



Prinsipper og veiledning for planlegging av god

SYKKELPARKERING

1. utgave

FINN ANBEFALINGER FOR

- » Barnehager
- » Boligsameier og borettslag
- » Bedrifter og institusjoner
- » Forretninger
- » Idretts- aktivitets- og rekreasjonsområder
- » Kjøpesentre
- » Kollektivterminaler og holdeplasser
- » Kultur- og tjenestetilbud
- » Sentrum og bygater
- » Skoler





FØRST

TUSEN TAKK

FOR AT DU TENKER PÅ SYKLISTENE

FORORD

Sykling er bedre enn bilkjøring for både vår egen helse og for samfunnet i sin helhet. Helsedirektoratet har beregnet en samfunnsøkonomisk helsegevinst på over 26 kroner per syklede kilometer. OECD har funnet at helsegevinsten er over 20 ganger høyere enn kostnadene knyttet til trafikkulykker og eksponering for luftforurensning.

Enhver sykkeltur starter og slutter med en parkert sykkel. Dersom behovet for en trygg og pålitelig sykkelparkering ikke er dekket i begge ender av sykkelturen, vil terskelen for å bytte ut bilen med sykkelen bli atskillig høyere.

Det trenger hverken være komplisert eller veldig dyrt å sørge for god sykkelparkering, og derfor har en rekke aktører i regionen gått sammen om å lage denne veilederen.

God lesning, og lykke til!

INNLEDNING

Sykkelparkeringsveilederen som du nå har åpnet skal være et hjelpemiddel og verktøy til alle som ønsker å utbedre parkeringstilbudet for de som sykler. Det finnes ikke én løsning som passer for alle, men gjennom denne veilederen skal du få hjelp til å selv finne løsninger tilpasset dine forutsetninger og dine brukere sine behov.

Du vil få innsikt i viktige hensyn og tema som må tas i betraktning, blant annet brukerbehov, anbefalinger om lokalisering, valg av stativtype, utforming av selve parkeringen, drift og vedlikehold. Veilederen inneholder tilstrekkelig informasjon og detaljer til hvert enkelt tema, for at du skal kunne komme i gang med planlegging av din sykkelparkering. Viktige prinsipper og standardløsninger for forskjellige type steder og bygg er beskrevet som et felles utgangspunkt, og gir grunnlag for å vurdere løsninger skreddersydd for dine behov og forutsetninger. Hva kan du få til?

Sist og ikke minst – god kvalitet trenger ikke å koste mye. God kvalitet handler om å ta gode valg. Det viktigste skrittet er det første - å bestemme seg for å prioritere areal til sykkelparkering. Omfang og type parkeringsanlegg vil ofte være det mest avgjørende for kostnadene. I veilederen vil du finne nyttige råd knyttet til gjennomføring og vurdering av kostnader, slik at du kan skaffe deg oversikt over dette så tidlig som mulig. Veilederen har som mål og sikre god kvalitet på sykkelparkeringen i samsvar med brukernes behov, uansett forutsetninger og budsjett. En dårlig sykkelparkering som ikke tas i bruk er dårlig bruk av penger, uansett budsjett



Vil du hjelpe oss å gjøre veilederen bedre? Gi oss en tilbakemelding eller send oss bilder av gode forbildecksempler! [Les mer her.](#)



INNHold

Veilederen er delt opp i fem deler:

Side 6-7 **Kapittel 1:** 10 prinsipper for god sykkelparkering ►



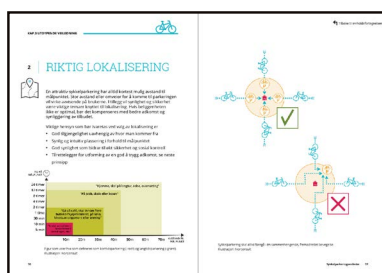
Innledningsvis har vi pekt ut 10 prinsipper for god sykkelparkering som vil være gyldig for alle, uansett behov. Bruk den aktivt underveis i planleggingen som en sjekkliste.

Side 8-31 **Kapittel 2:** Valg av løsning ►



For å gjøre det enkelt å komme i gang har vi samlet og organisert relevant informasjon om planlegging og utforming av sykkelparkering fordelt på forskjellige type steder og funksjoner. Her kan du finne igjen den typen sted som er relevant for deg, og få en rask innføring og oversikt over typiske behov og løsninger. For mange vil kanskje dette være nok veiledning for å komme i gang med prosjektet.

Side 32-61 **Kapittel 3:** Utdypende veiledning ►



Denne delen inneholder utfyllende informasjon om de 10 hovedprinsippene for god sykkelparkering, som supplerer kapittel 2. Den utdypende veiledningen skal også kunne brukes som en steg-for-steg veileder i seg selv.

Side 62-65 **Kapittel 4:** Gjennomføring og budsjettering ►

Steg for steg veiledning med tips og temaer du bør tenke over.

Side 66-77 **Kapittel 5:** Inspirasjon ►

Eksempler på gode sykkelparkeringer.



Klikk deg rundt! Veilederen er lagt opp slik at du kan klikke deg rundt, og komme direkte til det innholdet som er relevant for deg. Se etter understreket tekst og følgende tegn: ► Ved å klikke på ◀ øverst i høyre hjørne kommer du tilbake til innholdsfortegnelsen.

kap.
1

10 PRINSIPPER FOR GOD SYKKELPARKERING

HUSKELISTE FOR ET VELLYKKET SYKKELPARKERINGSPROSJEKT

10 enkle prinsipper, som gjelder for alle sykkelparkeringsanlegg, uansett størrelse, sted eller formål. Følg disse 10 stegene på veien fra idé til vellykket gjennomføring av ditt sykkelparkeringsprosjekt!

1



HUSK BRUKEREN ►

Husk å tenke nøye gjennom hvem som skal bruke sykkelparkeringen, og hvilke ønsker, krav og behov de har.

2



RIKTIG LOKALISERING ►

Riktig lokalisering er like avgjørende som en god parkering. Jo kortere tid man skal bruke på målpunktet, jo kortere avstand mellom sykkelparkering og målpunkt forventes.

3



GOD OG TRYGG ADKOMST ►

Man skal kunne sykle helt frem til stativet uten trinn eller hindringer, uten risiko for at det oppstår utrygge situasjoner i møte med andre syklende, gående og kjørende.

4



LETT Å FINNE ►

Sørg for at parkeringen er synlig i omgivelsene. Farger, utforming, design eller effektbelysning kan synliggjøre tilbudet. Dette er spesielt viktig dersom lokaliseringen ikke er optimal.

5



TILSTREKKELIG KAPASITET ►

Tilbudet skaper etterspørsel -- sørg for tilstrekkelig kapasitet til at syklisterne stoler på at det er ledige plasser. Sett av nok plass mellom stativene til at kapasiteten kan utnyttes.

6



VELG RIKTIG STATIV ►

Velg stativer som passer for alle typer sykler, og sørg for god støtte til hele sykkelen med mulighet til å låse både hjul og ramme.

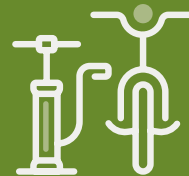
7



TILPASS SIKKERHETSNIVÅET ►

Det er alltid viktig å kunne låse sykkelen sikkert, og i enkelte sammenhenger er det også ønskelig med adgangskontroll til et avsperrert område og overvåkning.

8



TILBY NOE EKSTRA ►

I mange tilfeller vil noen ekstra servicefasiliteter gjøre tilbudet mer attraktivt for brukerne, som for eksempel ekstra sikkerhet, takoverdekning, en servicestasjon eller garderobe og dusj.

9



TENK PÅ DRIFT OG VEDLIKEHOLD ►

Det vil snø, det vil falle løv og det vil fryse til. Sørg for å ha tenkt gjennom hvordan sykkelparkeringen skal driftes og vedlikeholdes, hele året.

10



MARKEDSFØR TILBUDET ►

Sykkelparkeringen står flunkende ny og klar til innrykk -- skryt av hvor fint og bra det er blitt!



kap.

2

VALG AV LØSNING

GENERELLE ANBEFALINGER FOR FORSKJELLIGE TYPE STEDER OG BRUKERE

På de neste sidene finner du en enkel veiledning for sykkelparkering tilpasset forskjellige steder og brukere. Klikk i listen til høyre!



BARNEHAGER.....	▶ 10
BEDRIFTER OG INSTITUSJONER.....	▶ 12
BOLIGSAMEIER OG BORETTSLAG.....	▶ 14
FORRETNINGER	▶ 16
IDRETTS-, AKTIVITETS- OG REKREASJONSOMRÅDER ▶	18
KJØPESENTRE.....	▶ 20
KOLLEKTIVTERMINALER OG HOLDEPLASSER.....	▶ 22
KULTUR- OG TJENESTETILBUD.....	▶ 24
SENTRUM OG BYGATER.....	▶ 26
SKOLER.....	▶ 28
EKSISTERENDE BYGG.....	▶ 30

Ønsker du å tilrettelegge for parkering i et eksisterende bygg, og har et vanskelig utgangspunkt med begrensede muligheter knyttet til areal og plassering av sykkelparkeringen?

[Her har vi samlet anbefalinger og tips så du kan gjøre det beste ut av det du har.](#)

I kapittel 3 finner du ytterligere informasjon og en utdypende veiledning dersom du har behov for å gå litt mer i dybden. ▶



1

BARNEHAGER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Sykkelparkering ved barnehagen har to hovedmålgrupper: de som jobber der og de som har barna sine der. Den siste målgruppe er størst. Deres viktigste behov er trygg og værbeskyttet parkering og oppbevaring av sykkelvogner og sykkelseter. I bynære områder vil også parkeringen sannsynligvis bli brukt til trillevogner. Selve sykkel reiser de gjerne videre med. For de ansatte er det behov for å parkere sykkel over lenger tid.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Langtidsparkering av sykkelvogner o.l.
- Innendørs eller overbyggt areal til parkering av sykkelvogner o.l. (se figur)
- God sikkerhet
- Korttids sykkelparkering ved levering/henting
- Langtids sykkelparkering for ansatte

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Dusj og garderobe for ansatte

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta to viktige prinsipper: nærhet og trafiksikkerhet.

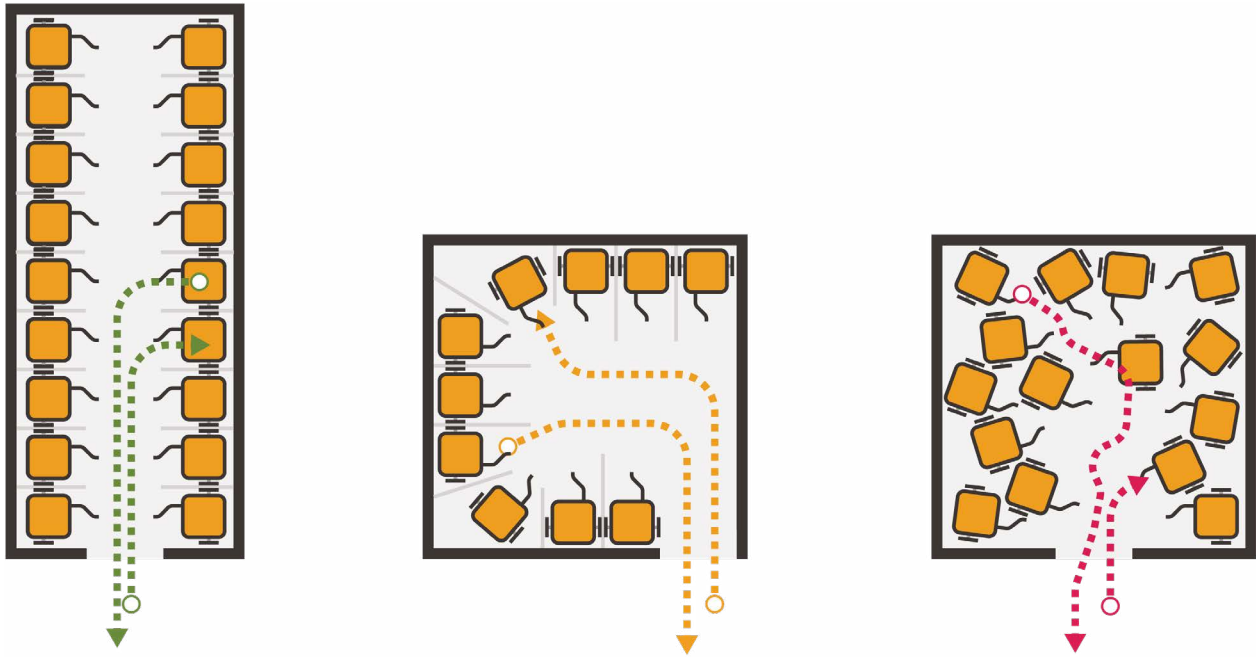
- Lokalisering ved porten inn til barnehagen
- Adkomst på en måte som bidrar til sikkerhet og trygghet, separert fra bilparkering dersom mulig
- Sykkelparkering for de ansatte har ikke samme behov for plassering med nærhet til adkomst/porter

KAPASITET OG OMFANG

Sykkelvogner kommer i mange varianter og størrelser, og kan være vanskelig å navigere. Det krever god plass både til parkering og manøvrering. I tillegg kommer eventuelt trillevogner. Omfanget på målgruppen i en barnehage er enkel å peke ut. Lokalisering av barnehagen og vil også være av betydning. En bynær barnehage med korte avstander mellom hjem, barnehage og jobb for brukerne vil ha større potensial for bruk enn en barnehage lokalisert i områder med større reiseavstander.

Syklende med barnesete eller sykkelvogn vil sannsynligvis benytte selve sykkelparkeringstilbudet i kort tid siden de skal videre med sykkel. Et fåtall parkeringsplasser vil ofte kunne gi god nok kapasitet. Dette tilbudet kan utvides ved behov.

I tillegg kommer sykkelparkeringstilbudet til de ansatte. De vil ha behov for parkering hele dagen, og fyller opp



Illustrasjon: Norconsult

parkeringsstativene. Antall ansatte vil være avgjørende for å kunne spesifisere dette.

UTFORMING OG AREAL

For oppbevaring av sykkelvogner og trillevogner vil et avlangt areal være å foretrekke, slik at adkomst og tilgang til utstyret er så enkelt som mulig og arealutnyttelsen høy.

Vognene vil stå uten oppsyn hele dagen og bør kunne oppbevares trygt. Dør med kodelås vil bidra til dette til en viss grad. Optimalt sett bør alle ha mulighet til å låse fast sitt eget utstyr. Dette kan enkelt tilbys ved å montere en wire langs veggen(e) i en høyde som håndtakene kan låses fast i.

De som ankommer med sykkelvogn vil ha behov for korttidsparkering av sykkelen mens vognen parkeres og barna følges/hentes. Dette kan ivaretas med et enkelt sykkelstativ. Ankomstsituasjon og areal må ta hensyn til at en sykkel med sykkelvogn gjerne er 3,5 meter lang.

For sykkelparkeringen til de ansatte vil behovet for areal være mindre da dette i særlig grad er et tilbud til en mindre gruppe. Ideelt sett bør også de ansatte kunne parkere sykkelen innendørs eller under tak. I begge tilfeller vil et sykkelstativ som gir god støtte og gode muligheter til å låse fast både ramme og hjul være optimalt.

TILLEGGSFASILITETER

Dusj og garderobe for ansatte er ikke avgjørende, men vil gjøre det mer attraktivt å bruke – særlig der hvor mange har lang reisevei.

Dersom det kan tilbys innendørs og låsbare areal for sykkelvogner vil man trygt kunne oppbevare sykkelpumpe og eventuelt verktøy som tilbud til de som bruker dette jevnlig.

Se forbildeeksempel for Barnehage for inspirasjon.



