



Sarpsborg
kommune

Veileder for offentlig sykkelparkering i Sarpsborg kommune



Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering

April 2025



Innhold	
SAMMENDRAG	3
1 INNLEDNING	4
BAKGRUNN	4
OVERORDNEDE PLANER SOM GJELDER FOR SARPSBORG KOMMUNE	4
2 PRINSIPPER FOR FUNKSJONELL SYKKELPARKERING	6
PARKERINGSBEHOV	7
VARIGHET	7
LOKALISERING	7
GATEPARKERING	8
TILLEGGSFASILITETER	9
3 UTFORMING	10
UTFORMING	12
INNENDØRS PARKERING	13
DIMENSJONERENDE MÅL	13
STATIVER	16
UTFORMING A-STATIVER	19
4 VALG AV LØSNING	23
SENTRUM	23
SKOLER	25
ARBEIDSPLASSE	29
TUROMRÅDER	30
KOLLEKTIVHOLDEPLASSER/INNFARTSPARKERING	31
IDRETTSANLEGG	33
BUTIKK/FORRETNINGER	34
EKSISTERENDE BYGG	35
5 PLAN FØR GJENNOMFØRING	36
KILDER	37

Sammendrag

Veileder for offentlig sykkelparkering i Sarpsborg kommune skal være et hjelpemiddel for kommunen eller andre som ønsker å utbedre eller etablere parkeringstilbudet til syklende. Veilederen gir føringer og anbefalinger for utforming og etablering av gode sykkelparkeringer. Det er viktig at kommunen får et helhetlig og godt tilbud.

Tilgjengelig sykkelparkering nært reisemålet er en avgjørende betingelse for at flere skal benytte sykkel som framkomstmiddel. Gode funksjonelle parkeringsløsninger som sørger for at sykkel står stødig og trygt er viktig hvis vi skal få flere til å velge sykkel fremfor bil. Alle sykkelreiser starter og slutter med en parkert sykkel.

Veilederen er delt inn i 5 kapitler:

1. *Innledning*: Beskriver bakgrunnen for hvorfor Sarpsborg kommune har valgt å utarbeide en veileder for etablering av sykkelparkering. I dette kapitlet står det blant annet om hvilke normer og retningslinjer som gjelder.
2. *Prinsipper for funksjonell sykkelparkering*: Beskriver hva man bør tenke på når man skal etablere sykkelparkering. Her står det noe om parkeringsbehovet, varighet på sykkelparkering (korttidsparkering og langtidsparkering), gateparkering og tilleggsfasiliteter.
3. *Utforming*: Beskriver hvordan en sykkelparkering skal utformes. Her står det blant annet om dimensjoner på sykler og sykkelparkering.
4. *Valg av løsning*: Beskriver behovene og prioritering ved utforming av sykkelparkering. Det er forskjellige behov på de forskjellige lokasjonene som er omtalt i dette kapitlet.
5. *Plan før gjennomføring*: Hva bør man tenke på før man starter planleggingen av sykkelparkering.

Etablering av andre sykkelparkeringsløsninger i kommunale prosjekter enn hva som er beskrevet i denne veilederen, skal godkjennes av kommunens samferdselsavdeling.

1 Innledning

Bakgrunn

En sykkel tur starter og slutter alltid med en parkert sykkel. Derfor er det viktig at kommunen tilrettelegger for en god og trygg sykkelparkering, for å få flere til å velge sykkel fremfor bil.

Det er et behov for å utbedre sykkelparkeringer på skoler, arbeidsplasser, ved næringsvirksomhet, kollektivholdeplasser, sentrum, parker og turområder i hele kommunen. Det er ikke en type løsning som passer for alle steder. Derfor har kommunen utarbeidet en veileder som skal si noe om standard og utforming etter behov og forhold.

Dette dokumentet inneholder informasjon om hvordan sykkelparkeringer bør utformes i kommunen. Prinsipper på utforming og standardløsninger for forskjellige steder er beskrevet og gir grunnlag for å vurdere gode løsninger etter behov.

Overordnede planer som gjelder for Sarpsborg kommune

Arealplanen

I Kommuneplanens arealdel 2024-2036 stiller Sarpsborg kommune krav til sykkelparkering i nye utbyggingsprosjekter i kommunen utenfor sentrum.

Sentrumsplanen

Kommunedelplan for Sarpsborg sentrum stiller krav til sykkelparkering i nye utbyggingsprosjekter. Det er blant annet krav til minimum antall parkeringsplasser, krav til hvor mange plasser som skal ha takoverbygg og krav til mulighet for ladning av elsykler ved offentlige bygg.

Bypakke Nedre Glomma

Bypakke Nedre Glomma (BNG) er et samarbeid mellom Østfold Fylkeskommune, Statens vegvesen, Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Jernbanedirektoratet. Gjennom statlige avtaler har BNG forpliktet seg til en nullvekst i personbiltransport. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser og at all trafikkvekst skal tas enten med kollektiv, sykkel eller gange.

For at BNG skal klare målet med nullvekst av personbiltransport kommunen nødt til å prioritere gode sykkelparkeringer.

Hovedsykkelveier for Sarpsborg og Fredrikstad

Hovedsykkelveier for Sarpsborg og Fredrikstad er en plan som består av en strategidel og en handlingsdel. Strategidelen viser ambisjonene til sykkelsatsningen og prinsipper for hovedsykkelveinettet, mens handlingsdelen konkretiserer tiltaksbehovet og prioriteringer mellom rutene.

Et av målene er å legge til rette for rikelig med sykkelparkeringsplasser, med mulighet for å låse fast sykkelen.

Sarpsborg kommunes veinorm

Veinormen i Sarpsborg kommune skal sørge for at gater og veier planlegges og bygges på en måte som skaper et trygt og velfungerende veinett tilpasset dagens krav.

Veinormen beskriver krav og retningslinjer ved planlegging og utbygging av kommunale veier og andre samferdselstiltak. Når kommunens veinorm skal revideres vil offentlig sykkelparkering omtales, noe gjeldende veinorm ikke gjør. Mens denne veileder gir prinsipper og skal veilede for å etablere en god sykkelparkering.

2 Prinsipper for funksjonell sykkelparkering



Det er viktig å fokusere på brukeren som skal benytte sykkelparkeringen og deres behov. Prinsippene ovenfor gir en veiledning om hva man bør vurdere, og er listet opp og kort beskrevet nedenfor:

Riktig lokasjon	•Parkeringen skal være lett tilgjengelig og nært reisemålet.
God og trygg adkomst	•Adkomst må være universelt utformet, slik at man kan sykle direkte til parkeringen uten hindringer.
Kapasitet	•Parkeringen må dimensjoneres med nok plasser. Et godt tilbud skaper etterspørsel. Det er derfor viktig å dimensjonere parkering med tilstrekkelig parkeringsplasser.
Riktig stativ	•Stativene må passe alle typer sykler. Parkeringen skal gi støtte og mulighet for å låse både hjul og ramme.
Tilleggsfasiliteter	•Ekstra tjenester kan gjøre parkeringen mer attraktiv.
Drift og vedlikehold	•Funksjonelle og robuste stativer gir lengre levetid og kan være enklere å vedlikeholde.
Trygg sykkelparkering	•Låsbare og overvåkede parkeringsanlegg reduserer tyveri og hærværk.



Parkeringsbehov

Sentrumsplanen setter krav til sykkelparkering og sykkeltilrettelegging i sentrum, og kommunens arealplan setter krav til sykkelparkering utenom sentrum. Sentrumsplanen og kommunens arealplan stiller krav til minimum antall plasser og antall plasser som skal være under tak. Dette er et grunnlag for tilrettelegging i Sarpsborg. I tillegg må man vurdere om det er et behov utenom dette. Et godt tilbud skaper etterspørsel.

Varighet

Brukerens behov varierer av varighet på parkering og formålet med parkeringen:

- **Korttidsparkering**, som for eksempel parkering ved butikker, henting og levering av barn i barnehage, trening og korte besøk, kan variere fra minutter til et par timer og skal anlegges nærmest mulig formålet.
- **Langtidsparkering** kan være på arbeidsplasser, skolereiser, ved kollektivknutepunkter og hjemme. Det er større behov for trygg parkering, tak over sykkelparkeringen, ladeinfrastruktur, samt garderobefasiliteter med mulighet til å skylle/vaske sykkel. Det skal vurderes innendørs parkering der det er mulig.

Lokalisering

Plassering av anlegget skal velges ut ifra hvor det er trygt å anlegge parkering, plassering nært reisemålet og at plassen er synlig og belyst. Innendørsparkering kan ha større avstand fra reisemål enn korttidsparkering. På kollektivholdeplasser skal sykkelparkering plasseres nærmere enn bilparkering.

For å få til en god løsning må parkeringen være tilgjengelig. Sykkelopplevelsen blir forbedret ved lett tilgjengelig sykkelparkering nært reisemålet.



