparkering i veibanen skal følgende tas i betraktning:

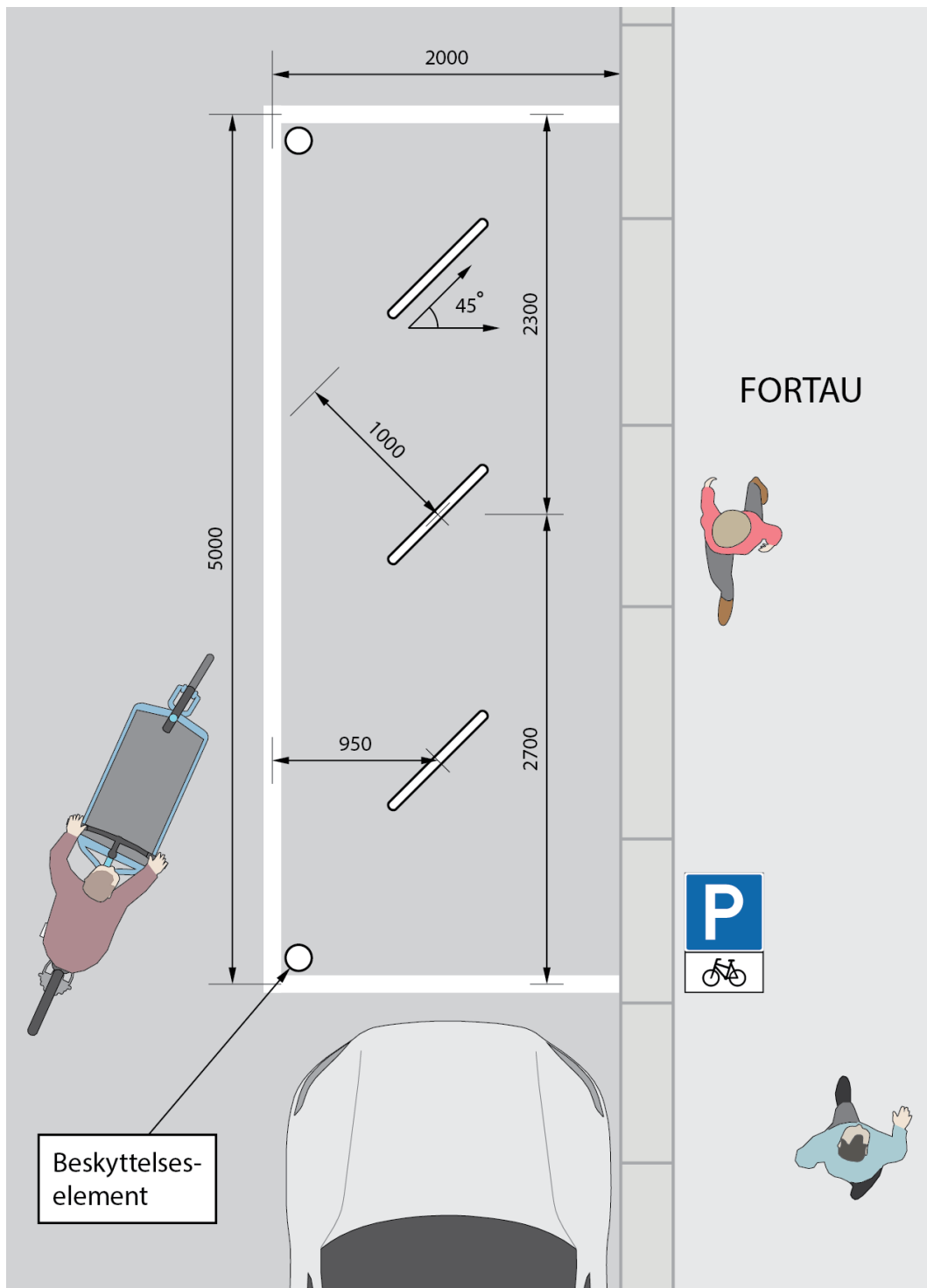
- Oppmerking** Avgrensningen av arealet avsatt til sykkelparkering bør merkes opp med heltrukken linje (se Figur 14 og 15) eller tydeliggjøres på annen måte gjennom belegning eller maling. Dette reduserer risikoen for feilparkering og gjør det enklere for sykkelistene å føle seg trygge på at de har parkert sykkelen sin korrekt og trygt. Spesielt viktig er dette for lastesyklister, som vil oppleve at sykkelen deres stikker lengre ut i veibanen enn andre parkerte sykler.
- Skilting** Sykkelparkering i veibanen skal skiltes med skilt 552 «Parkering», samt underskilt 807.6 «Sykkel» (se Figur 14 og 15)³.
- Beskyttelse** For å redusere risikoen for at sykkelstativene og parkerte sykler blir påkjørt bør sykkelparkeringen ha et beskyttelseselement i hver ende. Beskyttelseselementet bør utformes på en måte som gjør det lite egnet til fastlåsing av sykler. Dette kan være en pullert, et omvendt U-stativ (tilsvarende A-stativet) med heldekkende plate eller liknende.
- Ved valg av monteringsløsning for beskyttelseselementene er det viktig å ta hensyn til at disse kan bli svært utsatt for påkjørsel. En løsning som gjør det enkelt å skifte ut skadde beskyttelseselementer bør derfor velges.
- Refleks** Sykkelstativer og beskyttelseselementer i veibanen skal utstyres med refleks. Dette kan gjøres som i Figur 5 og 6.

Plassering nært kryss og i lavtrafikkerte tverrgater anbefales

Sykkelparkering i veibanen bør unngås i sterkt trafikkerte gater og gater med trikk. Der hvor parkering på fortauet av ulike grunner er uaktuelt, bør det vurderes om parkeringen kan etableres i nærmeste tverrgate eller sidegate.