2

BEDRIFTER OG INSTITUSJONER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Målgruppen for sykkelparkeringstilbudet på bedrifter og institusjoner er, i motsetning til mange andre parkeringstilbud, en kjent og avgrenset gruppe brukere med gjentakende bruk av tilbudet året rundt. Sikkerhet og god lokalisering vil være suksesskriterier for tilbudet. Et godt sykkelparkeringstilbud kan være avgjørende for hvorvidt ansatte velger sykkelen til jobb eller ikke. For bedrifter og institusjoner med besøkende utenifra må også dette behovet ivaretas.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Langtidsparkering
- God sikkerhet
- Stor kapasitet
- Dusj og garderobe for ansatte
- Korttidsparkering for besøkende
- Tørkemuligheter for klær og sko

- kontor-/arbeidsplass og garderobeareal
- Ved store bygg bør det lokaliseres parkeringsplasser i flere fløyer
- Besøksparkering bør prioriteres rett ved hovedinngang(ene)

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Ladefasiliteter for el-sykler
- Servicepunkt med verktøy og pumpe
- Servicepunkt med vask
- Låsbare oppbevaringsskap
- Tørkemuligheter for klær og sko

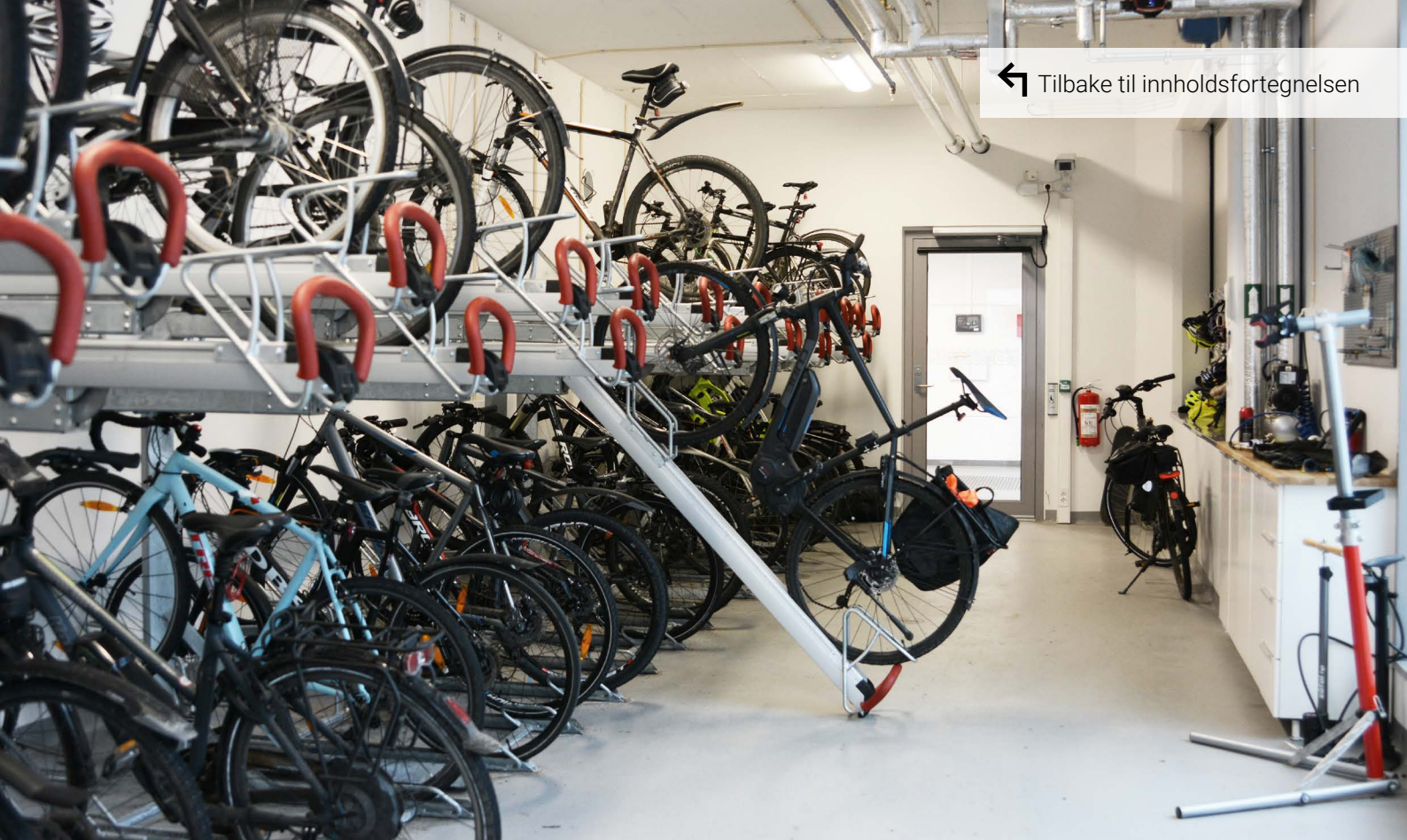
LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta fire viktige behov

- God tilgjengelighet fra de forskjellige adkomstveiene
- Innendørs sykkelparkering bør lokaliseres nært trapp/heis opp til

KAPASITET OG OMFANG

Omfanget på målgruppen for en virksomhet eller institusjon er enkel å peke ut da man kjenner til antall ansatte. Dette gir muligheter for å kommunisere direkte med brukerne. Det er også mulig å hente inn kunnskap om reisevaner og reiseavstander gjennom en reisevaneundersøkelse og/eller utarbeiding av mobilitetsplan. Lokalisering av virksomheten vil også være av betydning når man skal vurdere behov for kapasitet. En bynær virksomhet med korte avstander for brukerne og god kobling til eksisterende hovedsykkelveinnett vil ha større potensial for sykkelbruk enn en virksomhet lokalisert i områder med større reiseavstander. Et godt parkeringstilbud vil erfaringsmessig øke etterspørselen.



Sykkelparkeringen hos Statens vegvesen i Stavanger er anlagt innendørs, utstyrt med toetasjes sykkelstativ og er tilrettelagt med ulike servicefunksjoner. Foto: Fredrik Nårstad Jensen

Utover parkeringstilbud for de ansatte bør det også tilbys sykkelparkering for publikum og besøkende dersom virksomheten har det. Se avsnittet for «kultur- og tjenestetilbud» for veiledning om dette.

UTFORMING OG AREAL

Brukerne har behov for en sikker og god langtidsparkering. Ideelt sett er denne innendørs, alternativt utendørs med overbygg. For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Dersom det velges parkeringsstativer i to nivåer må dette alltid suppleres med alminnelige stativer for sykkeltyper som ikke passer inn i den type systemer.

TILLEGGSFASILITETER

Høy kvalitet på tilbudet vil være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Som supplement til parkeringstilbudet, vil også et spekter av servicefasiliteter være nyttig og egnet ved en virksomhet. Garderobe og dusj, eventuelt med tilgang til oppbevaringsskap kan være avgjørende for at de med lengst reisevei velger å sykle. Servicepunkt med verktøy og pumpe og eventuelt vannslange for vask bør vurderes. Det samme gjelder ladefasiliteter for el-sykkel og eventuelt tørkerom for klær og sko.

Se forbildeeksempel for Bedrifter og institusjoner for inspirasjon.



3

BOLIGSAMEIER OG BORETTSLAG

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

For boligsameier, borettslag eller andre former for større boenheter er felles sykkelparkeringstilbud helt avgjørende for at beboere skal kunne bruke sykkelen i hverdagen. Brukerne har særlig to viktige behov. God lokalisering som gjør det enkelt å få sykkelen inn og ut hver dag, og god sikkerhet. Det siste innebærer stort sett innendørs eller innelåst sykkelparkering. I tillegg kommer behov for besøksparkering.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Høy grad av sikkerhet
- God kapasitet
- Enkel adkomst
- Innendørs areal til parkering av både sykler og sykkelvogner
- Besøksparkering for gjester nær inngang

gårdsrom eller bakgård, og med mest mulig innsyn fra beboerne med hensyn til sikkerhet

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Servicepunkt med verktøy og pumpe
- Servicepunkt med vask
- Ladefasiliteter for el-sykler

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta to viktige behov

- Enkel adkomst og tilgjengelighet både inn og ut
- Dersom det er utendørs parkering bør den lokaliseres skjermet fra gaten i

KAPASITET OG OMFANG

Omfanget på målgruppen for et borettslag, sameie eller bofellesskap er enkel å peke ut da man kjenner til antall beboere. Alle beboere bør ha mulighet til å parkere en sykkel i et felles sykkelparkeringsareal. Utover dette bør det også være plass til parkering av sykkelvogner og eventuelt spesialsykler som el-sykler, kassesykler eller liknende. For mange som bor sentralt i leiligheter brukes sykkelen daglig, og for småbarnsfamilier er plass til sykkelvogn avgjørende for at sykkelen skal kunne tas i bruk i hverdagen.



Borettslag på Jåttå i Stavanger. Sykkelparkeringen ligger på gateplan og er lett tilgjengelig utenfra. Det avlåste arealet har dagslys men ikke innsyn. Det består både av plasser for sykler og vogner som ikke kan eller ikke behøver eget stativ, i tillegg til toetasjes stativer. Foto: Fredrik Nårstad Jensen

UTFORMING OG AREAL

Brukerne har behov for en sikker og god langtidsparkering som det er enkelt å bevege seg inn og ut av – ideelt sett på samme nivå som gateplan. Parkeringsarealet bør være innendørs, alternativt utendørs med overbygg eller i eget anneks. Arealet må kunne låses, men det må også tilbys låsbare stativer til hver enkelt sykkel. For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Ved valg av toetasjes stativer bør det være hydraulisk heve/senke-funksjon. Toetasjes stativer må alltid suppleres med vanlige stativer for sykkeltyper som ikke passer inn i toetasjes stativer. Utover beboerparkering bør det også tilbys parkeringsstativer i nærheten av inngang for besøkende.

TILLEGGSFASILITETER

Høy kvalitet på tilbudet vil være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Servicepunkt med verktøy, pumpe og vannslange for vask bør prioriteres. Det samme gjelder ladefasiliteter for el-sykkel.

[Se forbildeeksempel for Boligsameier og borettslag for inspirasjon.](#)



4

FORRETNINGER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Parkerende kunder vil helst ha så nær og enkel tilgang til forretningene som mulig – det gjelder i høy grad også de som sykler. For de fleste næringsdrivende vil et enkelt parkeringsstativ i umiddelbar nærhet til inngangspartiene tilfredsstille de som sykler, og samtidig bidra til at sykler ikke stilles på en måte som kan være til hinder for andre besøkende.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Korttidsparkering for kunder
- Langtidsparkering for ansatte
- Umiddelbar nærhet til inngang
- Enkel og trygg adkomst
- God synlighet

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta ett viktig behov

- Syklende vil parkere der de skal, uavhengig av parkeringstilbud. Parkeringen bør plasseres i umiddelbar nærhet til inngangspartiene.

KAPASITET OG OMFANG

Kunder vil sannsynligvis benytte parkeringstilbudet i kort tid, og det vil være høy utskifting gjennom dagen. For spesialforretninger vil et fåtall parkeringsplasser ofte gi god nok kapasitet. Dersom det viser seg at parkeringen ofte er full, kan det utvides etter behov. For dagligvareforretninger vil det kunne være større konsentrasjon av besøkende på enkelte tidspunkter (ettermiddagene), og dermed behov for noe større kapasitet. Her kan også tilbudet utvides når behovet oppstår. Antall ansatte kan legges til grunn for å vurdere behov for denne gruppen.



Sykkelparkering rett utenfor inngangen til Stavanger Kiropraktisk senter er spesialdesignet, og gir mulighet for parkering for alle typer sykler og låsing av rammen. Senter. Foto: Christoffer Olavsson Evju

UTFORMING OG AREAL

For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Parkeringstilbudet bør plasseres på en måte som ikke er til hinder for fotgjengere eller andre trafikanter, også med tanke på ankomstsituasjon. Modulbaserte parkeringssystemer og/eller platemonterte sykkelstativer vil gjøre det både enklere og billigere å montere stativene da de ikke har behov for fundamentering. Med dette unngår man også unødvendig lange søknadsprosesser, da stativene er flyttbare. Et slikt system gjør det også enkelt å utvide tilbudet etter behov. For utforming av parkeringstilbud for ansatte, se også avsnittet for Bedrifter og institusjoner.

TILLEGGSFASILITETER

Brukere av tilbudet vil benytte det i kort tid og sporadisk, og ikke forvente tilleggsfasiliteter. Samtidig kan for eksempel tilbud om bruk av verktøy og/eller pumpe bidra til at syklende velger et stopp i din forretning fremfor hos konkurrenten.

Se forbildeeksempel for Forretninger for inspirasjon.



5

IDRETTS-, AKTIVITETS- OG REKREASJONSOMRÅDER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

For idretts-, aktivitets- og rekreasjonsområder er det behov for et parkeringstilbud med god kapasitet da disse områdene ofte samler et stort antall brukere i avgrensede tidsrom. Det skal være enkel og trygg adkomst, og tilbudet må være lokalisert med nærhet til både garderobeanlegg, fasiliteter og aktivitetsområdene.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Korttidsparkering
- Stor kapasitet
- Enkel og trygg adkomst

konfliktsituasjoner med både gående, kjørende og kollektivtrafikk.

- Parkeringsarealene bør være synlige og sentralt plassert i tilknytning til hovedinngangene og hovedadkomstveger.

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Servicepunkt med verktøy og pumpe
- Låsbare oppbevaringsskap

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta tre viktige behov

- I forbindelse med garderobeanlegg og fasiliteter (idrettsområder)
- Felles besøksparkering ved adkomsten til trenings-, aktivitets- og rekreasjonsområder
- Idretts- og aktivitetsområder er ofte trafikkerte i forbindelse med treningstider og arrangementer, har en høy andel barn og ungdom som brukere. Lokalisering må ta særlig hensyn til adkomstsituasjon og mulige

KAPASITET OG OMFANG

For idretts-, aktivitets- og rekreasjonsområder er det ofte stort behov for parkering innenfor begrensede tidsrom. Kapasiteten på parkeringstilbudet bør dimensjoneres etter tidspunktene med høyest bruk.

For idrettsklubber er målgruppen avgrenset og det vil være mulig å både kartlegge og observere bruk over tid som grunnlag for utforming av tilbudet. God kapasitet og riktig lokalisering av tilbudet er en av flere sentrale faktorer som avgjør om barn og unge velger å sykle til trening.

Aktivitets- og rekreasjonsområder har ofte et stort nedslagsfelt når det



Sykkelparkering ved Randaberghallen. Foto: Fredrik Nårstad Jensen

gjelder målgrupper, og det kan være utfordrende å beregne behov for kapasitet. Rekreasjonsområder har ofte høy bruk på dager med godt vær, da mange også vil velge å sykle. En enkel kartlegging med observasjon av antall sykler og biler på en dag med høy bruk vil kunne gi en indikasjon på behov. God kapasitet vil både kunne bidra til at flere sykler, og samtidig bidra til mindre behov for bilparkeringsareal. I alle tilfeller bør det planlegges for framtidig utvidelse etter behov.

UTFORMING OG AREAL

For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Overbygning vil øke attraktiviteten på anlegget, og sikre at et godt tilbud uavhengig av vær og årstid.

TILLEGGSFASILITETER

Høy kvalitet på tilbudet vil være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Servicepunkt med verktøy og pumpe bør prioriteres.

Se forbildeeksempel for Idretts- aktivitets- og rekreasjonsområder for inspirasjon.



6

KJØPESENTRE

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Sykkelparkering ved kjøpesentre skal gi et tilbud til de som sykler i hverdagen, og som på samme måte som alle andre reisende har ærender på veien og dermed et parkeringsbehov. I tillegg bør alle de ansatte også ha et godt og sikkert sted å parkere sykler.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- God synlighet
- Rask, enkel og trygg adkomst

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Ladefasiliteter for el-sykler
- Låsbare oppbevaringsskap
- Innendørs eller overbygd areal til parkering av sykler og sykkelvogner

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta fire viktige behov

- I tilknytning til hver av de forskjellige adkomstveiene
- I tilknytning til hovedinnganger og/eller heistårn
- hvis mulig gjerne også i parkeringshus
- Ved personalinngang for ansatte

KAPASITET OG OMFANG

Behov for omfang vil variere ut ifra størrelse på kjøpesenteret, kundegrunnlag, antall ansatte og lokalisering av kjøpesenteret. Et bylokalisert senter med høy tetthet av boliger innenfor normal sykkelavstand og god tilkobling på det lokale sykkelvegnettet bør ha en relativt sett større andel sykkelparkeringstilbud enn et kjøpesenter lokalisert mer perifert. Som utgangspunkt kan man vurdere ut ifra at 10% av de besøkende skal kunne komme med sykkel. Dette kan så justeres opp eller ned ut ifra faktorene nevnt over. For de ansatte kan antallet arbeidstakere legges til grunn.