Gateparkering

I gater kan sykkelparkering plasseres på tilgjengelige arealer som ikke er til hinder for veiformålet eller gående. Det skal heller ikke være til hinder for drift og vedlikehold av veien. Det er viktig at parkeringen blir plassert så nært reisemålet så mulig. Hvis ikke parkeringsplassen er nær reisemålet, blir ofte sykkelen plassert tilfeldig på fortauet, inntil lyktestolper, takrenner og skilt. Det er ikke ønskelig med tanke på fremkommelighet, estetikk, drift og vedlikehold.



Bilde 2 viser A-stativer i en gate. Stativene er plassert mellom kjørebane og arealer for gående. Foto: Norconsult



Bilde 1 viser A-stativer langs en gate. Foto: Norconsult

Tilleggsfasiliteter

Å etablere tilleggsfasiliteter kan være med på å øke kvaliteten på sykkelparkering. Gode servicefasiliteter kan også øke sykkelandelen i kommunen. Dette gjelder særlig ved dag- og langtidsparkering. Under er det listet opp eksempler på tilleggsfasiliteter:

Tilleggsfasiliteter

- Luftpumpe
- Servicestativ
- Tilgang til vann
- Ladepunkt for elsykkel
- Garderobe og dusjanlegg
- Låsbare oppbevaringsskap
- Sykkelverksted
- Sanntidstavler med informasjon om kollektivavganger



Bilde 3 Statens vegvesen 408, tilleggsfasilitet som luftpumpe. Foto: Hege Herheim

3 Utforming

Varighet og lokalisering skaper ulike behov for parkeringsanlegg for sykkel. Forskjellige behov krever forskjellige løsninger, som for eksempel med eller uten tak, eller fra enkle sykkelstativer til sykkelhotell. Utforming av de ulike løsningene skal være universelt utformet og brukervennlig.

Sykkelparkeringen skal være lett tilgjengelig. Det skal være enkelt å komme seg inn og ut fra parkeringen med sykkel. Det skal dimensjoneres slik at plassene er lette å bruke og med tilstrekkelig manøvreringsareal. Avstand mellom parkeringer varierer fra hvilke sykkelstativer det er behov for og hvilken type sykkel det skal dimensjoneres for. Bildene under viser eksempler på parkeringsanlegg.



Bilde 4 Statens vegvesen rapport 408, viser innlåst anlegg for sykkelparkering ved Universitetet i Bergen. Foto Anja Wannag.



Bilde 5 Statens vegvesen rapport 408, bilde viser eksempel på sykkelhotell. Foto: Hege Herheim



Bilde 6 Eksempel på sykkelhotell. Foto Norconsult



Bilde 8 Eksempel på sykkelhotell/sykkelskur. Foto Norconsult

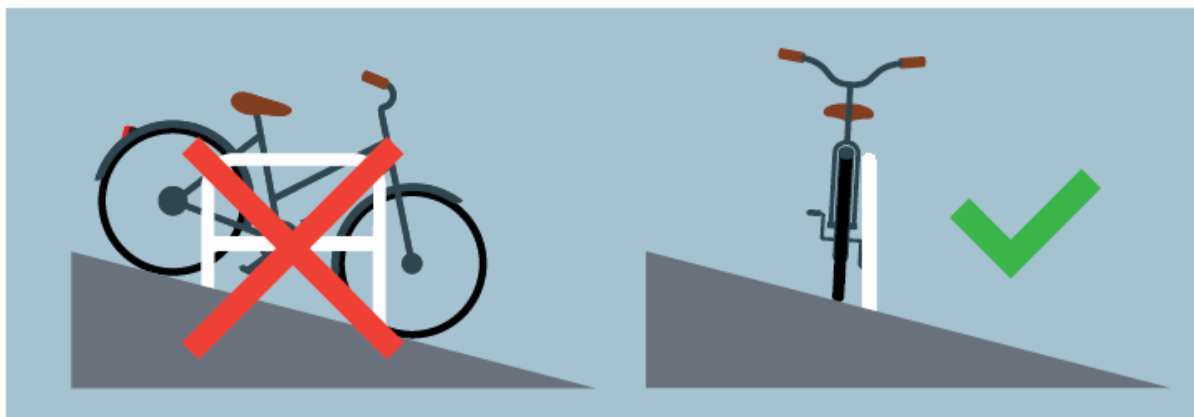


Bilde 7 Sykkelparkering for elever på Tindlund skole. Foto Karoline Sandbekk Fjeld

Utforming

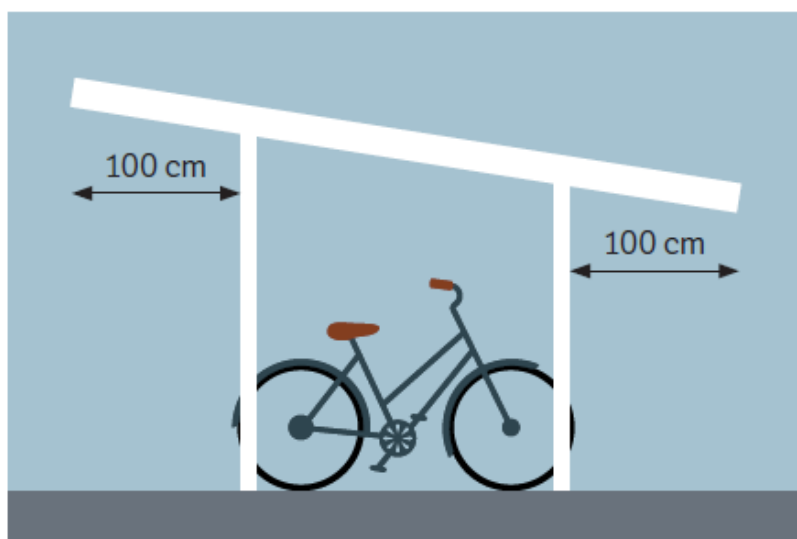
Det skal være trinnfri adkomst til sykkelparkeringen. Ramper må ha fast sklisikkert dekke med bredde nok til å trille sykkelen. Fri bredde skal ikke være mindre enn 1,4 meter.

Parkeringen bør plasseres på et underlag med minst mulig stigning og maksimal stigning skal ikke overstige 8 %. Ved brattere stigning enn 2 % bør stativene plasseres slik at de står rettvinklet. Da vil syklene stå stødigere og forhindrer at syklene ruller.



Bilde 9 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Stativene plasseres på tvers av helning

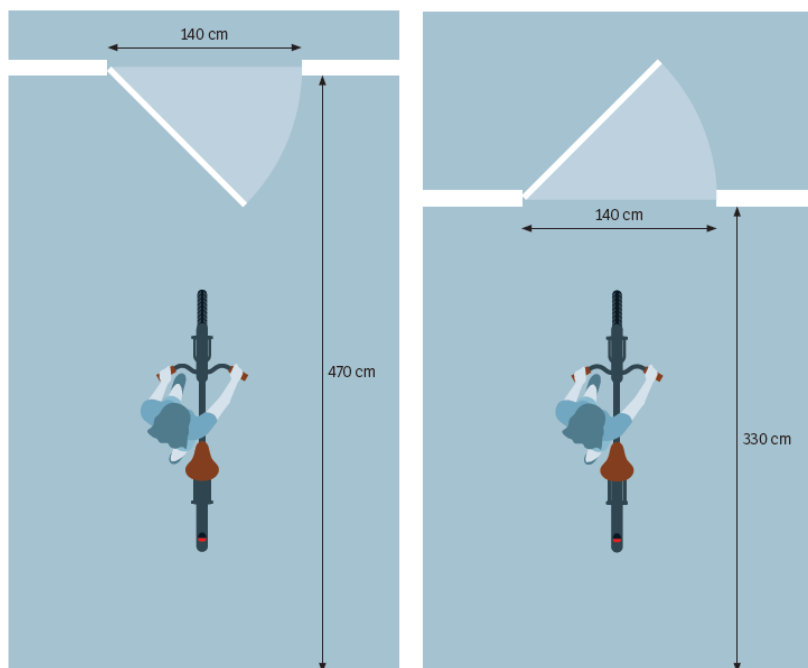
Takoverbygg bør ha et utspring for å beskytte sykler mot nedbør. Det er anbefalt 1 meter utspring og en takhøyde på 2,5 meter.



Bilde 10 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering, Figur viser utspring på overbygg.