Generelt gjelder at omdisponering av gateareal fra bilparkering til sykkelparkering nær kryss, er synlig fra mange kanter. Det kan dermed betjene målpunkter i fire kvartaler og ligge naturlig langs flere daglige ruter enn sykkelgateparkering midtveis i et kvartal.

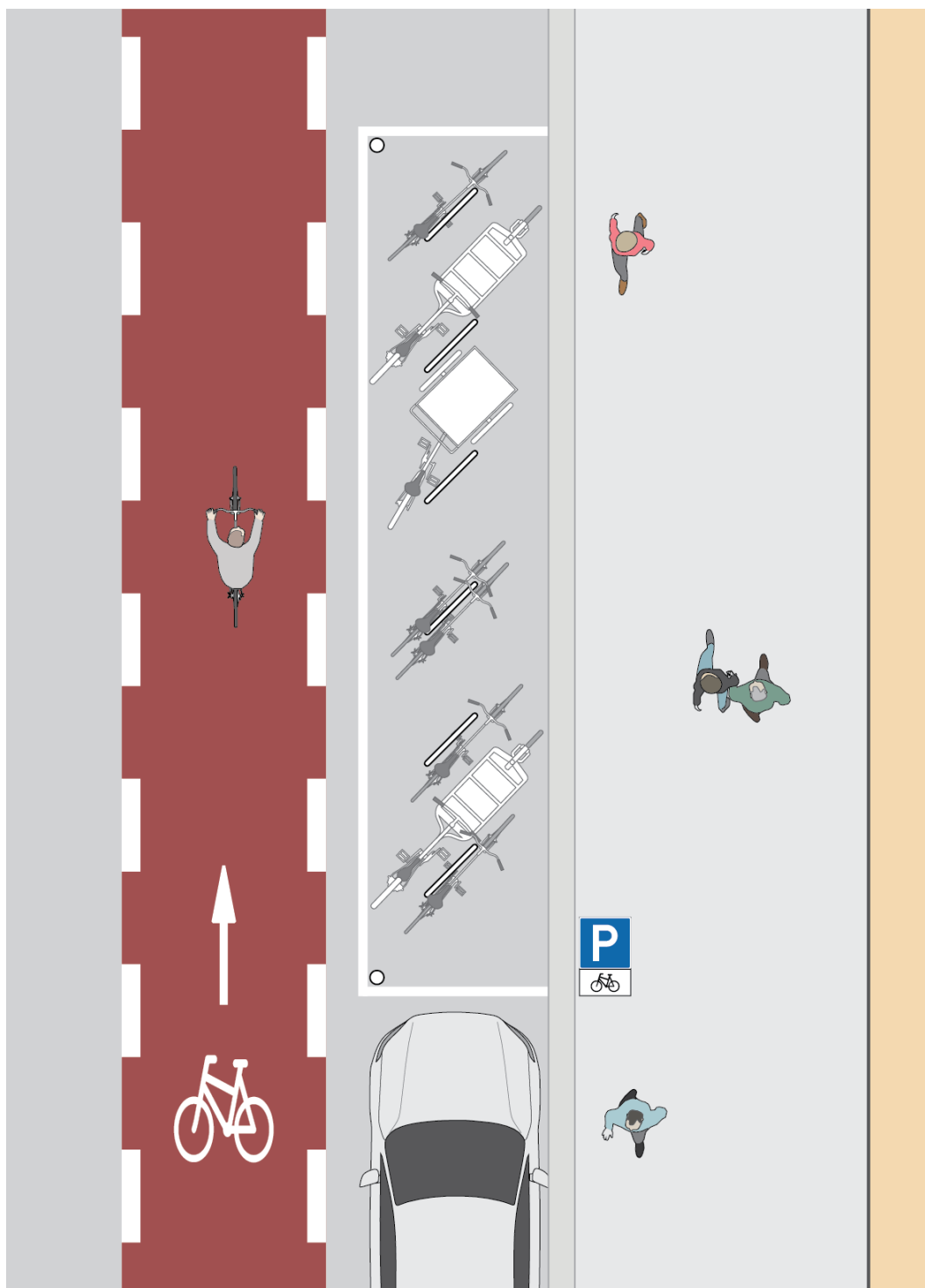
³ Håndbok N300 Trafikkskilt, Statens vegvesen, 2014



Figur 14: Sykkelparkering i veibanen, tilsvarende én bilparkeringsplass

Omdisponering av gateareal for en oppstilt bil gir plass til sykler

Figur 14 viser hvordan sykkelparkering med tre A-stativer kan etableres på et areal tilsvarende én bilparkeringsplass.



Figur 15: Sykkelparkering i veibanen, på innsiden av sykkelfelt

Sykkelparkering langs sykkelfelt skaper sammenhengende sykkelinfrastruktur

Figur 15 viser omdisponering fra bilparkering til sykkelparkering på innsiden av sykkelfelt. Løsningen gjør sykkelparkeringen svært tilgjengelig fra eksisterende sykkelinfrastruktur. I tillegg skapes det god avstand mellom biler i veibanen og syklister som skal manøvrere syklene sine inn og ut fra sykkelparkeringen.

REFERANSER

- 1: Sykkelvenlige bygg – en veileder, FutureBuilt, 2016
- 2: Gate- og veiutforming for Oslo kommune, Bymiljøetaten, juni 2011
- 3: Håndbok N300 Trafikkskilt, Statens vegvesen, 2014.

NYTTIG LITTERATUR

- Hackney Cycle Parking Guidance, April 2013.
- Bike Parking Infrastructure Guidance, Dublin Cycling Campaign, August 2017.
- Cykelparkeringshåndbogen, Dansk Cyclist Forbund, 2007.