[Les mer om vurdering av kapasitet og omfang her.](#)



Sykkelparkering under tak rett ved inngangen og i forbindelse med bilparkeringen, men med egen adkomst. Kilden kjøpesenter, Stavanger. Foto: Jens Glad Balchen

UTFORMING OG AREAL

Parkeringsarealene bør være synlige og sentralt plassert i tilknytning til hovedinngangene, dette gjelder både for kunder og ansatte. En slik lokalisering vil også øke sikkerheten og føles tryggere å bruke på grunn av synlighet. For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Takoverbygning vil øke attraktiviteten på anlegget. Dersom det er mulig å få til en trygg adkomst inn i parkeringsarealene for bilene, vil en lokalisering av sykkelparkeringen i tilknytning til innganger og heistårn herfra være et godt tilbud. Dette tilbudet krever god skilting og synliggjøring av tilbudet. For utforming av parkeringstilbud for ansatte, se også avsnittet for Bedrifter og institusjoner.

TILLEGGSFASILITETER

Brukere av tilbudet vil benytte det sporadisk, og ikke forvente tilleggsfasiliteter på samme måte som ved f.eks. en arbeidsplass. Samtidig vil høy kvalitet på tilbudet være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Som supplement til hovedtilbudet, bør derfor også et spekter av servicefasiliteter vurderes, eksempelvis servicepunkt med verktøy og pumpe. Et sted å oppbevare hjelm og eventuelt annet utstyr mens man handler kan være et godt tilbud.

Se forbildeeksempel for Kjøpesenter for inspirasjon.



7

KOLLEKTIVTERMINALER OG HOLDEPLASSER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Sykkelparkering ved kollektivterminaler og holdeplasser har særlig en hovedmålgruppe: syklende som skal med tog, bane eller buss. For disse er særlig tre behov spesielt viktige: viten om at det er ledig parkering, tilrettelegging for en sømløs reise og høy grad av trygghet og sikkerhet.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Langtidsparkering
- Høy grad av sikkerhet og trygghet
- Enkel adkomst og nærhet til plattform/ holdeplass
- Overbygget parkering
- Alltid ledig kapasitet

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Innendørs parkering
- Ladefasiliteter for el-sykler
- Servicepunkt med verktøy og pumpe
- Servicepunkt med vask
- Låsbare oppbevaringsskap

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta tre viktige behov

- I umiddelbar nærhet til plattformer og holdeplasser
- God tilknytning til adkomstveiene, uansett hvor man kommer fra
- Knutepunkter er trafikkerte, og lokalisering må ta særlig hensyn til adkomstsituasjon og mulige konfliktsituasjoner med både gående, kjørende og kollektivtrafikk

KAPASITET OG OMFANG

God nok kapasitet er av de viktigste faktorene som må være på plass for at parkeringstilbudet skal være attraktivt. De som sykler hit skal ofte rekke en bestemt buss eller tog, og vil være sikker på at det er ledig parkeringsplass når de ankommer.

Beregning av antall parkeringsplasser kan baseres på passasjertall og eventuell kunnskap om hvor stor andel av de reisende som bor innenfor normal sykkelavstand fra knutepunktet (data fra reisekort, RVU, e.l.).

Det vil også være en fordel å planlegge for mulig utvidelse av anlegget allerede fra starten av slik at kapasiteten kan tilpasses etterspørselen. Et godt tilbud vil normalt øke etterspørselen.

UTFORMING OG AREAL

Sikkerhet, eller mangelen på dette, er en avgjørende årsak til at mange ikke ønsker å sette igjen sykkelen sin ved et knutepunkt, stasjonsområde eller holdeplass. Ved kollektivterminaler bør det av hensyn til sikkerhet, komfort og sykkelutstyr tilbys takoverbygget parkering med gode



Sykkelhotell på Stavanger stasjon. Foto: Holger Pansch

låsemuligheter, gjerne videoovervåket og godt synlig. Området bør være godt belyst. Ved særlig store og tyveriutsatte terminaler bør innendørs og avlåst parkering i form av sykkelhotell eller liknende tilbud tilbys i tillegg.

For parkering ved mindre holdeplasser bør det tilbys parkeringsplasser med værbeskyttelse og overbygging, av hensyn til både sykkelutstyr og komfort på returreisen.

Sykkelparkeringsstativene må gi gode låsemuligheter uansett sykkeltype, og følge prinsipper for gode parkeringsstativer. Dersom det tilbys parkering i to nivåer må stativene være intuitive og enkle å ta i bruk, og de må alltid suppleres av alminnelige parkeringsarealer for sykler som ikke passer til stativer i to nivåer.

Parkeringsarealene bør være oversiktlige og enkle å orientere seg i, både på vei til med sykkel og på vei fra parkeringsområdet til plattform eller holdeplass. Hvis ikke parkeringsarealene er godt synlig i bybildet, er god skilting meget viktig. Det må også etableres rutiner for opprydning og fjerning

av feilparkerte sykler.

I tillegg er det viktig å ikke glemme at kollektivterminaler og knutepunkter ofte også er flerfunksjonelle byområder, med et stort antall besøkende med korte ærender. Utover de større parkeringsarealene for kollektivreisende bør det også utplasseres flere små parkeringstilbud ved utvalgte steder for korttidsparkering for kunder og besøkende.

TILLEGGSFASILITETER

Høy kvalitet på tilbudet vil være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Som supplement til hovedtilbudet, vil også et spekter av servicefasiliteter være nyttig og egnet i både utendørs og innendørs parkeringstilbud. Servicepunkt med verktøy og pumpe og eventuelt vannslange for vask bør vurderes. Deler av arealet i sykkelhoteller bør ha tilgang til strøm og ladefasiliteter for el-sykler. Det samme gjelder låsbare oppbevaringsskap. En klokke er også nyttig, og eventuelt sanntidsoversikt over ruter og avganger.

Se forbildeeksempel for Kollektivterminaler og holdeplasser for inspirasjon.



KULTUR- OG TJENESTETILBUD

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

For kultur- og tjenestetilbud er det særlig ett behov som står høyt hos brukeren: å kunne parkere rett ved inngangen. Parkeringstilbudet må være godt synlig og lett tilgjengelig. Ved større kulturinstitusjoner og arrangementslokaler vil i tillegg god kapasitet og sikkerhet være viktige behov.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Kort- og langtidsparkering
- Umiddelbar nærhet til målpunktet
- God synlighet
- Stor kapasitet ved større institusjoner
- Høy grad av sikkerhet og trygghet

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Ladefasiliteter for el-sykler
- Låsbare oppbevaringsskap

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta ett viktig behov

- Publikumparkering bør lokaliseres rett ved hovedinngangene

KAPASITET OG OMFANG

Ved større kulturinstitusjoner og arrangementslokaler vil god kapasitet og sikkerhet være viktige behov som må ivaretas. Kapasiteten på parkeringstilbudet bør dimensjoneres etter tidspunktene med høyest bruk. Erfaring med besøkstall eller planlagt publikumskapasitet vil gi en indikasjon på omfanget og behovet. God kapasitet vil både kunne bidra til at flere sykler, og samtidig bidra til mindre behov for bilparkeringsareal. I alle tilfeller bør det planlegges for framtidig utvidelse etter behov.

For andre mindre kultur- og tjenestetilbud vil brukerne benytte tilbudet i korte tidsrom spredt ut over dagen, og kapasiteten må tilpasses bruksfrekvensen av tjenestetilbudet.



Sandnes kulturhus, Foto: Fredrik Nårstad Jensen

UTFORMING OG AREAL

Parkeringsarealene bør være synlige og sentralt plassert i tilknytning til hovedinngangene og hovedadkomstveger. En slik lokalisering vil også øke sikkerheten og føles tryggere å bruke på grunn av synlighet. Optimal lokalisering og synlighet vil være de viktigste suksesskriteriene for at tilbudet blir tatt i bruk jevnlig. For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Overbygning vil øke attraktiviteten på anlegget.

TILLEGGSFASILITETER

Brukere av tilbudet vil benytte det sporadisk, og ikke forvente tilleggsfasiliteter. Samtidig bør det vurderes å utplassere eksempelvis servicepunkt med verktøy og pumpe ved særlig sentrale institusjoner.

Se forbildeeksempel for Kultur- og tjenestetilbud for inspirasjon.



9

SENTRUM OG BYGATER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Sykkelparkering i sentrumsområder og bygater er ofte kortvarig og sporadisk, med stor variasjon av brukere og behov og stor spredning av målpunkter. Det de har til felles er at de som oftest vil sette fra seg sykkelen rett utenfor dit de skal.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Korttidsparkering
- Umiddelbar nærhet til målpunkter
- Enkel og trygg adkomst
- Alltid ledig kapasitet
- God synlighet

tilbud, som for eksempel i gågater og sentrale byrom

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Ladefasiliteter for el-sykler
- Låsbare oppbevaringsskap

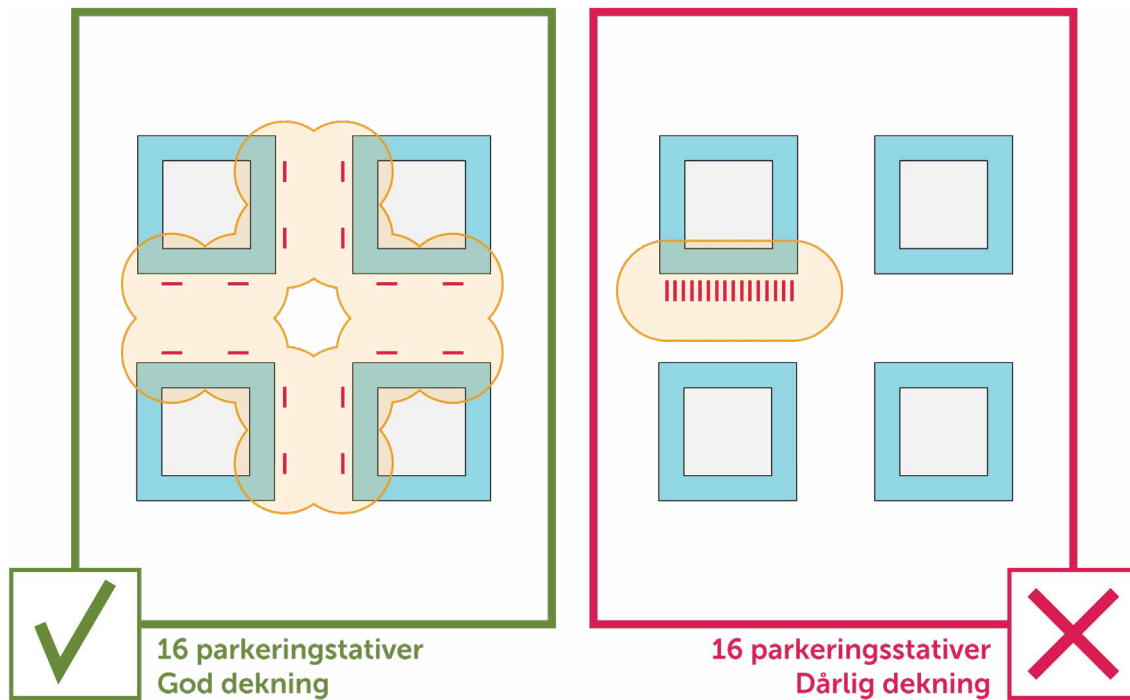
LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta to viktige behov

- Syklende vil parkere der de skal, uavhengig av parkeringstilbud. Parkeringsplasser bør plasseres i et finmasket nettverk fremfor få anlegg med stor kapasitet (se figur på neste side)
- Parkeringstilbud med større omfang kan lokaliseres i områder der de gir god tilgjengelighet til flere tjenester og

KAPASITET OG OMFANG

Hovedprinsippet for parkeringstilbudet i sentrumsområder er at det skal være enkelt og lett tilgjengelig for syklende å finne en parkeringsplass uavhengig av hvor man skal og hvilket ærend man har. Størrelsen på sentrumsområdet avgjør i stor grad omfanget av tilbudet. Samtidig bør det tilbys utvidet kapasitet ved publikumsintensive funksjoner som kino, bibliotek, kulturhus eller andre målpunkt der mange samles samtidig. Se også veiledningen for «kultur- og tjenestetilbud».



Lokalisering av gateparkering for sykkel i et bysentrum bør spres fremfor å samle i ett punkt. Hensikten er å sørge for best mulig dekningsgrad og tilbud for hele området.

Illustrasjon: Norconsult

UTFORMING OG AREAL

For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Parkeringstilbudet bør plasseres på en måte som ikke er til hinder for fotgjengere eller andre trafikanter, også med tanke på ankomstsituasjon. Parkeringsstativer i gater kan orienteres slik at sykkelen kan plasseres i gateretningen. Modulbaserte parkeringssystemer og/eller platemonterte sykkelstativer vil gjøre det både enklere og billigere å montere stativene da de ikke har behov for fundamentering. Med dette unngår man også unødvendig lange søknadsprosesser, da stativene er flyttbare. Et slikt system gjør det også mulig å flytte stativene etter hvert som man ser hvor behovet er størst, og/eller utvide tilbudet.

Estetikk vil også være et tema i byområder, og eldre byområder spesielt. En stedstilpasset utforming kan bidra til både stedstilhørighet og identitet for byområdet.

TILLEGGSFASILITETER

Brukere av tilbudet vil benytte det i kort tid og sporadisk, og ikke forvente tilleggsfasiliteter. Samtidig bør det vurderes å utplassere eksempelvis servicepunkt med verktøy og pumpe på et eller flere sentrale punkter i byområde, som et felles tilbud. Oppbevaringsbokser som gir mulighet for å legge fra seg hjelm, batteri o.l. når man handler i bykjernen vil kunne legge til rette for økt bruk av sykkel.

Se forbildeeksempel for Sentrum og bygater for inspirasjon.



10

SKOLER

HOVEDLØSNINGER OG ANBEFALINGER

BRUKERBEHOV

Det er to hovedmålgrupper for sykkelparkeringstilbudet ved en skole: elever og ansatte samt besøkende etter skoletid, aktiviteter og lignende. Begge grupper har samme behov. Høy grad av sikkerhet og trygg og enkel adkomst. I tillegg vil de være sikre på at det er plass til å parkere sykkelen uavhengig av når på morgenen man kommer.

PRIMÆRE BRUKERBEHOV

- Langtidsparkering
- God sikkerhet
- Stor kapasitet
- Enkel og trygg adkomst
- Mulighet for å tørke klær og regntøy
- Låsbare oppbevaringsskap

lokalisering må ta særlig hensyn til adkomstsituasjon og mulige konfliktsituasjoner med både gående, kjørende og kollektivtrafikk.

- Synlighet fra kontorer der det oppholder seg ansatte på i skoletiden vil kunne øke graden av sikkerhet

SEKUNDÆRE BRUKERBEHOV

- Dusj og garderobe for ansatte
- Ladefasiliteter for el-sykler
- Servicepunkt med verktøy og pumpe

KAPASITET OG OMFANG

Omfanget på målgruppen for en skole er enkel å peke ut da man kjenner til antall elever og ansatte. For elevene så har man i grunnskolen også god kjennskap til reiseavstander innenfor skolekretsen. Lokalisering av skolen og vil også være av betydning når man skal vurdere behov for kapasitet. En barne- og ungdomsskole og/eller bynær skole med korte avstander for brukerne vil ha større potensial for sykkelbruk enn en skole lokalisert i områder med større reiseavstander eller en videregående skole med stort antall elever med lang reisevei. Nasjonale sykkelstrategi har som delmål at 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen. Dette bør

LOKALISERING

Lokaliseringen av parkeringen bør særlig ivareta tre viktige behov

- I nærhet av innganger
- Gjerne flere parkeringsområder i tilknytning til hver av de forskjellige adkomstveiene
- Skoleområder er ofte trafikkerte om morgen og ettermiddag, og



Tastaved ungdomskole, Stavanger. Foto: Roar Børresen

legges til grunn for vurdering av kapasitet og tilbud.