Innendørs parkering

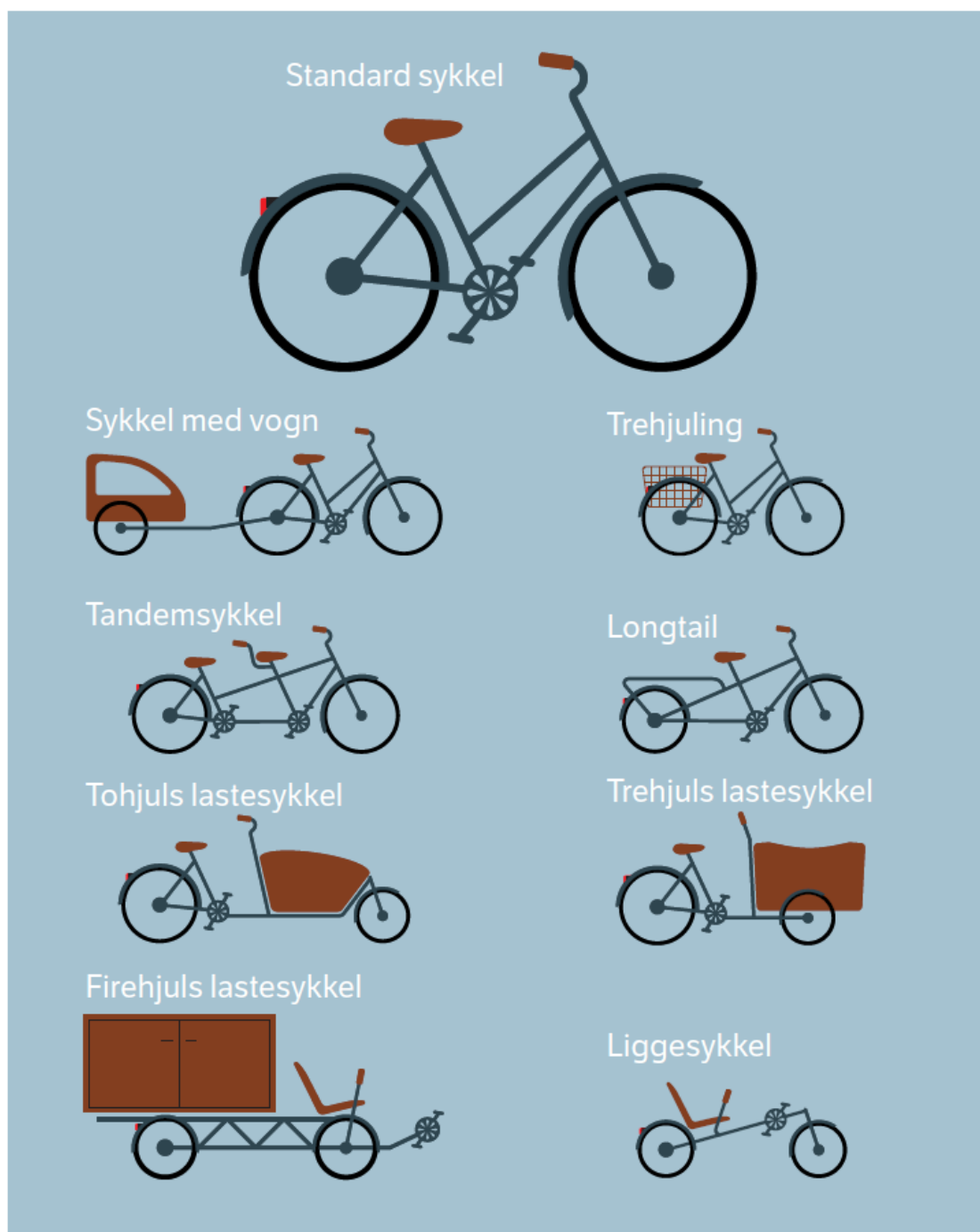
Innendørs parkering skal være brukervennlig med trinnfri adkomst. Det er anbefalt dørdimensjon på 1,4 meter, men minstekravet er 1 meter for å kunne trille sykkel inn og ut. Automatiserte døråpninger vil også gjøre det mer brukervennlig. Det skal være et fritt areal på 3,3 meter på begge sider av døren. Ved bruk av dør som åpnes mot deg (slagdør), må dørbredden legges til i tillegg til fritt areal.



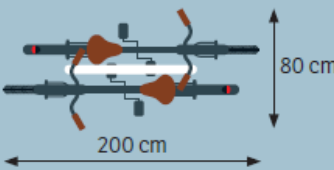
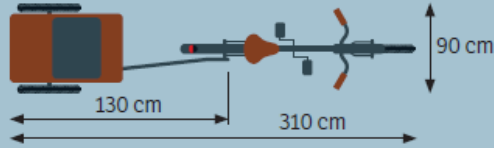
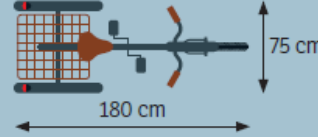
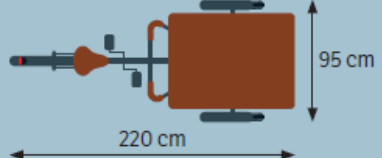
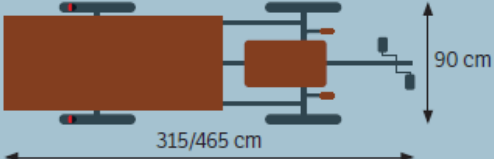
Bilde 11 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Krav til bredder på dør.

Dimensjonerende mål

- Sykkelparkeringen bør ha plass til alle typer sykler. Dimensjonerende bredder og lengder er vist i bilde 13 og 14.
- Dimensjonerende høyde for sykler er 1 meter og for sykkel med barnesete er det 1,5 meter.
- En syklist som triller sykkel, har en dimensjonerende bredde på 1 meter.
- Plassbehovet for en sykkel påvirkes av ekstraustyr som barnesete, kurv og lignende.



Bilde 12 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Figur viser ulike typer sykler.

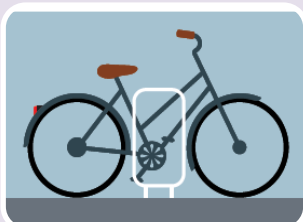
Standard sykkel 	To parkerte sykler 
Sykkel med vogn 	Trehjuling 
Tandemsykkel 	Longtail 
Tohjuls lastesykkel 	Trehjuls lastesykkel 
Firehjuls lastesykkel ¹ 	Liggesykkel ² 

Bilde 13 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Dimensjoner på ulike sykler.

Stativer

Det finnes flere typer sykkelstativer med forskjellige design og funksjoner. Når sykkelstativer skal velges er det viktig å vurdere funksjonskrav. Et sykkelstativ skal være robust og ha dimensjoner som sikrer god støtte og låsemulighet av ramme og hjul.

Nedenfor vises eksempler på sykkelstativer, samt deres fordeler og ulemper.



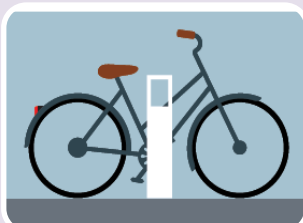
Smalt lenestativ

Fordeler

- Brukervennlig
- Universell
- Tyverisikker

Ulemper

- Støtter ramme på sykkel, men forhjulet kan vri seg
- Vanselig å drifte maskinelt stativer



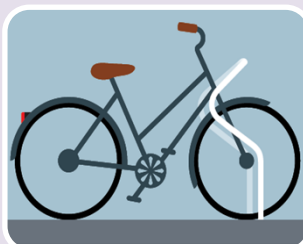
Pullert

Fordeler

- Brukervennlig
- Universell
- Tyverisikker

Ulemper

- Støtter rammen på sykkel, men forhjulet kan vri seg
- Vanselig å drifte maskinelt rundt stativer



Høy hjulholder

Fordeler

- Brukervennlig
- Tyverisikker
- Drift- og vedlikeholdsvennlig

Ulemper

- Gir ikke tilstrekkelig støtte til rammen.
- Ikke universell, ikke tilpasset sykler med kurv, brede forgafler, frontbærere og lastesykler.



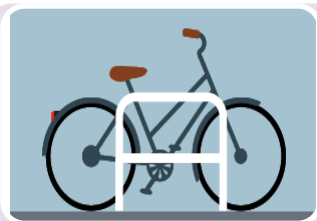
Vannrett hjulholder

Fordeler

- Brukervennlig

Ulemper

- Passer ikke alle dekkbredder
- Vanskelig å låse fast og gi støtte til rammen
- Kan være vanskelig å drifte under stativet
- Hvis mellomrommet til holderen er stor kan sykkelen hvelte.
- Kan skade sykkelens forhjul



Bøylestativ

Fordeler

- Brukervennlig
- Universell
- Tyverisikker

Ulemper

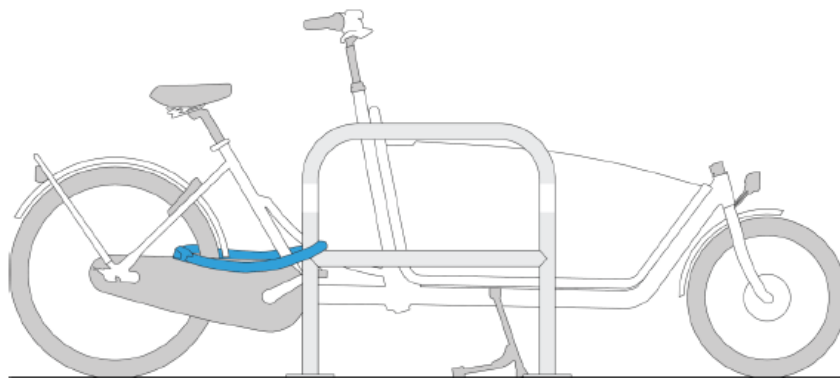
- Vanselig å drifte maskinelt rundt stativene

For alle offentlige sykkelparkeringer i Sarpsborg kommune bør A-stativer eller lignende stativer med tilsvarende funksjon etableres. Stativene kan benyttes av flere typer sykler og er ikke avhengig av at sykkelens må ha en viss størrelse eller dimensjon på dekk. A-stativene er også godt egnet til små barnesykler og lastesykler.

Stativene skal forankres godt i dekke og de skal ha refleks hvis de står ute, slik at de er godt synlig. Dette gjelder særlig stativer som står nær veibanen og gang- og sykkelveier. Kvaliteten på stativene kan variere og kan være nødvendig å vurdere ved innkjøp.



Bilde 14 Oslo kommune Bymiljøetaten 2019, Offentlig sykkelparkering veileder. A-stativet gir ekstra støtte og gode låsemuligheter for barnesykler.



Bilde 15 Oslo kommune Bymiljøetaten 2019, Offentlig sykkelparkering veileder. A-stativet gir gode låsemuligheter for lastesykler.

Fargekoder på sykkelstativer

Farge på stativer kan vurderes i hvert enkelt prosjekt. I Sarpsborg Sentrum er alle stolper i fargen grønn, fargekode farge RAL 6009. Det bør derfor vurderes om sykkelparkeringen skal ha samme fargekode.



Farge RAL 6009

Bilde 16 Fargekode RAL 6009.

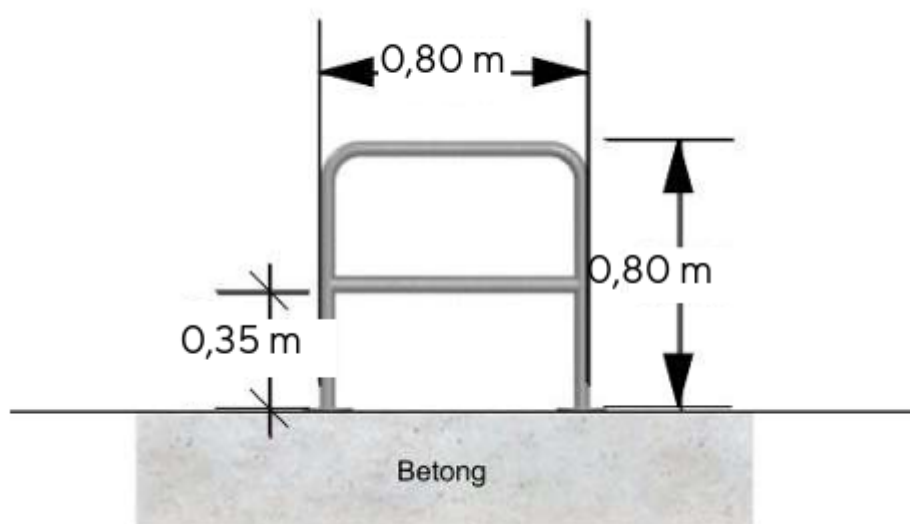
Dimensjoner

Høyde

Stativene skal monteres med høyde 800 mm over bakken.
Stativene skal ha en mulighet til å feste lås 350 mm over bakken.

Bredde

Stativene skal ha en bredde på minimum 800 mm og maksimum 1000mm.



Bilde 17 viser dimensjon på A-stativer

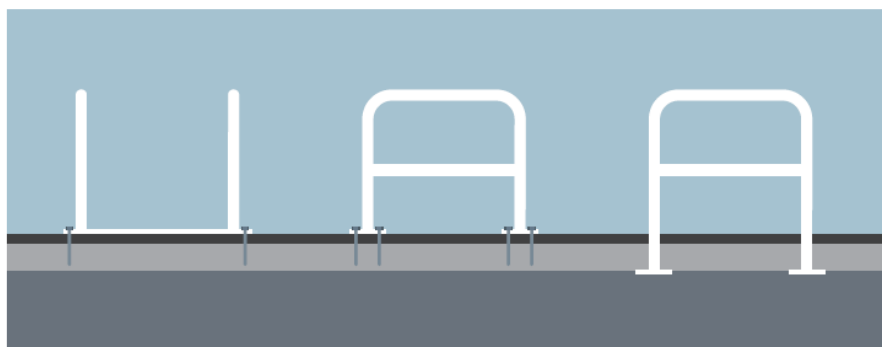
Montering av stativer

Det er tre mulige måter å montere stativene på:

Stativene støpes i betongdekke. Dimensjon på betong og dekke kan vurderes i hvert enkelt prosjekt.

Stativene boltes fast på hver side av stativene. Dimensjon på betong og dekke kan vurderes i hvert enkelt prosjekt.

Stativene monteres som vist i leverandørens monteringsanvisning.



Bilde 18 Statens vegvesen rapport 408, viser ulike festemuligheter.

Utforming A-stativer

Hvilken utforming som er mest hensiktsmessig må vurderes ut ifra plassen som stativene skal stå på. Skråstilt parkering er mer arealbesparende i dybden enn rettvisklet parkering. Hvilken vinkel man velger er avhengig av tilgjengelig areal.