UTFORMING OG AREAL

For selve parkeringen bør det benyttes stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering. Husk at de mindre barna også har mindre sykler, og at valg av stativtype må ta hensyn til dette. Sykkelparkeringen skal være et helårstilbud. Det bør tilbys parkeringsarealer med overbygning som både beskytter syklene mot regn og snø, samtidig som det sikrer bedre komfort på hjemreisen.

TILLEGGSFASILITETER

Høy kvalitet på tilbudet vil være avgjørende for at det blir tatt i bruk. Skoler har en avgrenset målgruppe, og bruken av sykkelparkeringstilbudet påvirkes av kvaliteten på selve tilbudet, som en av flere viktige faktorer. Som supplement til hovedtilbudet, vil derfor også et spekter av servicefasiliteter være nyttig og egnet ved en skole. Servicepunkt med verktøy og pumpe og eventuelt vannslange for vask bør vurderes. Det samme gjelder ladefasiliteter for el-sykkel. Dusj og garderobe vil kunne være avgjørende for at en del velger å bruke tilbudet. Dette finnes ofte allerede på skolene, men må tilgjengeliggjøres.

Se forbildeeksempel for Skoler for inspirasjon.



11

EKSISTERENDE BYGG

ANBEFALINGER OG TIPS FOR TILRETTELEGGING I EKSISTERENDE BYGG MED BEGRENSEDE MULIGHETER

I mange tilfeller kan det være begrensede muligheter for å få etablert en god sykkelparkering, særlig knyttet til areal og lokalisering i eksisterende bygg. Dette gjelder ofte eldre boligkomplekser, men også andre typer bygg og funksjoner. De 10 prinsippene for god sykkelparkering kan ligge til grunn for vurdering av hva du kan få til, og sammen med den utdypende veiledningen vil du her få anbefalinger og bli gjort oppmerksom på hva du bør tenke over – uansett hvilket utgangspunkt du har. Gjør det beste ut av situasjonen! Under finner du i tillegg til dette anbefalinger og tips som er verdt å ta med seg i planleggingen.

Forsøk å gjøre adkomsten så lettvinnt som mulig for de som skal ut og inn med syklene sine:

Dører

- Fjern indre dører som ikke har en viktig funksjon
- Monter automatisk døråpner på vei ut, med bryter lett tilgjengelig for brukerne hvis det er muligheter for det
- Dersom dørene har dørlukker, dørbrems eller liknende mekanisme kan det monteres krok som gjør det mulig å holde dørene åpne
- Dører med smekklås gir ekstra sikkerhet for at sykkelparkeringen til enhver tid er avlåst

Trapper

- Monter skinner som gjør det enklere å trille sykler opp og ned

Lokalisering

- Dersom eneste mulig areal for parkeringen er lokalisert lang unna dit folk skal, så sørg i det minste for god informasjon og skilting slik at brukerne blir gjort oppmerksomme på tilbudet
- En dårlig lokalisering kan delvis veies opp med et ekstra godt tilbud. Kan du tilby noe ekstra, i form av sikkerhet, værbeskyttelse eller fasiliteter?

HAR DET ENESTE AKTUELLE AREALET DU HAR TILGANG PÅ BEGRENSET STØRRELSE?

- **Begrenset areal**
 - Toetasjes parkeringsstativer kan gi utvidet kapasitet på små arealer. Husk at det også må være nok plass til å få syklene inn og ut av stativene
 - En del sykler, og sykkelvogner, passer ikke inn i toetasjes stativer eller andre typer plasseffektive stativer. Husk å sett av egne arealer øremerket for dette i tillegg til stativene. Husk at eiere av el-sykler, kassesykler, fatbikes e.l. som ofte ikke passer inn i en del typer stativer, vil ha ekstra stort behov for sikker parkering
 - Begrens eller reguler tilgangen til parkeringsarealet. I borettslag og boligsameier vil det vanligvis være slik at noen bruker sykkelen sin daglig, mens andre kanskje bare bruker den et par ganger i løpet av sommerhalvåret. Tilrettelegg for et system der de daglige brukerne får tilgang til de beste plassene
 - Sørg for å etablere gode rutiner for å rydde området og fjerne henstilte sykler slik at de ikke opptar plass som andre kan ha bruk for
 - Det er ofte bedre tilgang på arealer på uteområdet enn innendørs. Prioriter å lage et sykkelhus eller tilsvarende tilbud som gir mulighet for å låse inn sykkelen sin dersom det er tilgang på arealer utendørs og mulighetene innendørs er begrensede
 - Suppler eventuelle avlåste parkeringslokaler med utendørs stativer, både for besøkende og for brukere som synes det er ok å benytte dette tilbudet i perioder. Det vil kunne ha en avlastende effekt
 - I borettslag og boligsameier vil egnede arealer for barnevogner og sykkelvogner andre steder enn i sykkelparkeringslokalet bidra til at disse ikke fyller opp arealet
 - Barnesykler og liknende veier lite og er enklere å henge på veggen. Tilrettelegg for dette slik at de ikke tar opp unødvendig areal
 - Dersom det finnes en parkeringskjeller vil det å bytte ut en parkeringsplass med sykkelstativer kunne gi et godt tilbud til mange flere beboere



kap.

3

UTDYPENDE VEILEDNING

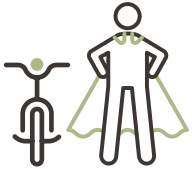
På de neste sidene finner du utdypende beskrivelser av de 10 prinsippene for god sykkelparkering. De tematisk inndelte avsnittene inneholder relevant informasjon, prinsipper og beskrivelser av viktige hensyn som bør ivaretas. Bruk prinsippene aktivt underveis i planleggingen som en sjekklister, og støtt deg på den utdypende veiledningen på veien fra idé og bestilling til vellykket gjennomføring av ditt sykkelparkeringsprosjekt.





1

HUSK BRUKEREN



BEHOV OG AMBISJONER

Uansett om du har et klart bilde av hva du ønsker eller om du så vidt har begynt å vurdere muligheten for å etablere sykkelparkering, så er du tjent med å reflektere over overordnede behov og ambisjoner ved prosjektet. Tydelige definerte behov og ambisjoner gir både grunnlag for å gjøre prioriteringer og ta riktige valg underveis i planleggingsfasen, samtidig som det gjør det enklere å formidle til andre involverte hvorfor man foretrekker en løsning fremfor en annen.

Utforming av sykkelparkeringstilbud vil blant annet variere ut ifra hvor den er lokalisert, hvilke behov den skal dekke hos de som skal bruke tilbudet og hva man ønsker å oppnå med tiltaket. En vesentlig faktor er også at et nytt tilbud, og utformingen og kvaliteten på dette, vil kunne påvirke etterspørselen.

Som grunnlag for utforming av et sykkelparkeringstilbud bør man derfor innledningsvis stille seg selv noen spørsmål. Ved å svare på de fire hovedspørsmålene under vil du ha definert grunnleggende behov og ambisjoner på en god måte, og vil være godt forberedt på å ta konkrete valg beskrevet videre i denne veilederen.



**HVILKE BEHOV
KJENNER DU TIL I
DAG?**

**HVORDAN VIL
FRAMTIDIGE BEHOV
VÆRE I FORHOLD
TIL I DAG?**

**HVORDAN VIL
ET NYTT TILBUD
KUNNE PÅVIRKE
ETTERSPORSELEN?**

Med bakgrunn i behov kan det formuleres en ambisjon for prosjektet:

HVA ØNSKER DU Å OPPNÅ MED TILTAKET?

På neste side finner du en del hjelpespørsmål som kan være nyttige å gå gjennom.



HJELPESPØRSMÅL

HVILKE BEHOV KJENNER DU TIL I DAG?

- Er det et etterspurt behov, eller er det andre grunner til at det vurderes?
- Hva er antall tilreisende eller besøkende i de travleste periodene på døgnet eller i uka?
- Hva er dagens reisemiddelfordeling – hvor mange sykler?
- Hvordan er dagens parkeringstilbud og bruk av det?

HVORDAN VIL FRAMTIDIGE BEHOV VÆRE I FORHOLD TIL I DAG?

- Er det planlagt utbygging i området eller andre former for utvikling som påvirker antall potensielle brukere?
- Vil behovet for reiser øke i form av økt antall brukere eller økt aktivitet knyttet til området det planlegges for?
- Er det grunn til å tro at brukergruppen vil endre seg de neste årene?
- Er det planlagt trafikkreduserende tiltak, ny sykkelinfrastruktur eller andre regulerende tiltak som vil kunne påvirke folks reisevaner i området?
- Er det grunn til å tro at antall syklende i området vil øke de kommende årene?

HVORDAN VIL ET NYTT TILBUD KUNNE PÅVIRKE ETTERSPØRSELEN?

- Har du vært i kontakt med andre som har gjennomført liknende tiltak og hørt hvilke erfaringer de har gjort seg?
- Hvor stor vil endringen i tilbudet være i omfang sammenliknet med dagens tilbud?
- Hvor stor vil endringen i tilbudet være i kvalitet sammenliknet med dagens tilbud?
- Er det grunn til å tro at flere enn i dag vil velge å bruke sykkel dersom dette sykkelparkeringstilbudet realiseres på en god måte?

HVA ØNSKER DU Å OPPNÅ MED TILTAKET?

- Svare på et reelt, dokumentert og etterspurt behov?
- Bidra til at flere kan velge sykkel som reisemiddel?
- Ivareta krav til parkering?
- Tiltrekke en definert målgruppe?

TIPS FOR KARTLEGGING AV BEHOV



Futurebuilt har laget en veileder for mobilitetsplanlegging. Denne er rettet mot bedrifter og virksomheter, men kan være nyttig også for andre målgrupper.

Er du usikker på om det finnes et behov eller hva behovet er? Undersøk med de som er målgruppen for tiltaket. Lag en enkel liten spørreundersøkelse og snakk med de det gjelder. For større tiltak kan utarbeiding av en mobilitetsplan og/eller en reisevaneundersøkelse kan være nyttige verktøy for å få bedre innsikt i behov og preferanser. Se for eksempel til Futurebuilt sin veileder for mobilitetsplanlegging. I mange tilfeller kommer man også langt med en enkel reisevaneundersøkelse. Å kartlegge de ansattes reisevaner, reiseavstand og holdninger både generelt og til et eventuelt nytt tilbud kan gjøres med noen enkle spørsmål, som blir et grunnlag for å diskutere og foreslå endringer. Husk samtidig at tilbudet også i mange tilfeller skal komme fremtidige brukere til gode. For arbeidsplasser, skoler, barnehager o.l. er brukergruppen under stadig utskiftning.



2

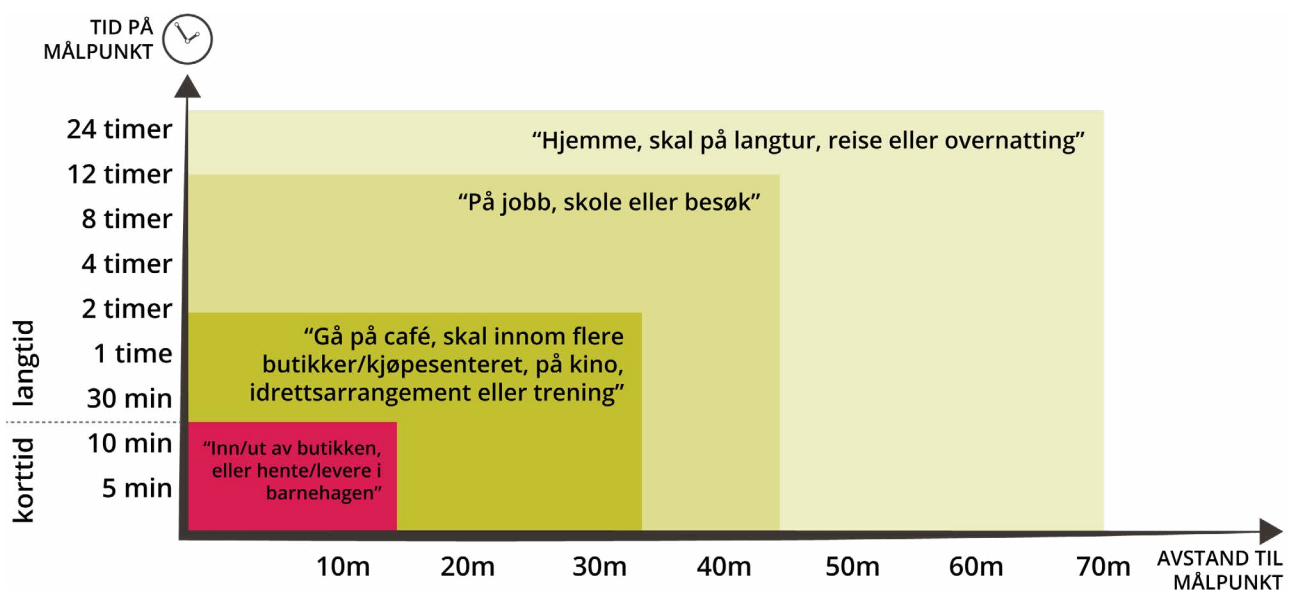
RIKTIG LOKALISERING



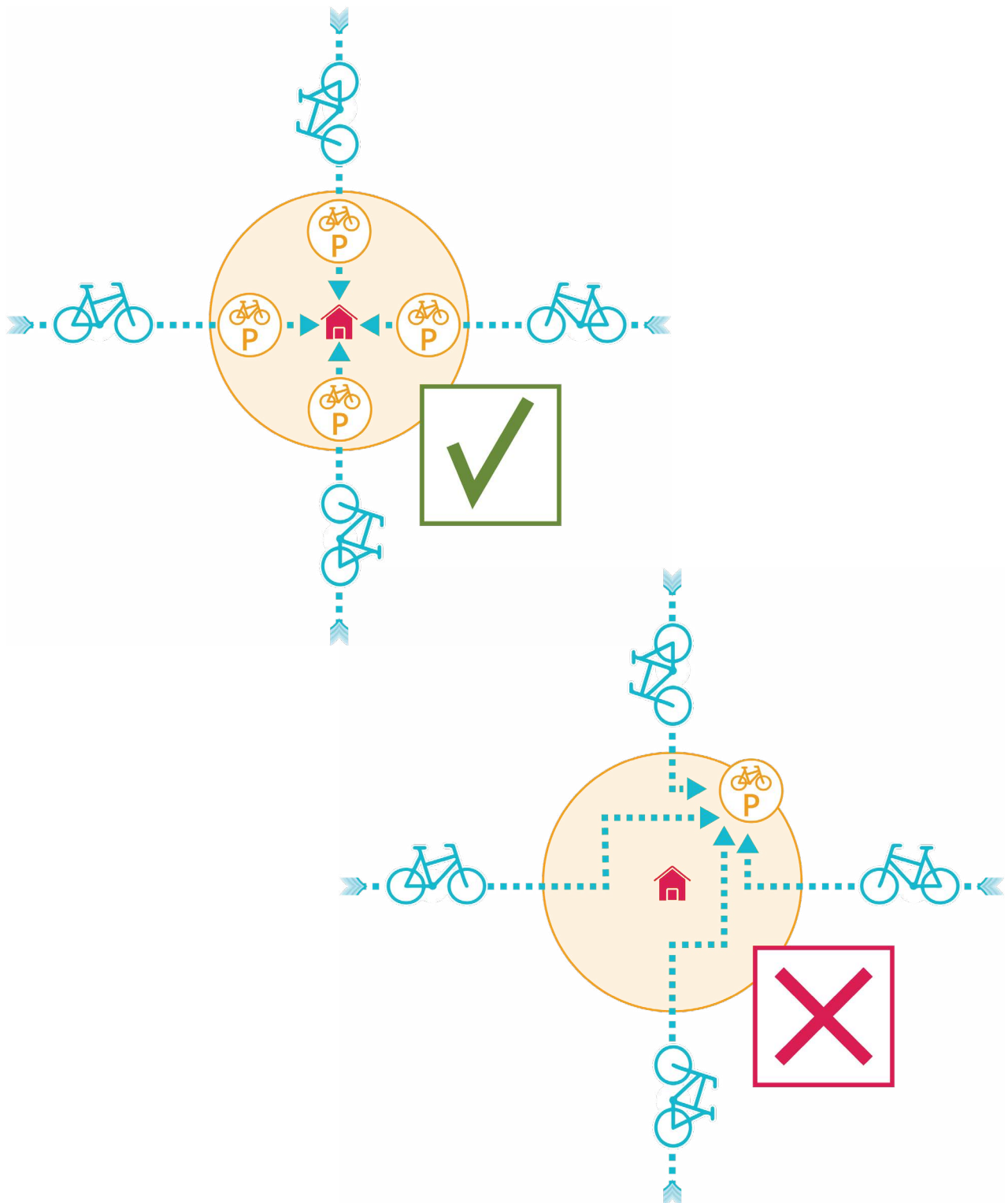
En attraktiv sykkelparkering har alltid kortest mulig avstand til målpunktet. Stor avstand eller omveier for å komme til parkeringen vil virke avvisende på brukerne. I tillegg vil synlighet og sikkerhet være viktige temaer knyttet til lokalisering. Hvis beliggenheten ikke er optimal, bør det kompenseres med bedre adkomst og synliggjøring av tilbudet.