Rettvisklet
sykkelparkering

Skråstilt
sykkelparkering

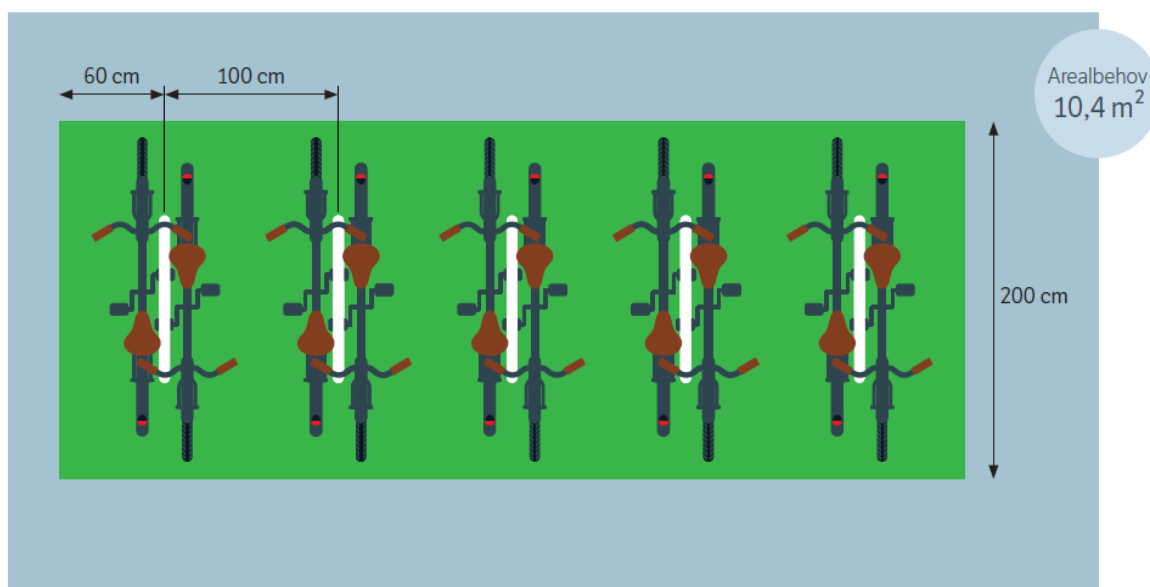
Langsgående
sykkelparkering

Rettvisklet sykkelparkering

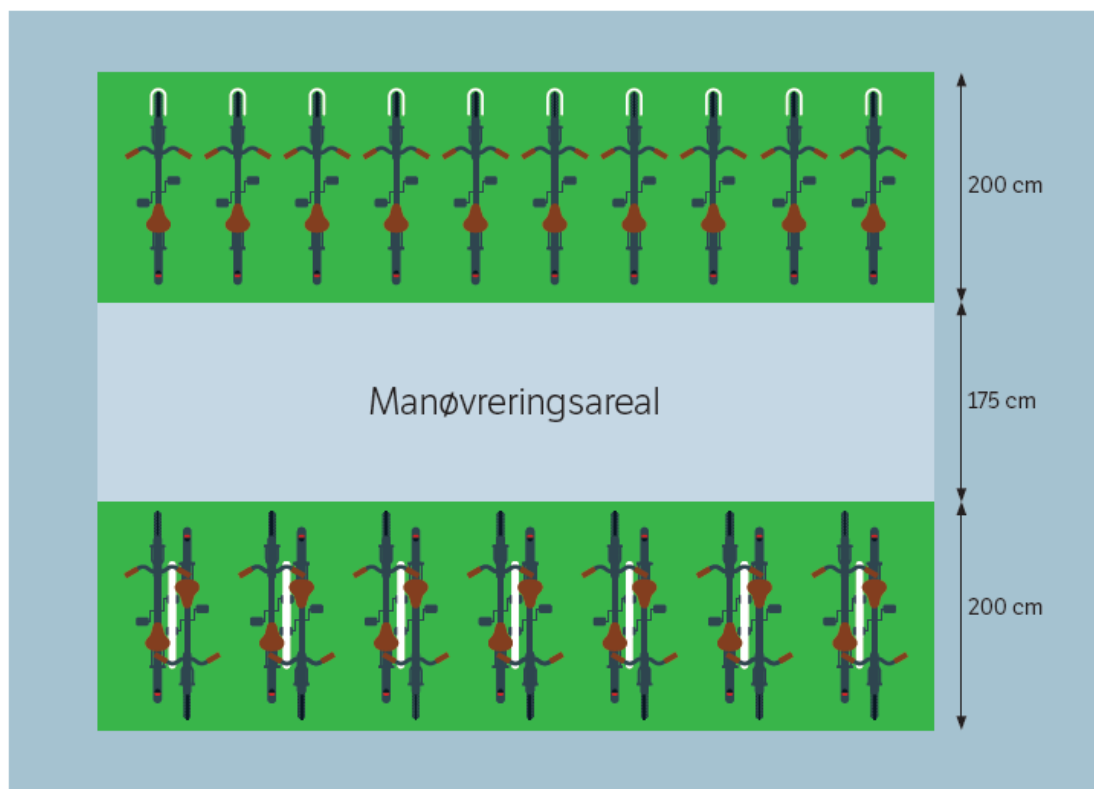
Det skal være minst 1 meters avstand fra senterlinje til senterlinje på stativene.

Parkeringen skal ha 2 meter dybde på vanlige sykler og 2,6 meter dybde der hvor det legges opp til parkering av lastesykler eller sykler med sykkelvogn.

1,75 meter dybde på manøvreringsareal.



Bilde 19 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. viser utforming av rettvisklet sykkelparkering.



Delt manøvreringsareal for rettvinklet sykkelparkering.

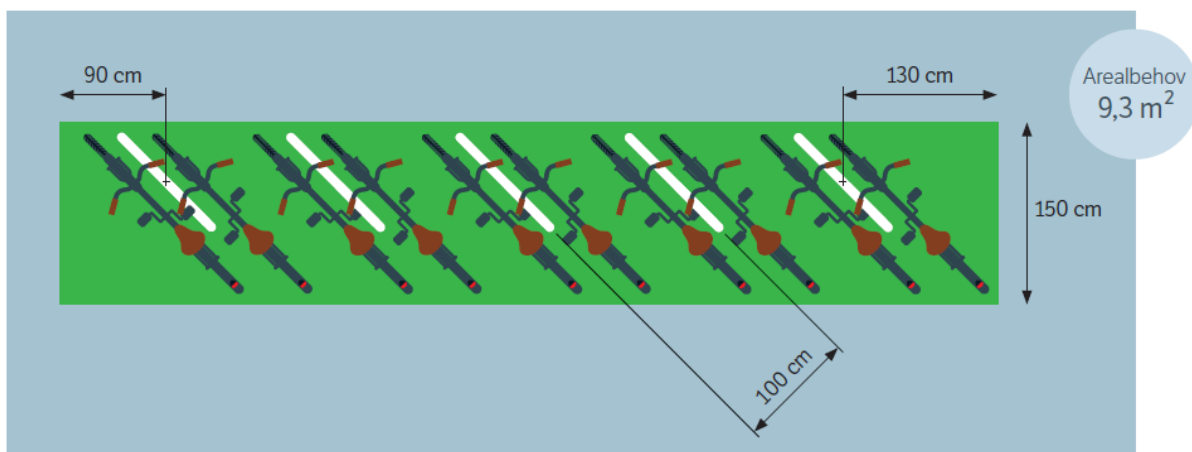
Bilde 20 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Delt manøvreringsareal for rettvinklet sykkelparkering.

Skråstilt sykkelparkering 45 grader

Det skal være minst 1 meters avstand fra senterlinje til senterlinje på stativene.

Det skal være 1,5 meter dybde for vanlige sykler og minimum 1,9 meter dybde på sykkelparkering der hvor det legges opp til parkering av lastesykler eller sykler med sykkelvogn.

Det skal være 2 meter bredde på hindringsfri ferdselssone/manøvreringsareal.



Bilde 21 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. skråstilt sykkelparkering.

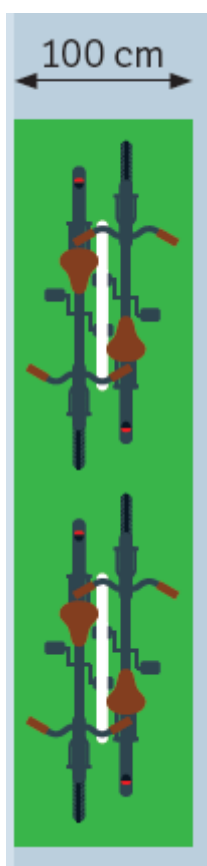
Langsgående sykkelparkering

Det skal være minst 1,00 meter avstand fra sykkelstativ til innsiden av kantstein.

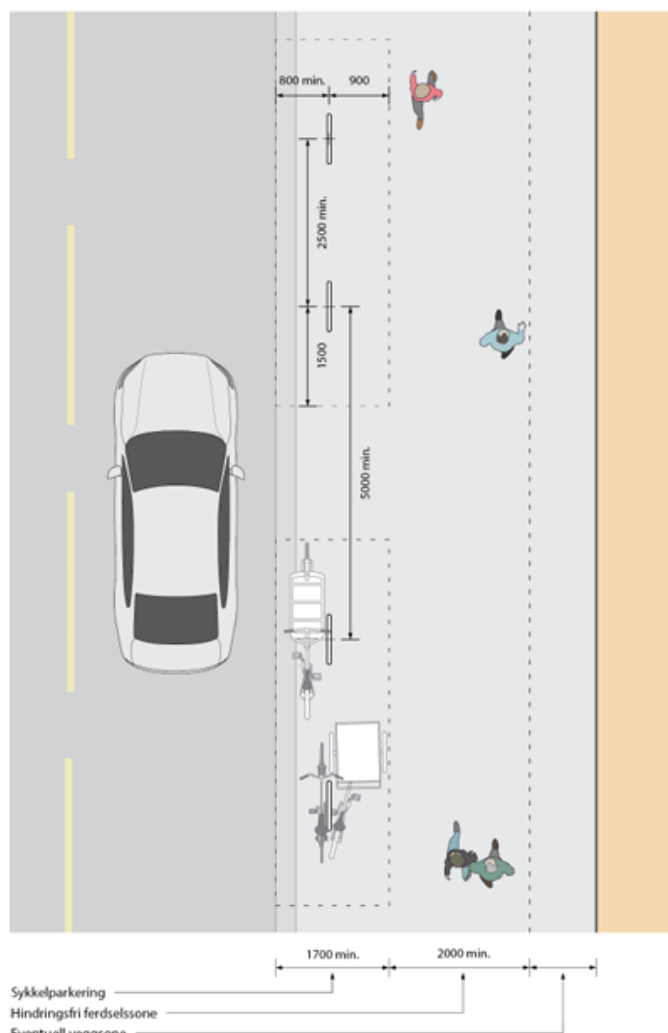
5 meter langsgående avstand fra senterlinje til senterlinje stativ og 2,5 meter og vekselvis avstand fra senterlinje til senterlinje stativ. Se figur 1.

Minimum 1,7 meter dybde på sykkelparkering.

Minimum 2 meter fri bredde til passasje for gående og manøvreringsareal, mellom sykkelparkering og annen barriere. Ferdselsareal kan være manøvreringsareal.



Bilde 225 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Langsgående sykkelparkering



Bilde 23 Oslo kommune Bymiljøetaten 2019, Offentlig sykkelparkering veileder. Figuren viser avstand fra stativer på gateparkering.

4 Valg av løsning

Sentrum

Brukerbehov

I sentrum er det ofte varierte brukere som har behov for kortvarig parkering. Det er ofte flere målpunkter spredt utover et større område.

Primære brukerbehov

Korttidsparkering for kunder:

- Nærhet til målpunktet
- Enkel og trygg adkomst
- God synlighet

Langtidsparkering for ansatte med:

- Takoverbygg
- Belysning

Sekundære brukerbehov

- Ladefasiliteter for elsykkel
- Låsbare oppbevaringsskap
- Sykkelbokser

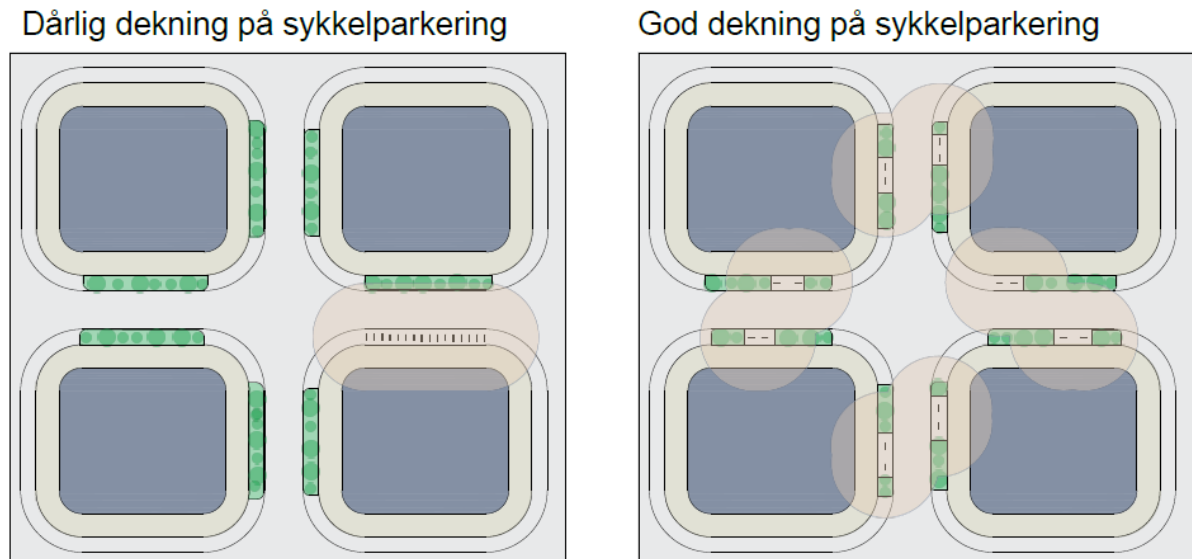
Tilleggsfasiliteter

- Servicepunkt med verktøy og pumper
- Oppbevaringsbokser, mulighet for å legge fra seg hjelmer og batterier.

Lokalisering

Det er viktig å ha sykkelparkeringen nært målpunktet. I sentrum med flere målpunkter er det derfor behov for flere parkeringer rundt målpunktene fremfor et stort anlegg lenger unna.

Bilde 24 viser god og dårlig dekning på sykkelparkering i sentrum.



Bilde 24 Viser god og dårlig dekning på sykkelparkering i sentrumsområder.

Kapasitet og omfang

- Parkeringen skal være enkelt og lett tilgjengelig.
- Det kan være behov for utvidet tilbud ved publikumsintensive funksjoner som for eksempel kino, bibliotek, kulturhus osv.

Utforming og areal

- Det bør benyttes gode funksjonelle stativer som ikke er til hinder for andre trafikanter.
- Låsbare sykkelbokser som gjør at sykkelen står trygt.
- Man bør tenke på estetikk og stedstilpasset utforming.

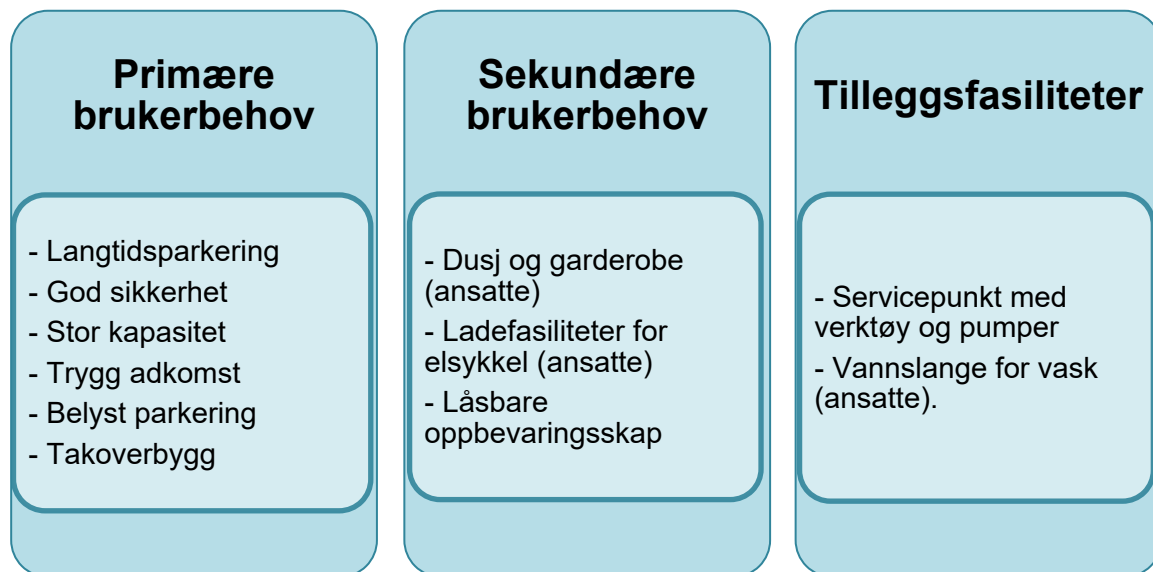
Skoler

Brukerbehov

Det er tre målgrupper som har behov for sykkelparkering ved skoler:

- Elever
- Ansatte
- Brukere utenfor skoletid

Samtlige grupper har behov for høy sikkerhet og trygg adkomst. Det er også viktig med tilstrekkelige plasser slik at man er sikret plass uavhengig av når man kommer på skolen.



Lokalisering

Ansattparkering

- Adskilt parkering fra elevparkering.
- Parkering bør helst være innendørs eller sykkelhotell/sykkelskur med nøkkeltort eller kodelås.

Elevparkering og brukere utenfor skoletid

- Elevparkering bør være nær adkomstveiene til skolen. Flere lokasjoner kan vurderes.
- Skoleområdet er ofte trafikkert om morgenen og ettermiddagen. Lokalisering må ta hensyn til mulige konfliktsituasjoner med gående, kjørende og kollektivtrafikk.
- Synlighet fra kontorer vil gi økt grad av sikkerhet.

Kapasitet og omfang

Sentrumsplan og kommunens arealplan sier noe om minimum antall plasser. Kapasitet på ansattparkering beregnes ut ifra antall ansatte.

Kapasitet på elevparkering beregnes ut ifra antall elever og hvor mange elever som har tilrettelagt sykkelvei til skolen.

Utforming og areal

Elevparkering

- Behov for helårstilbud
- Gode og funksjonelle stativer
- Takoverbygg
- Belysning

Ansattparkering

- Innendørs parkering/sykkelhotell
- Behov for helårstilbud
- Gode og funksjonelle stativer
- Takoverbygg
- Belysning
- Garderobefasiliteter

Mulighet til å vaske og fikse sykkel enkelt.

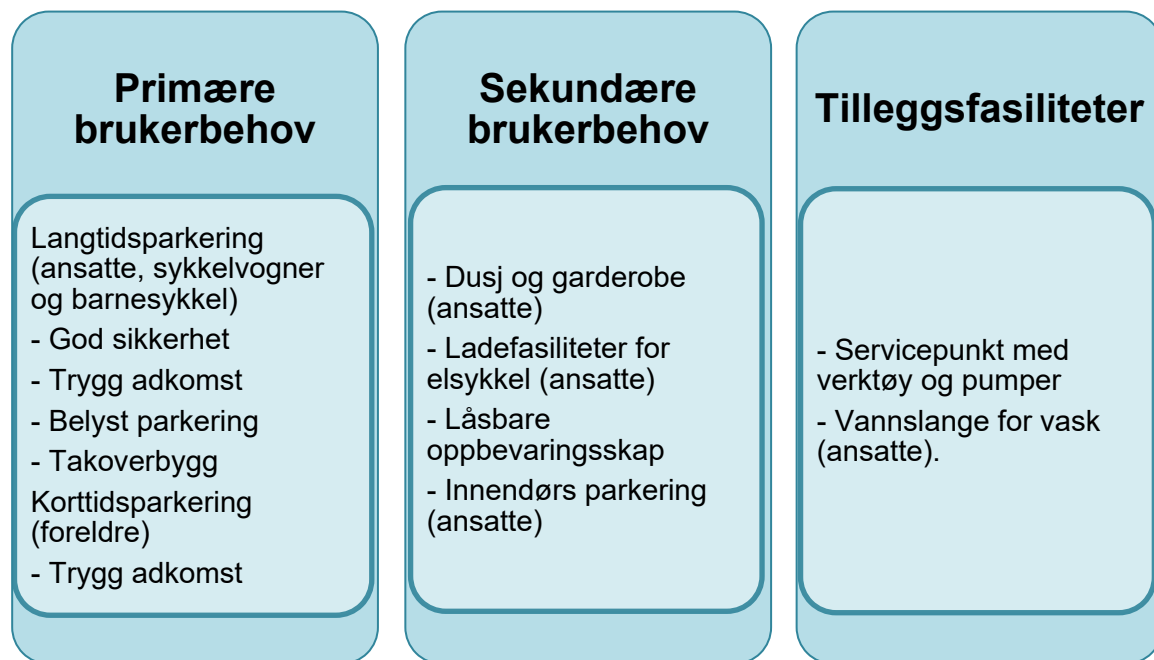
Barnehager

Brukerbehov

Sykkelparkering ved barnehager har tre målgrupper

- Ansatte i barnehagen.
- Foreldre som skal hente og levere barna sine.
- Barn som sykler til og fra barnehagen.