Viktige hensyn som bør ivaretas ved valg av lokalisering er

- God tilgjengelighet uavhengig av hvor man kommer fra
- Synlig og intuitiv plassering i forhold til målpunktet
- God synlighet som bidrar til økt sikkerhet og sosial kontroll
- Tilrettelegger for utforming av en god å trygg adkomst, se neste prinsipp



Figuren viser forholdet mellom tidsbruk på parkeringen og akseptabel avstand fra sykkelparkering til målpunkt. Se også [figuren på side 55 om forholdet mellom tidsbruk på parkeringen og sikkerhet](#), og [figuren på side 57 om forholdet mellom tidsbruk på parkeringen og behov for tilleggsfasiliteter](#). Illustrasjon: Norconsult

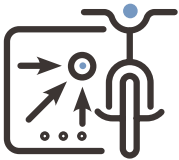


Sykkelparkering skal alltid foregå i én sammenhengende, fremadrettet bevegelse.
Illustrasjon: Norconsult



3

GOD OG TRYGG ADKOMST



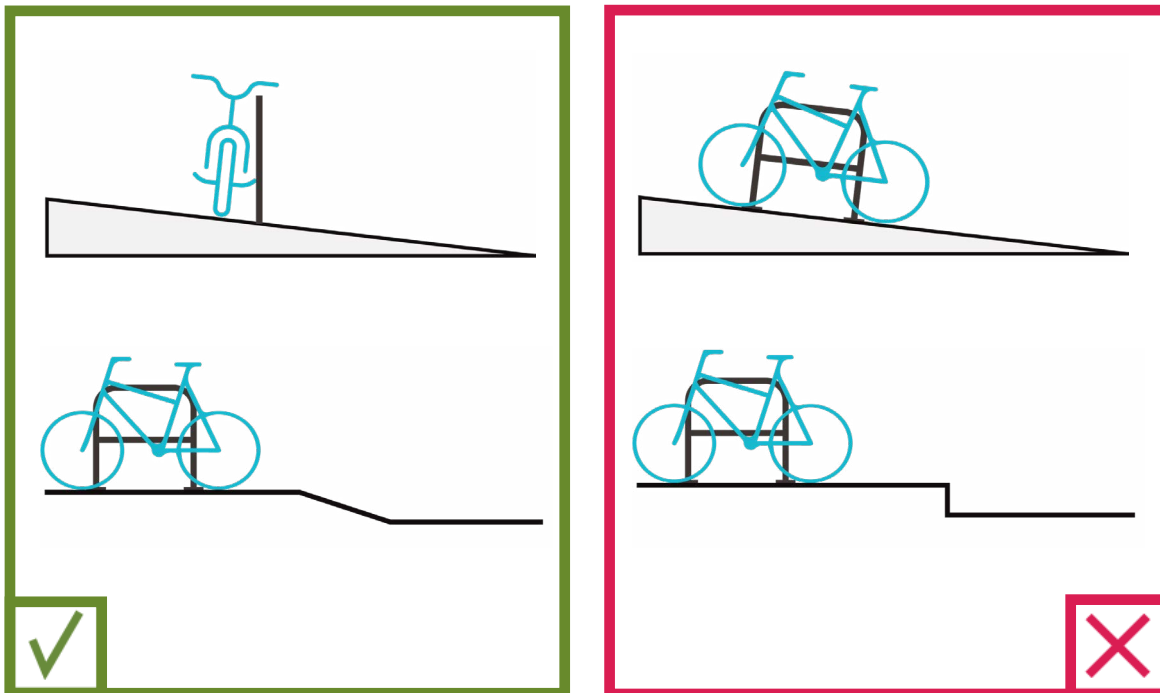
Lokalisering av sykkelparkeringen må ikke bare være nær målpunktet, det må også plasseres slik at det er lett tilgjengelig for de som skal bruke det.

UNIVERSELL UTFORMING

Det skal være enkelt å komme seg til sykkelparkeringen, uten fysiske hindre.

- Sørg for trinnfri adkomst. Unngå kantstein mellom sykkeladkomstveien og parkeringsområdet eller andre former for terskler eller trinn
- Sørg for at gatemøbler, skilt eller annet gateinventar ikke er plassert på en måte som kan hindre adkomsten til parkeringen
- Helning på terrenget inn mot eller på sykkelparkeringen kan skape utfordrende situasjoner og bør unngås. For eksempel ved vått eller glatt underlag
- Monter stativene i riktig retning dersom terrenget heller

Illustrasjon: Norconsult



- ✓ Trinnfri adkomst
- ✓ Stativ montert vertikalt på tvers av helningen

- ✗ Trinn hindrer adkomst
- ✗ Stativ montert på langs av helningen

TRYGG OG SIKKER ADKOMST

Minimer risikoen for at det oppstår utrygge situasjoner i møte med andre syklende, gående og kjørende.

- Tilrettelegg for at de som har parkert sykkelen kan bevege seg videre til fots uten å komme i konflikt med andre syklende som ankommer parkeringen
- Dersom trafikksituasjonen ved parkeringen er uoversiktlig må det sikres gode siktforhold for både kjørende og syklende
- Unngå at syklistene må krysse avkjørsler eller parkeringsområder for bilene dersom det er mulig
- Dersom det er mange gående i området må adkomsten utformes slik at risikoen for konflikter og ulykker minimeres
- Tilrettelegg for at man kan ta sykkelen inn og ut av parkeringsstativet uten at man hindrer andre unødvendig mye



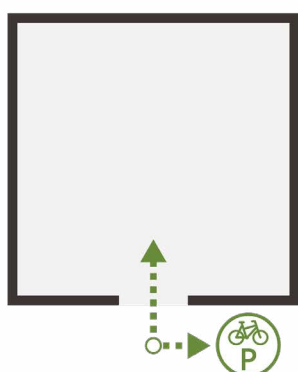
4

LETT Å FINNE

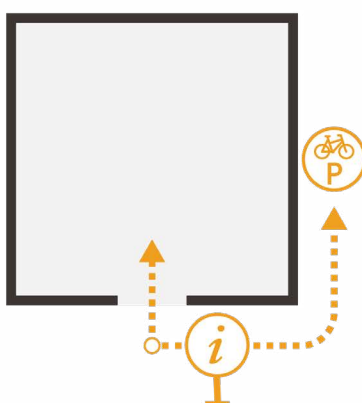


Med unntak av steder der parkeringstilbudet har faste brukere (f.eks. skole- eller arbeidsrelaterte reiser), vil ofte situasjonen være slik at de som har behov for tilbudet ikke kjenner til det ved ankomst. Sørg for at de blir oppmerksomme på det og at det er lett å finne.

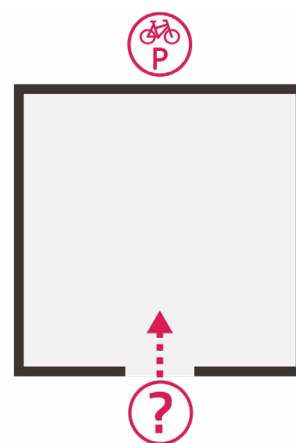
- Ideelt sett er parkeringen lokalisert så optimalt at det er umulig å ikke se den ved ankomst
- Bruk gjerne skilt, kontrastfarger og merking i dekket for å vise vei til parkeringen I vinterhalvåret på morgen og kveldstid vil det være behov for belysning



**OPTIMAL
PLASSERING OG
LETT Å FINNE**



**IKKE OPTIMAL
PLASSERING, MEN
SKILTING GJØR DEN
LETT Å FINNE**



**IKKE OPTIMAL
PLASSERING,
INGEN SKILTING,
VANSKELIG Å FINNE**

Illustrasjon: Norconsult

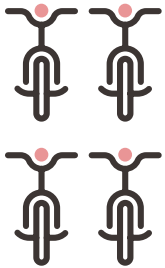


Gjesteparkeringen er lett å finne, mens innendørsparkering er tydelig markert med tekst og figur i veiflaten. Aker solutions, Jåttåvågen. Foto: Fredrik Nårstad Jensen



5

TILSTREKKELIG KAPASITET



OMFANG, TILBUD OG ETTERSPORSEL

Dimensjonering av omfang på sykkelparkeringstilbudet kan være utfordrende. Hvor mange skal vi legge til rette for? Vil en full parkering virke avvisende på brukerne eller finnes det flere alternative tilbud?

Det finnes ingen fast formel for dette, men følgende faktorer bør hensyntas:

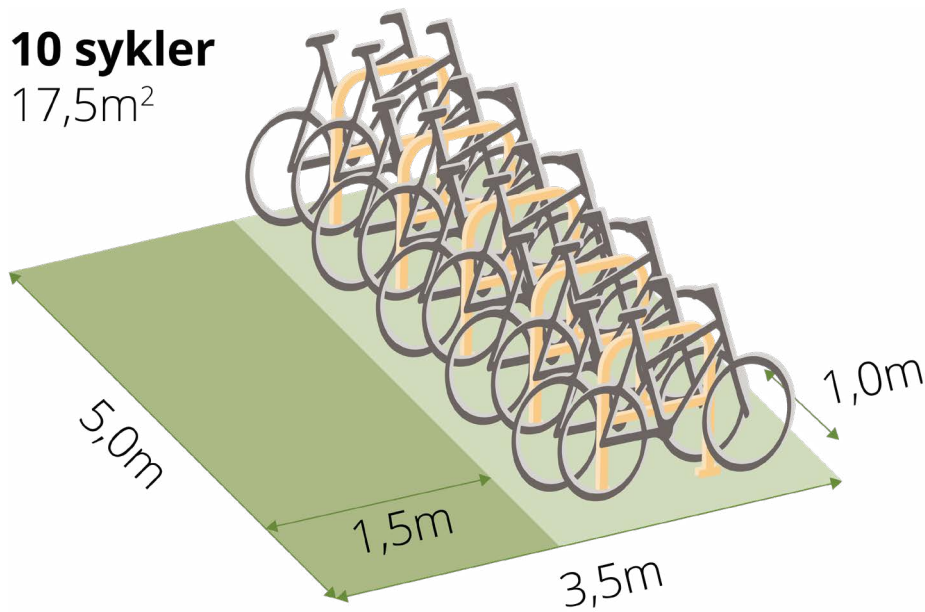
- Når på døgnet eller i uka vil behovet være størst? Legg dette behovet til grunn
- Et godt tilbud utløser ofte økt bruk
- Legg til rette for 20% større kapasitet enn det du antar det vil kunne bli behov for
- Dersom brukerne har flere destinasjoner (stort bygg, kollektivknutepunkt, etc.) bør det vurderes å fordele parkeringstilbudet på flere områder
- Er det rom for å øke kapasiteten i framtiden, dersom det viser seg behov? Hvis mulig bør det tas høyde for framtidig kapasitetsøkning

Basert på behov og omfang kan dimensjonerende mål benyttes for å beregne arealbehov. I en del tilfeller vil dette også foregå omvendt: basert på et allerede gitt areal kan behov og dimensjonerende mål legges til grunn for å beregne hva slags kapasitet og tilbud man vil kunne få til. I begge tilfeller må adkomst og manøvrering av sykler også tas hensyn til.

Anbefalingene må ikke forveksles med kommunale parkeringsnormer som gjelder ved nybygg. Sjekk med din kommune om det finnes lokale bestemmelser eller krav om sykkelparkeringsplasser.

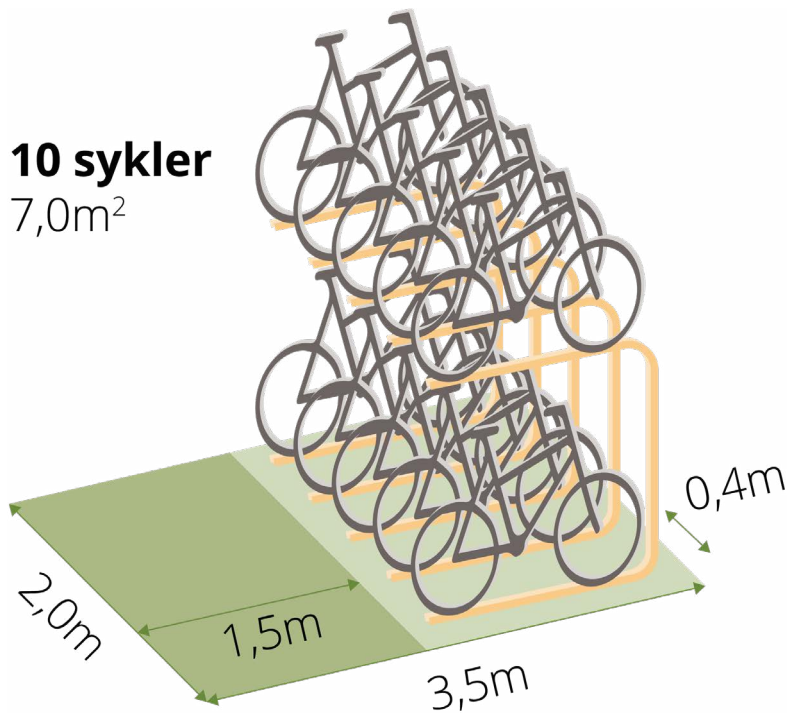
10 sykler

17,5m²



10 sykler

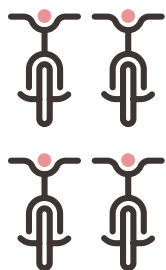
7,0m²



Eksempler på arealutnyttelse for vanlig sykkelstativ (A-stativ) og toetasjessykelstativ. Dersom man skal gi plass til lastesykler ved A-stativene, må dybden økes med minimum 0,6 meter. A-stativene har høy arealutnyttelse da to og to sykler plasseres inntil hverandre på hver sin side av stativet. Illustrasjon: Norconsult

Modell	Bredde sykkel-parkeringsplass (m)	Lengde sykkel-parkeringsplass (m)
Standard sykkel:	0,75	2,00
Sykkel med 3 hjul:	1,20	2,30
Lastesykkel med 2 hjul:	0,75	2,70
Lastesykkel med 3 hjul:	1,20	2,30
Sykkel med vogn:	1,20	3,50

Dimensjonerende mål sykkelparkeringsplasser. Tabell: Futurebuilt



EKSEMPLER PÅ DIMENSJONERING

Nok antall plasser – hva må til?:

FutureBuilt anbefaler følgende beregning av sykkelparkeringsplasser i bolig- og næringsbygg:

Kategori: per 1 000 m ² BRA med unntak av småhus	Alle områder
Boligkompleks	min. 35
Studentboliger	min. 40
Omsorgsboliger/sykehjem	min. 10
Småhus, per bolig	min. 4
Kontor	min. 20
Handel og service	min. 30
Kultur og fritid	min. 20
Industri og lager	min. 5
Overnatting	min. 15
Undervisning	min. 30

Minst 10 prosent av sykkelparkeringsplassene skal dimensjoneres for lastesykkel / spesialsykkel / sykkel med vogn.