Det er viktig med trygg og værbeskyttet parkering og mulighet for oppbevaring av sykkelvogner og sykkelseter. De som skal hente og levere barn tar ofte med seg sykkelen videre, mens de ansatte har behov for å parkere sykkelen over lengre tid.



Lokalisering

- I umiddelbar nærhet til barnehagen
- Trygg og sikker adkomst separert fra bilparkering
- Lokalisering av parkering for barn og foreldre nær inngang er viktig

Kapasitet og omfang

Hente og levere

- Plass til parkering og manøvrering
- Plass til trillevogner
- Beregne antall plasser ut fra størrelse på barnehage
- Sentrale barnehager har større behov for parkeringsplasser

For ansatte

- Behov for å parkere hele dagen
- Beregne antall plasser ut fra antall ansatte

Utforming og areal

Avlangt parkeringsareal er best egnet slik at adkomst og tilgang til utstyr er enkelt å hente.

Vogner som står uten oppsyn en hel dag, bør oppbevares trygt og ha mulighet for å låse utstyret.

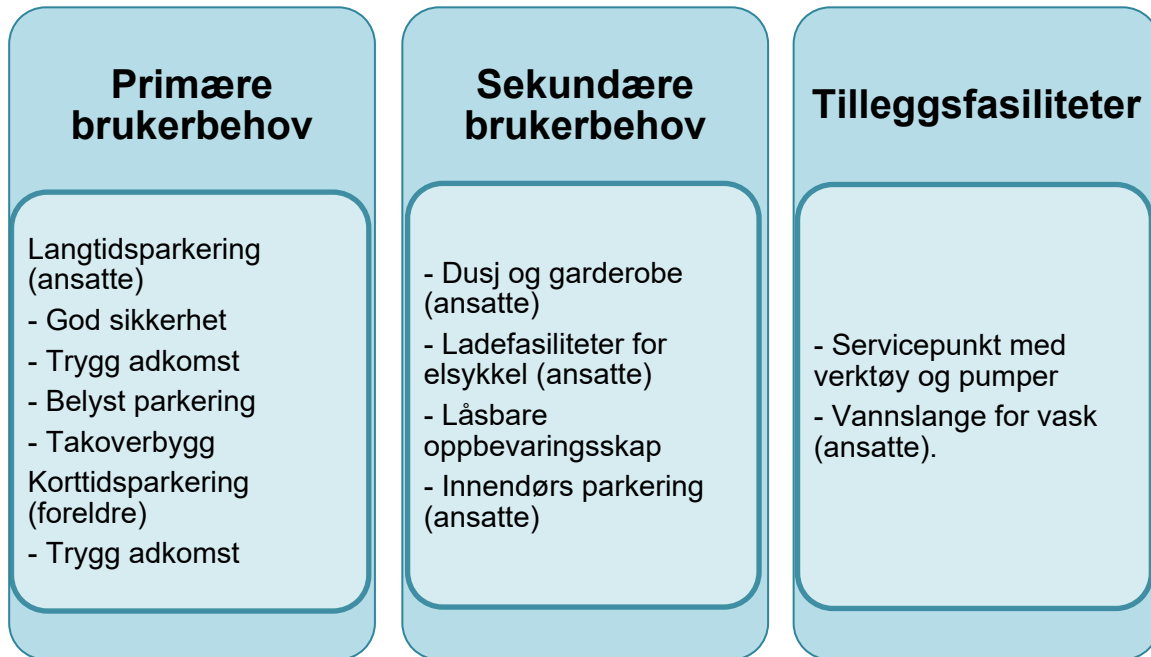


Bilde 25 Sykkelparkeringsveileder, Stavanger kommune. Sykkelvognhus ved Stokka Barnehage. Foto: Roar Børresen

Arbeidsplasser

Brukerbehov

- Avgrenset gruppe brukere med helårsbehov. Det er viktig med en sikker og god lokasjon. Et godt sykkeltilbud kan være avgjørende for å få flere ansatte til å sykle.
- Dersom arbeidsplassen får besøkende bør det tilrettelegges for dette.



Lokalisering

- Det skal være god tilgjengelighet for alle adkomstveier
- Innendørs parkering nært garderobeanlegg og heiser
- Sykkelhotell bør plasseres nær inngang
- Besøksparkering plasseres synlig og nær hovedinngang

Kapasitet og omfang

Omfanget beregnes ut ifra antall ansatte og antall besøkende. Det kan gjøres en reisevaneundersøkelse som kartlegger hvor mange som har mulighet og vil kunne sykle til jobb ved å oppgradere sykkelparkeringen. Et godt tilbud vil erfaringsmessig øke etterspørselen.

Lokalisering av arbeidsplassen har også en betydning for hvor mange som sykler til og fra arbeidsplassen.

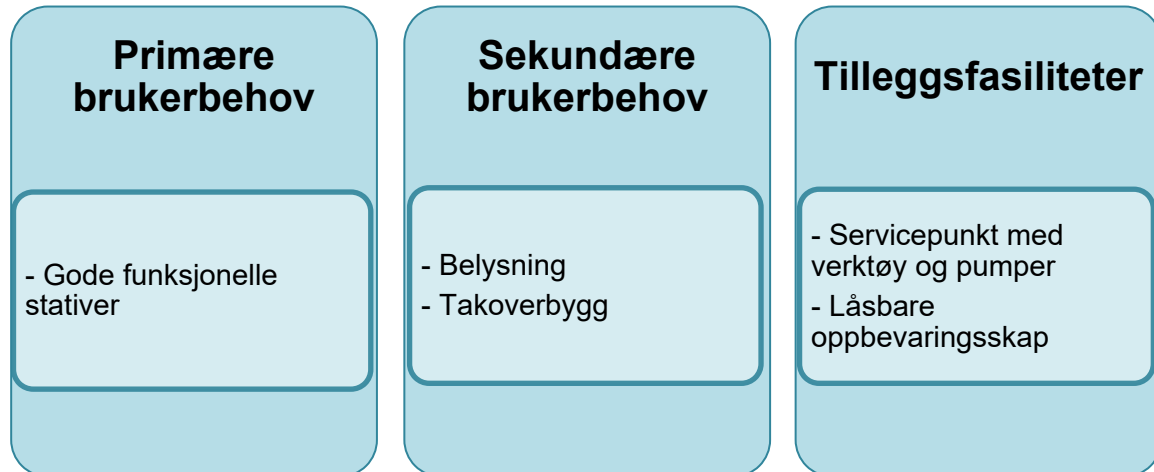
Utforming og areal

- Brukere har behov for en sikker og god langtidsparkering
- Innendørsparkering må vurderes
- Sykkelhotell eller utendørs med overbygg
- Stativtyper som følger prinsipper om god sykkelparkering

Turområder

Brukerbehov

Brukerbehovet i turområder er for de som skal sykle til for eksempel badeplasser, parker, lekeplasser og turområder.



Lokalisering

Tilgjengelig adkomst som ligger nær lokasjoner.

Kapasitet og omfang

Behovet må vurderes ut ifra antall brukere og hvor godt egnet sykkelveiene er til reisemålet. Parkeringen kan være sesongbasert og trenger stor kapasitet i noen perioder. Det er ofte større behov i mer sentrale strøk.