BREEAM NOR 2016 benytter en annen beregningsmetode og kravene er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Anbefaling om dimensjonering av omfang på sykkelparkeringen.
Tabell: Futurebuilt (tilsvarende finnes også i den danske cykelparkeringshåndboken fra 2007).

Kolsås sykkelhotell

- Hvor: Kolsås T-banestasjon
- Ferdigstilt: Ikke bygd enda, planlagt ferdigstillelse 2019
- Antall plasser: 143 sykkelparkeringer (83 innendørs og 60 utendørs)
- Fordeling type parkeringsplasser: hensyntatt sykler med ekstra plassbehov, vanlige sykler, lastesykler og har tilrettelagt for ulike stativ (toetasjes-stativ og a-stativ)
- Fasiliteter: servicestasjon
- Totalt areal: 330 kvm

Oslo S sykkelhotell

- Hvor: Oslo sentralstasjon
- Ferdigstilt: 2017
- Antall plasser: 160 sykkelparkeringer
- Fordeling type parkeringsplasser: hensyntatt vanlige sykler og lastesykler, 5 spesialtilpassede stativer til lastesykler. Tilrettelagt med A-stativ.
- Fasiliteter: servicestasjon, kameraovervåket
- Totalt areal: 350 kvm

Kistefossen barnehage

- Hvor: Heggedal i Asker
- Ferdigstilt: 2017
- Antall plasser: 40 sykkelparkeringer og 19 sykkelvognplasser
- Fordeling type parkeringsplasser: Sykkelstativ og hensyntatt sykkelvogner
- Fasiliteter: overbygd areal over mer enn halvparten av sykkelparkeringene
- Totalt areal: 100 kvm

Fornebu S kjøpesenter

- Hvor: Fornebu
- Ferdigstilt: 2014
- Antall plasser: 250 sykkelparkeringer
- Fordeling type parkeringsplasser: kun ett type stativ, hvor det er vanskelig å låse sykkelen i både hjul og ramme
- Fasiliteter: Garderobefasiliteter med dusj for ansatte, skjermer med info om rutetider for kollektiv
- Totalt areal: 820 kvm



6

VELG RIKTIG STATIV



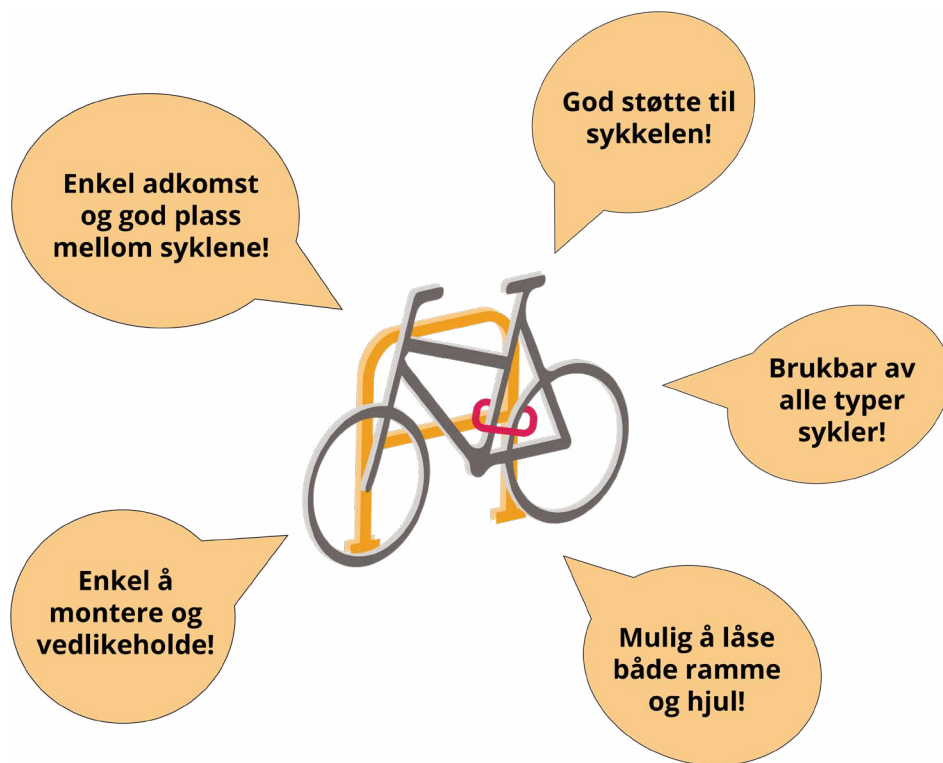
Valg av selve stativet er åpenbart en sentral del av oppgaven knyttet til utforming av en sykkelparkering.

Sentrale faktorer å tenke over når du skal velge stativtyper er

- God støtte til sykkelen
- Brukbar av alle typer sykler
- Brukbar av sykler med bagasjebrett eller kurv foran og/eller bak
- Gir mulighet til å låse både ramme og hjul
- Enkel å montere og vedlikeholde
- Gir god nok avstand mellom syklene

Det finnes flere typer stativer og parkeringstyper:

- **Stativløs parkering**
 - Rimelig alternativ
 - Kan være godt alternativ for deler av innendørs parkeringsanlegg
 - Fungerer dårlig for sykler uten egen støtte
 - Areal må avgrenses, oppmerkes og synliggjøres
 - Gir rom for alle typer sykler og sykkelvogner
- **Parkeringsstativ man plasserer hjulet i eller inntil, inkludert sykkelklemmer**
 - Stor ulempe at det ikke gir mulighet til å låse fast sykkelrammen i stativet siden mange sykler stjeles ved å løsne det fastlåste hjulet fra resten av sykkelen
 - En del varianter passer kun for normale dekktykkelser
 - En del varianter gjør det vanskelig å parkere med kurv eller bagasjebrett foran
 - En del typer kommer som ferdige plate- eller rammemonterte moduler, og er enkle å montere
 - Ferdige moduler har ofte for lite avstand mellom syklene til at større sykler får plass
- **Parkeringsstativer man kan støtte rammen inntil**
 - Gir god støtte til sykkelen
 - Gode muligheter for å låse både ramme og hjul



Illustrasjon: Norconsult

- Passer for alle typer sykler
- En del typer kommer som ferdige plate- eller rammemonterte moduler, og er enkle å montere
- Enkelte kan ønske å ikke støtte sykkelen sin inntil på grunn av slitasje
- Krever riktig avstand slik at kapasiteten blir utnyttet, med en sykkel på hver side av stativet
- **Toetasjesstativ**
 - Arealeffektivt
 - Bør være innendørs eller undertak for å unngå for mye løv. Grus og snø samles mellom og bak stativet
 - For en del kan nivå to være vanskelig eller lite attraktivt å ta i bruk, særlig i stativer uten skinne man kan dra ut og for de som har tyngre sykler
 - En del stativer har for lite plass både i bredde og høyde, som gjør det vanskelig å få sykler inn og ut
 - Passer kun for alminnelige utformede sykler
 - Kan være utfordrende å plassere låsen etter sykkelen er satt på plass
 - Sykler på nivå én kan bli skitne av syklene som står i nivå to på dager med regn og/eller gjennom vinteren



- **Veggmonterte sykkelklemmer og stativer for plassering av sykkel på høykant**
 - Arealeffektivt
 - Kan fungere fint for lette sykler med normal størrelse og dekktykkelse
 - Ikke egnet for tunge sykler, eller sykler av typer som ikke passer inn i klemmen eller skinnen som skal brukes
 - Kan være vanskelig å bruke for en del av brukerne
 - Må synliggjøres slik at brukerne ser tilbudet
 - Stor ulempe at det ikke gir mulighet til å låse fast sykkelrammen i stativet
- **Sykkelbokser**
 - Høy grad av sikkerhet og beskyttelse
 - Kan bookes på forhånd
 - Høyere kostnad i innkjøp og bruk
 - Krever godt vedlikehold og support ved teknisk veil
 - Avgrenset brukergruppe
 - Godt supplement til hovedparkeringstilbudet
- **Overdekt sykkelparkering (i kombinasjon med en eller flere av løsningstypene over)**
- **Innendørs parkering (i kombinasjon med en eller flere av løsningstypene over)**

Valg av type parkering må stå i sammenheng med behov og ambisjoner. I en del tilfeller vil et parkeringstilbud bestå av flere parkeringstyper. Ved valg av parkeringsstativ er det viktig å huske på at en del type stativer kan være utfordrende å bruke for andre enn de med standard utformede sykler. Parkeringstilbudet og valg av stativtyper bør ta høyde for at sykler har forskjellig hjulstørrelse, dekkbredde, rammestørrelse, rammetype, utforming og bredde på styret, utstyr (bagasjebærer, barnestol, sykkelkurv, sykkelvesker osv.), og størrelse på gaffelen til sykkel.

Spesielle sykler har spesielle behov

- **Elsykkel**
 - Krever lading
 - Kan være tunge
 - Dyre sykler, høyt sikkerhetsbehov

- **Lastesykkel/ cargo**

- Krever større plass
- Både to- og trehjuls sykler
- Kasse foran/bak
- Ofte el-sykkel og krever lading
- Dyre sykler, høyt sikkerhetsbehov

A-stativ

Stativtypen Sheffield stand/A-stativ er en klassisk stativtype som av mange vurderes som det best egnede og mest anvendbare stativtypen. Dette er fordi den gir god støtte til sykkelen, kan låses til rammen i sykkelen, kan benyttes av alle typer sykler og plasseres/konfigureres på en rekke forskjellige måter. Stativet har også estetisk sett en enkel og ren utforming som gjør at den passer i alle typer omgivelser og bygningsmiljøer. God nok avstand mellom stativene er viktig slik at kapasiteten blir utnyttet. Det skal kunne låses to sykler til hvert stativ. Med for liten avstand er det en fare for at det kun låses en sykkel til hvert stativ.

Toetasjes stativ

Toetasjes stativ er arealeffektivt, ofte aktuelt å bruke i innendørs parkeringsanlegg eller ved utendørs områder med behov for stor kapasitet.

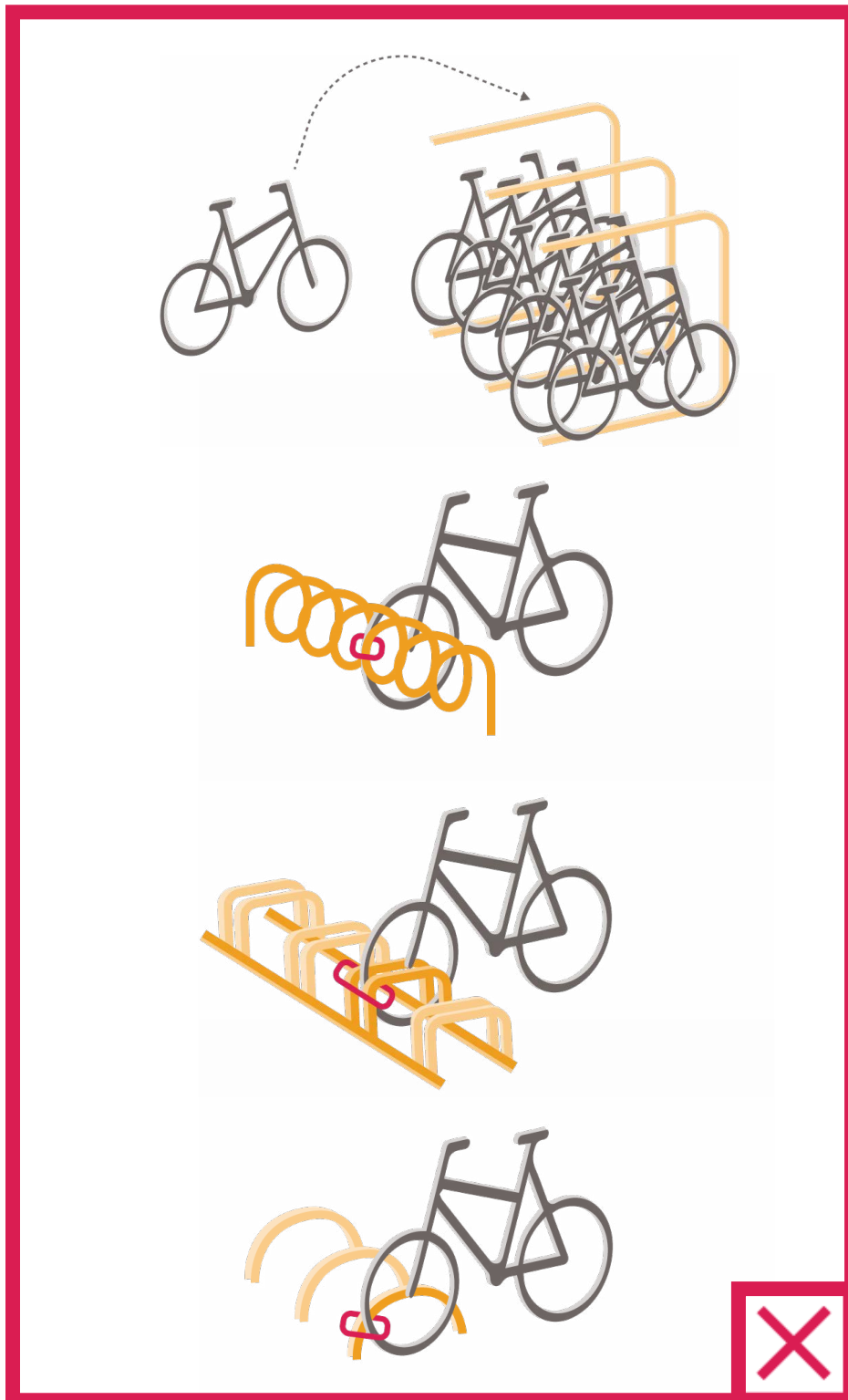
Ved valg av dette er det flere faktorer som er viktig å tenke på

- Sørg for tilstrekkelig med plass foran stativet, slik at man kan ta ut sykkel fra 2.etasje og samtidig som andre kan passere
- Det anbefales å velge toetasjes stativ med uttrekkbar skinne som har hydraulisk heve/senkefunksjon. Skinnen bør også kunne «låses» i nedre posisjon, slik at man kan gjøre parkeringen i to trinn. Først trekke ut skinnen og låse posisjon. Deretter sette sykkelen skrått oppi mens stativet står i ro. Når man løfter skinnen ut av «hakket» den står i, vil hydraulikken hjelpe til med å løfte sykkelen opp
- Velg stativer med en lav bøyle i hver ende av skinnen for å kunne låse sykkelen fast i skinnen
- Velg stativer med forskjøvet høyde på 1.etg, slik at forhjulet settes inn høyere på annenhver sykkel i bredden.
- Det kreves egne plasser til sykkelvogner og lastesykler ved siden av toetasjesstativene
- Anbefales innendørs, eller med tak og vegger for å hindre at mye løv, snø og grus samles mellom og bak stativet



Illustrasjon: Norconsult

- ✓ God støtte til hele sykkelen
- ✓ Mulig å låse både hjul og ramme
- ✓ Skader ikke sykkelen
- ✓ Ved 2.etg: Nedtrekkbar skinne, helst hydraulisk ►



Illustrasjon: Norconsult

- ❌ Kun støtte til hjul, ikke ramme
- ❌ Kun mulig å låse hjul
- ❌ Sykkelen kan falle og bli skadet
- ❌ Ved 2.etg: Sykkelen må løftes



7

TILPASS SIKKERHETSNIVÅET



Det er alltid viktig å kunne låse sykkelen sikkert, og i enkelte sammenhenger er det også ønskelig med adgangskontroll til et avsperrert område og overvåkning.

Dårlig muligheter til å låse sykkelen sikkert, eller lokalisering som gjør at brukerne ikke føler seg trygge på sikkerheten, bidrar sterkt til at reisende velger andre transportmidler.

Figuren til høyre viser sammenhengen mellom generelle behov for sikkerhet sett i sammenheng med hvor lenge parkeringen tas i bruk. Vurder sikkerhetsnivået du kan tilby med dette som utgangspunkt!

Selv korte stopp krever god sikkerhet, særlig i byområder. Se avsnittet om valg av riktig stativ om stativtyper som i forskjellig grad tilrettelegger for å låse sykkelen på en god og effektiv måte. For innendørsparkering bør det unngås god innsikt til syklene. Foliert eller frostet glass kan sikre dette uten å fjerne alt dagslys.



Illustrasjon: Norconsult

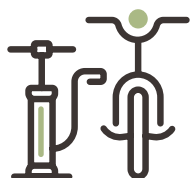
Avlåst og overbygget parkering med utvalg av stativtyper på Stavanger Universitetssykehus.
Foto: Jan Åge Moen





8

TILBY NOE EKSTRA

**TILLEGGSFASILITETER**

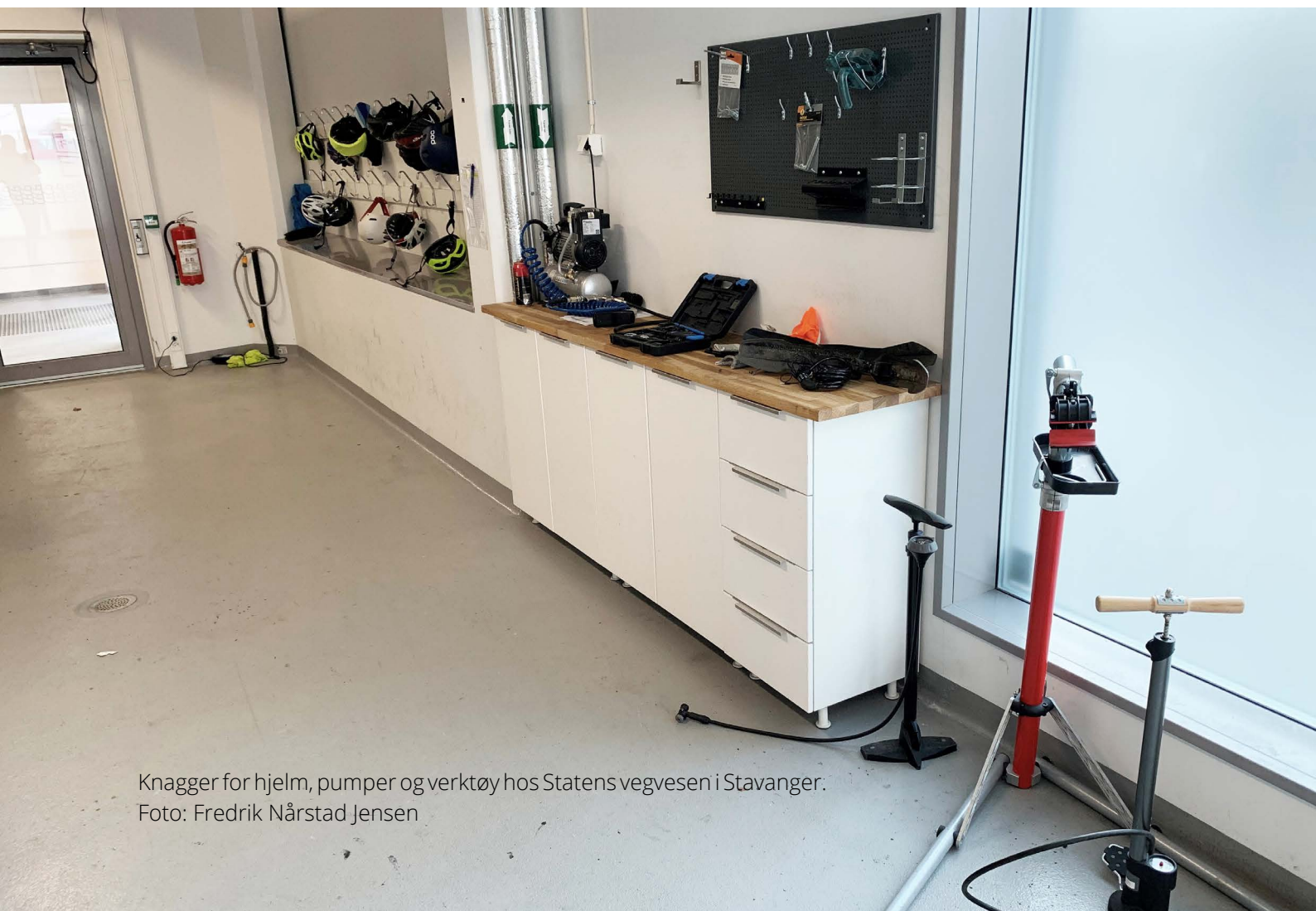
Utover selve parkeringen vil det i en del tilfeller være aktuelt å tilby tilleggsfasiliteter til brukerne for å sikre et attraktivt tilbud. Aktuelle tilleggstenester er

- Servicepunkt med verktøy og pumpe
- Servicepunkt med vask
- Låsbare oppbevaringsskap
- Tørkemuligheter for klær og sko
- Dusj og garderobe
- Ladefasiliteter for el-sykler
- Vann eller kaffe
- Andre tilbud? Vær kreativ!

I kapittelet valg av løsning er fasiliteter og behov beskrevet for hvert enkelte type sted og bygg. I tabellen til høyre vurderes behov for tilleggsfasiliteter ut ifra forskjellige typer hvor lang tid brukerne parkerer sykkelen sin. Bruk gjerne denne tabellen som et utgangspunkt for å vurdere behov for tilleggsfasiliteter.



Illustrasjon: Norconsult



Knagger for hjelm, pumper og verktøy hos Statens vegvesen i Stavanger.
Foto: Fredrik Nårstad Jensen



9

TENK PÅ DRIFT OG VEDLIKEHOLD



Drift og vedlikehold må tas inn i planleggingen tidlig for å gi et fullstendig bilde av ressursbehov og konsekvenser av valg av løsninger.

Viktige hensyn som bør vurderes ved valg av løsninger er

- Vil det være behov for å rydde løv eller snø i høst og vinterhalvåret? Vil valg av mulige lokaliseringer påvirke graden av behov for dette, og gjennomførbarhet? Sørg for å tilrettelegge atkomstsituasjon og areal til vinterdrift dersom det er aktuelt
- Gir valg av stativtype og parkeringsfasiliteter mulighet til å holde hele eller deler av parkeringstilbudet åpent hele året, uavhengig av vær? En del stativtyper vanskeliggjør eksempelvis snørydding (se foto). Velg stativtype som sikrer helårsdrift
- Etabler rutiner for fjerning av gjenglemte sykler
- Innendørsparkering krever jevnlig rengjøring
- Garderobefasiliteter krever jevnlig rengjøring og rutiner for fjerning av eventuelt gjenglemte tøy, etc.
- Tilleggsfasiliteter som servicestasjon, garderobe, dusj, vil ha en driftskostnad. Husk å ta høyde for den, slik at sykkelparkeringen din ikke forfaller
- Ta hensyn til kummer, sluk og overvann – unngå at parkeringen er lokalisert i områder der det samler seg vann
- Unngå lokaliseringer av anlegget som gir risiko for skade på stativer knyttet til vinterdrift, påkjørsel eller andre hendelser dersom det lar seg gjøre
- Hvor enkelt vil det være å erstatte skadede stativer dersom behov? Muliggjør valgt stativtype å erstatte enkelte deler? Hvordan påvirker eventuell fundamentering muligheten for å gjennomføre dette raskt og enkelt ved behov. Sørg for å sjekke dette før du velger stativtype



Ødelagte sykler, søppel og sneiper gjør at sykkelparkeringen fremstår som hverken attraktiv eller trygg.
Foto: Christoffer Olavsson Evju

En del typer stativer er utfordrende å vedlikeholde ved snøfall (til venstre). Riktig type stativ eller overdekt parkering sikrer helårstilbud (til høyre). Sykkelparkering på Kronsberg kultur- og kunnskapssenter.
Foto: Christoffer Olavsson Evju





10

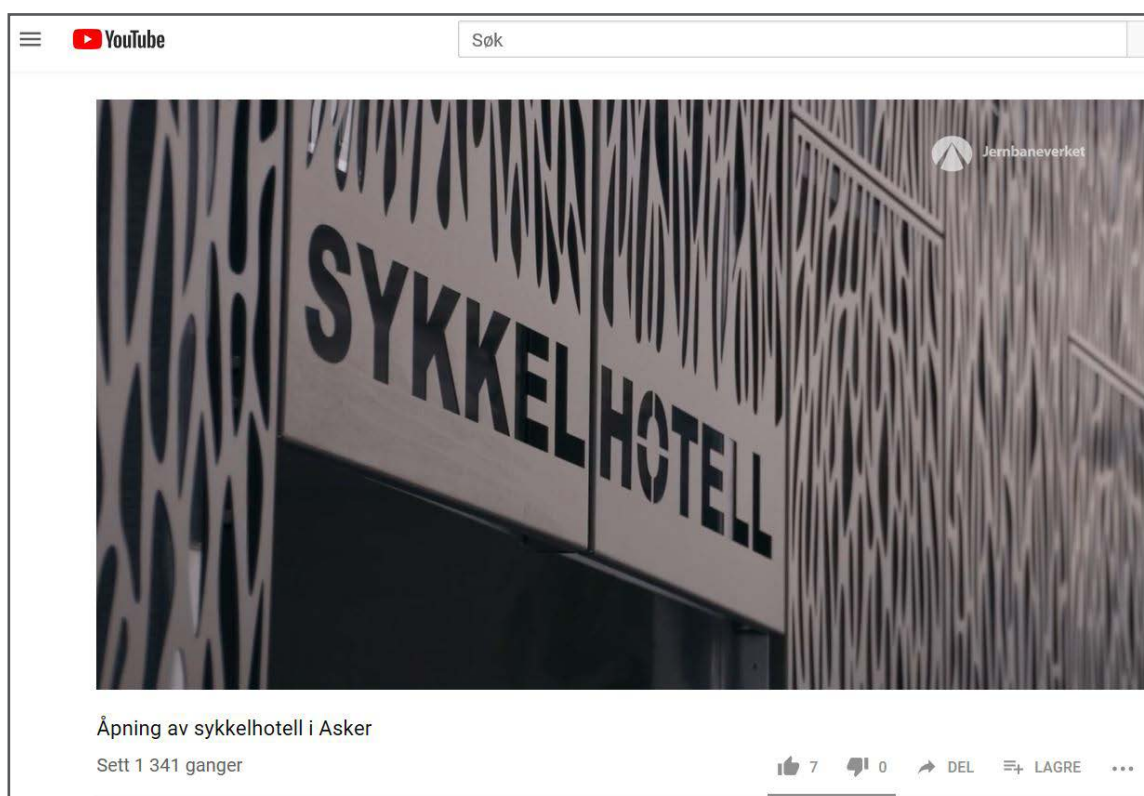
MARKEDSFØR TILBUDET



Sykkelparkeringen står flunkende ny og klar til innrykk, så hva gjør du? Skryter av hvor fint og bra det er blitt selvfølgelig!

Markedsføring av tilbudet sørger for at alle potensielle brukere og kunder blir kjent med innsatsen du har gjort, og tilbudet de nå har fått. Det er mange måter å gjøre det på:

- Marker det nye tilbudet med en offisiell åpning!
- Er du næringsdrivende? Gi rabatt til alle syklende kunder den første uken etter ny sykkelparkering er på plass!
- Benytt sosiale medier, spre budskapet.
- Representerer du en virksomhet eller institusjon? Informer om det nye tilbudet på intranett og/eller felles epost til de ansatte og brukere av bygget.
- Marker åpningen av det nye tilbudet med en kampanje for å øke sykkelandelen på arbeidsplassen barnehagen eller skolen din?
- Finn gode ambassadører og gode rollemodeller som har innflytelse på målgruppen
- Skryt hemningsløst til alle du møter om hvor bra det er blitt!



Åpningen av Asker sykkelhotell ble markert med et publikumsarrangement, som ble dokumentert, filmet og senere publisert som en minidokumentar på YouTube og spredd via sosiale medier.

Foto: Terje Fjeldsgård Andersen/Jernbaneverket

kap.
4GJENNOMFØRING
OG BUDSJETTERING

Gjennomføring vil være en viktig del av planleggingen av anlegget. Hvor tidkrevende vil det være å få etablert sykkelparkeringstilbudet, og hva vil det koste? En god sykkelparkering behøver ikke være dyr, og det er ikke alltid slik at høy kvalitet gir høyere kostnader. De ti prinsippene for god sykkelparkering skal bidra til god kvalitet på tilbudet, uavhengig om det er omfattende og stort anlegg knyttet til nybygg eller enkle tiltak som utbedrer sykkelparkeringstilbudet ved eksisterende funksjoner.

Krav til gjennomføring og nivå på kostnadene avhenger av en rekke faktorer. Under finner du en oversikt med anbefalinger og beskrivelse av hensyn som bør avveies ved valg av løsning, og som vil påvirke dette.

Særlig fire faktorer må vurderes, og de må vurderes i sammenheng:

- Investeringskostnader og tilbydere
- Søknadskrav
- Etablering og montering
- Drift og vedlikehold

STEG 1: LAG EN ENKEL PROSJEKTBESKRIVELSE

- Som grunnlag for å innhente informasjon om krav, investerings- og monteringskostnader og vurderings av driftskostnader bør det innledningsvis lages en enkel prosjektbeskrivelse med skisser og funksjonsbeskrivelser. Bruk denne veilederen som grunnlag. Skissen må minimum vise plassering, areal, adkomst og funksjoner (parkeringsstativer og fasiliteter).
- Prosjektbeskrivelsen er grunnlag for å ta kontakt med tilbyder av utstyr, entreprenør/håndverker og kommune. Basert på svar og informasjon fra disse kan prosjektbeskrivelsen videre bearbeides og tilpasses behov, muligheter og ressurser.

STEG 2: HENT INN INFORMASJON FRA:

- **Tilbydere av utstyr**

Selve kostnaden knyttet til utstyr og materialer må hentes inn fra tilbyder. Prosjektbeskrivelsen skal gi en oversikt over hva du trenger av stativer, inventar, etc. inkludert mengder. Be helst om pris fra minimum tre tilbydere. Husk også å be om informasjon om leveringstider og eventuelle leveringskostnader.

- **Kommunen**

Er det søknadskrav på tiltaket du skal gjennomføre? Finnes det lokale krav, eller har område en regulering med bestemmelser som påvirker tiltaket. Det vil kommunen kunne bidra med svar på. Ta kontakt så fort du har en prosjektbeskrivelse å vise frem. Kommunen vil kunne informere om eventuelle krav, og eventuelt hvordan valg av lokalisering eller løsning påvirker krav.

- **Entreprenør**

Etablerings- og monteringskostnaden er en viktig del av kostanden. Vurder denne opp mot valg av løsning. En del stativer er billige i innkjøp men dyre å montere, og omvendt. Se dette i sammenheng før du tar et valg. Sjekk monteringsbehov fra leverandør.

- Må det graves?
- Må det støpes?
- Må det bygges?
- Trenger jeg elektrisitet?
- Må det gjøres tiltak knyttet til overvann eller eksisterende kum eller infrastruktur under bakken?
- Kan stativet monteres på en plate som settes rett på bakken?



- Stativer som kan monteres uten behov for punktene nevnt over vil være betydelig billigere å etablere. Platemonterte stativer er også mer fleksible dersom det vil være behov for å flytte dem midlertidig eller permanent.
- Ved behov for entreprenør, så be om kommentar på om anbudsgrunnlaget er fullstendig eller om de vurderer det slik at det vil komme kostnader det ikke er pekt på i prosjektbeskrivelsen. Det er ikke alltid lett å ha fullstendig oversikt over dette dersom man ikke selv er fagperson på området.

STEG 3: TA HØYDE FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD

- Kostnader knyttet til drift og vedlikehold bør tas med dersom du ønsker å skaffe deg et realistisk bilde av totalkostnad. Se avsnittet om drift og vedlikehold som grunnlag for å vurdere hvordan dette eventuelt påvirker kostnadene.

STEG 4: REVURDER OG OPPDATER PROSJEKTBEKRIVELSE

- Basert på informasjonen du har skaffet deg over kan du bearbeide planene for prosjektet og tilpasse det dine behov, muligheter og ressurser. Bruk de ti prinsippene for god sykkelparkering aktivt og vurder kvalitet opp mot ressursbruk og kostnader. Ikke glem brukeren av tilbudet. En dårlig sykkelparkering som ikke tas i bruk er dårlig bruk av penger, uansett budsjett.

STEG 5: SETT I GANG!

- Lykke til og takk for at du tenker på syklistene!





kap.

5

INSPIRASJON

BARNEHAGE

Sykkelvognhuset ved Stokka barnehage.

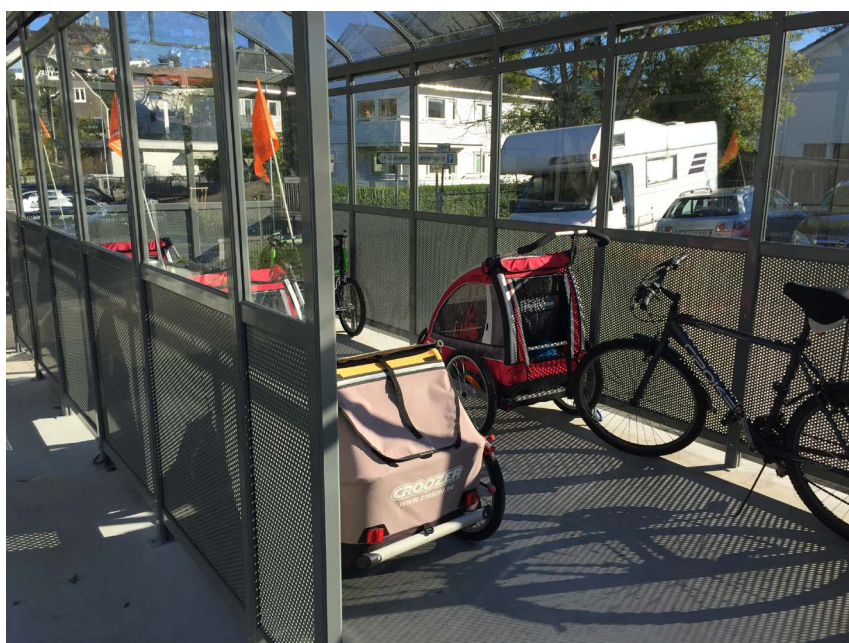


Foto: Roar Børresen



Foto: Roar Børresen

BEDRIFTER OG INSTITUSJONER

Servicefunksjoner og avlåst sykkelparkeringshus ved Stavanger universitetssykehus.



Foto: Jan Åge Moen



Foto: Jan Åge Moen



BOLIGSAMEIER OG BORETTSLAG

Borettslag på Jåttå har tilrettelagt med avlåst sykkelparkering for ulike type sykler og med tydelig inngangsparti.

Foto: Fredrik Nårstad Jensen



FORRETNINGER

Sykkelparkering utenfor en forretning i Stavanger sentrum (øverst) og utenfor Meny på Stadionparken i Jåtttevågen (nederst).



Foto: Roar Børresen



Foto:
Fredrik Nårstad
Jensen



IDRETTS-, AKTIVITET- OG REKREASJONSOMRÅDER

Sykkelparkering ved Nye Gamlingen svømmehall og treningssenter (øverst) og Randaberghallen i Stavanger (nederst).



Foto:
Jens Glad
Balchen

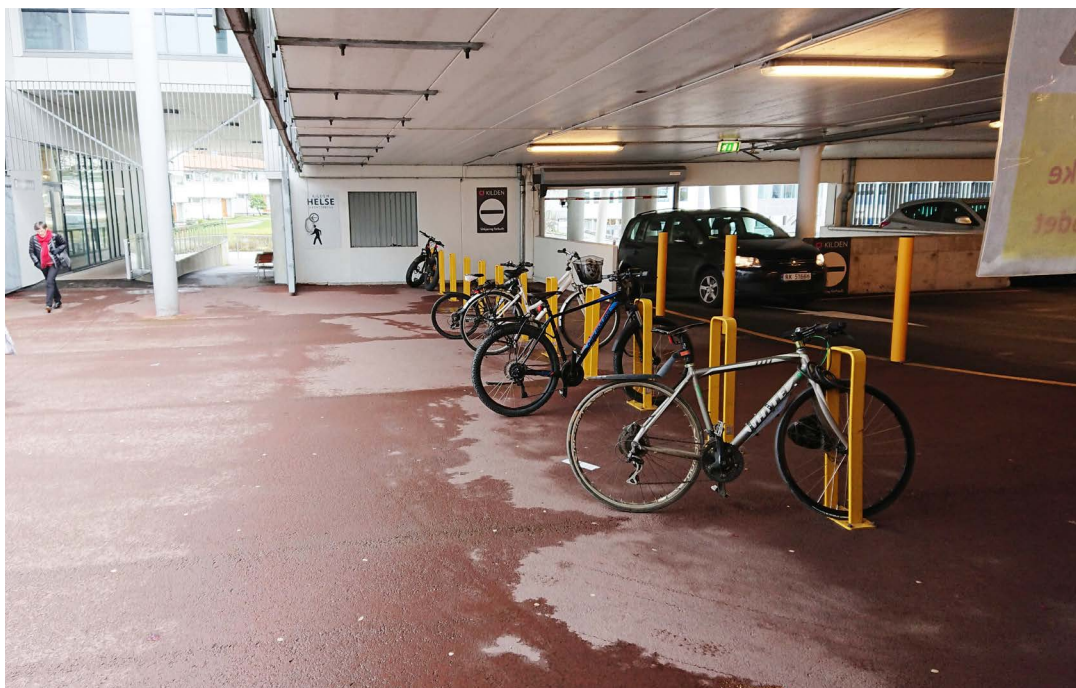


Foto:
Fredrik Nårstad
Jensen

KJØPESENTRER

Sykkelparkering ved Kilden kjøpesenter.

Foto: Jens Glad Balchen





KOLLEKTIVTERMINALER OG HOLDEPLASSER

Madlakrossen holdeplass med sykkelbokser (øverst) og Stavanger sykkelhotell (nederst) som er lokalisert på stasjonen.



Foto:
Fredrik Nårstad
Jensen

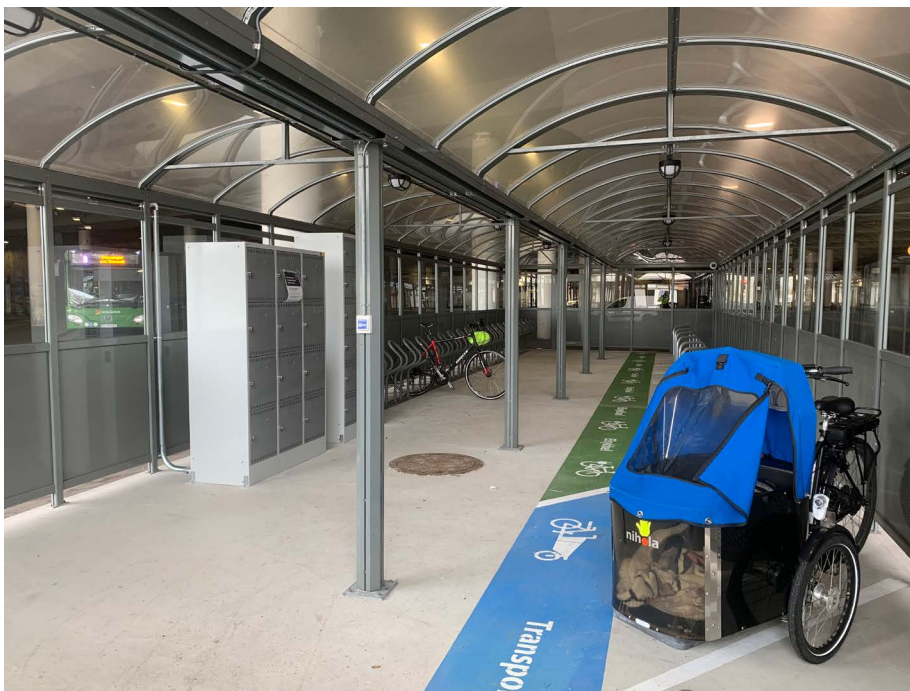


Foto: Holger Pansch

KULTUR- OG TJENESTETILBUD

Sykkelparkering ved Stavanger kulturhus (øverst), hvor det både er bibliotek og kino, og sykkelparkering ved Stavanger konserthus (nederst).



Foto: Roar Børresen



Foto: : Holger Pansch



SENTRUM OG BYGATER

Sykkelparkering i bygater i Stavanger sentrum.

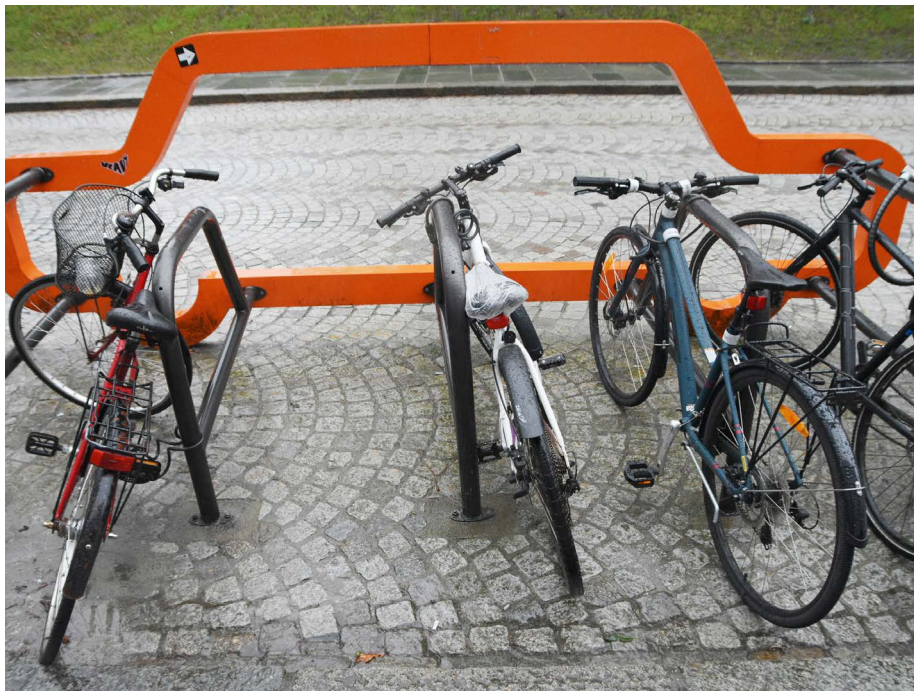


Foto: Christoffer
Olavsson Evju



Foto: Roar Børresen

SKOLER

Sykkelparkering for vanlige sykler og sparkesykler ved Husabø skole i Egersund (øverst), og sykkelparkeringen ved Kannik ungdomsskole i Stavanger (nederst).



Foto: Eigersund kommune



Foto: Roar Børresen



GODE EKSEMPLER PÅ SYKKELPARKERING PÅ NETT

- Kistefossen barnehage i Asker
- Nordea hovedkontor, Majorstua i Oslo
- Fornebu S kjøpesenter
- Oslo S sykkelhotell
- Rykkinn skole
- Hovseter skole
- Bakklandet i Trondheim

Sykkelparkering i Haakon VII's gate i
Stavanger sentrum.
Foto: Christoffer Olavsson Evju



KILDER

SYKKELVEILEDERE

Danske Cyklist Forbund (2007) Cykelparkeringshåndbog. København: Danske Cyklist Forbund.

Futurebuilt (u. å.) Sykkelvenlige bygg - en veileder. Oslo: Futurebuilt.

Norconsult (2017) Kort utredning av sykkelparkering på Grünerløkka. Sandvika: Noconsult.

Dero (2015) Pocket guide to bike parking. Sandvika: Dero.

Statens vegvesen (2007) Sykkelparkering. Oslo: Statens vegvesen.

Oslo kommune (2018) Sykkelparkering i det offentlige rom. Veileder. Oslo: Oslo kommune.

REFERANSER EKSEMPEL PÅ DIMENSJONERING

Kolsås sykkelhotell:

<https://www.futurebuilt.no/Nyheter#!/Nyheter/Studentervant-sykelhotellkonkurranse>

Oslo S sykkelhotell:

<https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykel/sykelhotell/#gref>

Kistefossen barnehage:

<https://www.asker.kommune.no/barnehage/barnehagene/kistefosssdammen-barnehage/>

<https://www.asker.kommune.no/samfunnsutvikling/futurebuilt/kistefosssdammen-barnehage/>

<https://www.futurebuilt.no/Forbildeprosjekter#!/Forbildeprosjekter/Kistefosssdammen-barnehage>

Fornebu S:

<https://www.fornebu-s.no/miljo-pa-fornebu-s/miljoprofil/>

<https://www.fornebu-s.no/parkering/>

<https://www.arkitektur.no/fornebu-s>

INFO

Sykkelveilederen er utarbeidet på oppdrag for Kolumbus AS

Prosjektleder | Randi Markvardsen

Prosessledelse, innhold og utforming | Norconsult AS

By- og stedsutvikling, Sandvika

Prosjektleder | Christoffer Olavsson Evju

Landskapsarkitekt | Signe Egeland Sanda

Byplanarkitekt | Isaak Elias Skjeseth Bashevkin

Arbeidet har foregått i tett dialog med arbeidsgruppen

Jens Glad Balchen | SLF (Syklistenes Landsforening Nord-Jæren og Ryfylke)

Christian Tønnevold | Stavanger Parkering

Holger Pansch | Stavanger på Sykkel

Hans Petter Jakobsen | Bane NOR

Jan Åge Moen | Helse Stavanger HF

Yngvar Skoland | Base Property

Fredrik Nårstad Jensen | Statens vegvesen Region vest

Helmer Berre | Rogaland fylkeskommune

Randi Markvardsen | Kolumbus AS

Christoffer Olavsson Evju | Norconsult AS

Takk for innsatsen!

TILBAKEMELDING

Har du innspill eller gode eksempler på sykkelparkeringer?

Veilederen som verktøy

Hva savner du, hva kunne vært bedre, hva kunne vært omtalt grundigere eller mer presist? Har du innspill til veilederen, eller gjort deg erfaringer med å bruke den som du vil dele med oss? Gjennom 2019 ønsker vi å samle inn brukererfaringer fra dere som bruker veilederen. Send oss en epost!

Gode forbildeeksempler

Har du gode eksempler på sykkelparkeringer, som er i tråd med denne veilederen? Vi ønsker å ta inn flere gode eksempler ved neste revisjon av veilederen. Send oss bilder, navn på sted og hvem som skal krediteres bildene.

Dersom du har eller skal ta bilder, foretrekker vi bilder av sykkelparkeringer med

- sykler i stativene
- mennesker på bildene
- Flere bilder av anlegget, både oversikt og detaljer

Kontakt: sykkelparkering@kolumbus.no



ENHVER SYKKELTUR STARTER OG ENDER
MED EN

PARKERT SYKKEL



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



Kolumbus



Bymiljøpakken

Norconsult 
By- og stedsutvikling