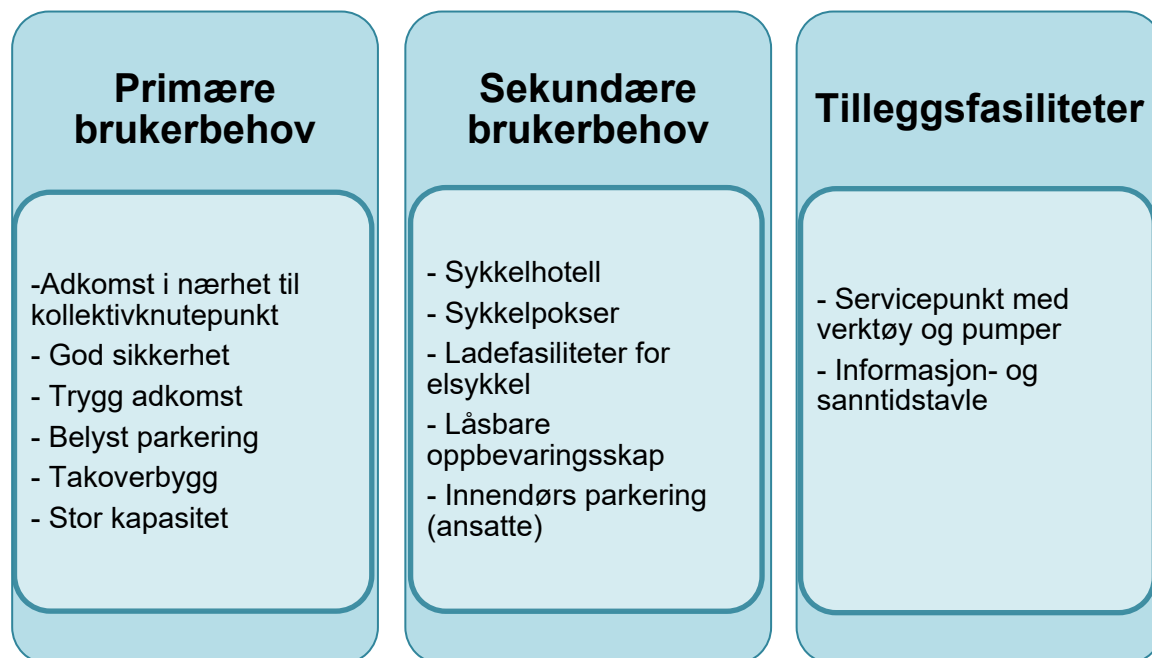
Utforming og areal

Det bør benyttes funksjonelle stativer som er tilpasset ulike typer sykler. Det kan vurderes om det er behov for låsbare oppbevaringsskap og servicepunkt.

Kollektivholdeplasser/innfartsparkering

Brukerbehov

Sykkelparkering ved holdeplasser og innfartsparkeringer har behov for stor kapasitet og tilrettelegging for en sømløs reise. Det bør være krav til trygghet og sikkerhet.



Lokalisering

- Parkeringen bør ha en nærhet til plattform
- Tilknytning til adkomstveier
- Lokalisering må ta hensyn til mulige konfliktsituasjoner med gående, kjørende og kollektiv

Kapasitet og omfang

- Stor kapasitet og mulighet til utvidelse ved økt etterspørsel.
- Beregne antall parkeringsplasser ut ifra brukerbehov. Det kan baseres på passasjertall eller kapasitet på pendlerparkering.
- Kan være fordel å planlegge for mulig utvidelse hvis etterspørselen blir større.

Utforming og areal

- Sikkerhet er en viktig faktor. Om sikkerheten ikke er bra nok vil ikke mange ønske å bruke den
- Takoverbygg på holdeplasser.
- Stativer må gi gode låsemuligheter.
- Oversiktlige og ryddige parkeringsarealer.

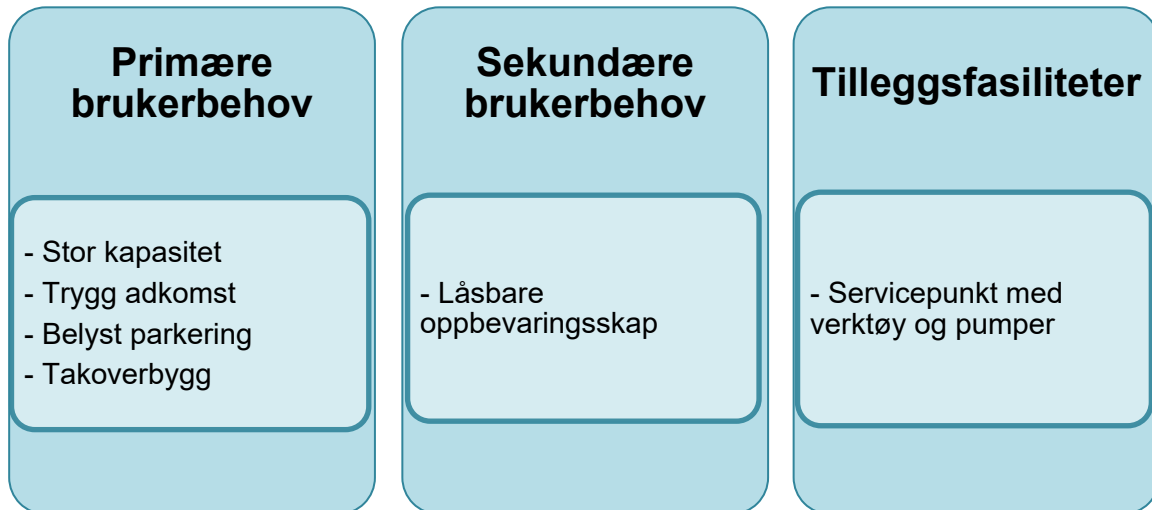


Bilde 6 Sykkelparkeringsveileder, Stavanger kommune. Madlakroosen holdeplass med sykkelbokser. Foto: Fredrik Nårstad Jensen

Idrettsanlegg

Brukerbehov

- Parkering med stor kapasitet. Det er ofte mange brukere i et begrenset tidsrom.
- Enkelt og trygg adkomst
- Nærhet til garderober, fasiliteter og aktivitetsområder.



Lokalisering

- Nært garderobeanlegg eller fasiliteter og aktivitetsområder.
- Lokalisering må ta hensyn til mulige konfliktområder med gående og kjørende. Det er ofte mange som skal til eller fra på samme tidspunkt.
- Arealene bør være synlige.

Kapasitet og omfang

- Kapasiteten bør dimensjoneres etter tidspunktene der etterspørselen er størst.
- Stor kapasitet og riktig lokasjon av sykkeltilbudet er faktorer som avgjør om barn og unge velger sykkel.

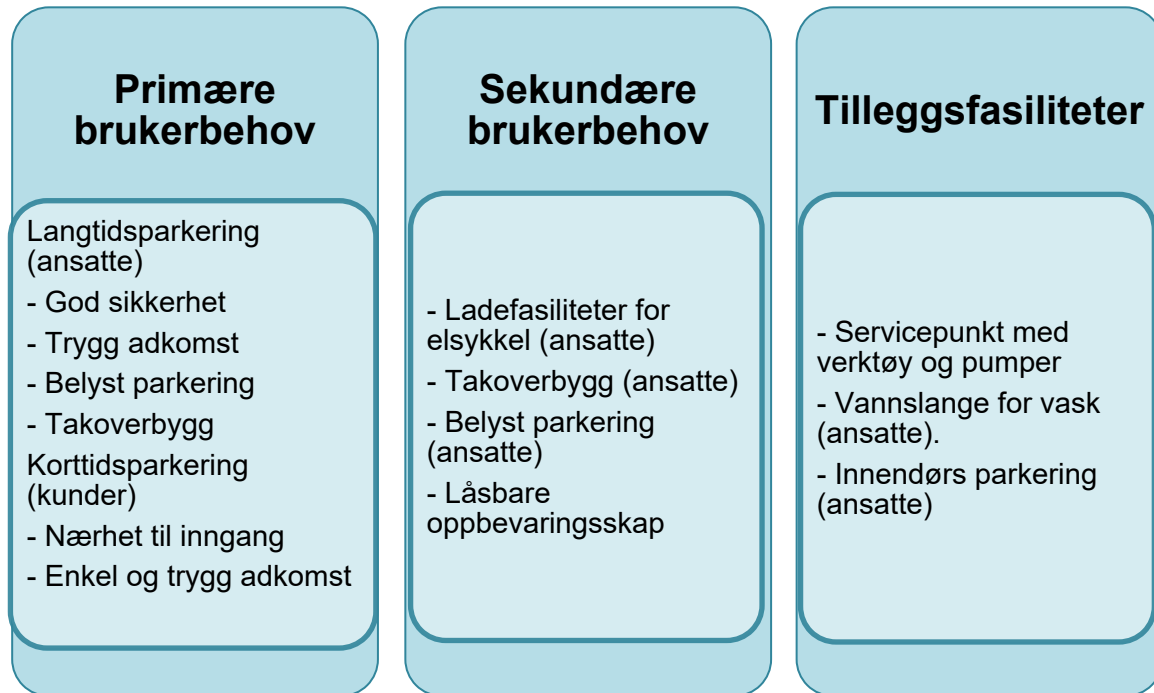
Utforming og areal

- Stativer som følger prinsipper om god sykkelparkering
- Takoverbygg vil øke bruken hele året.

Butikk/forretninger

Brukerbehov

- Sykkelparkeringen bør ligge i nærheten av inngangen.
- Sykler må ikke være til hinder for besøkende.
- Det bør vurderes om det skal dimensjoneres for lastesykler som krever mer arealer.



Lokalisering

Syklende vil parkere der de skal uavhengig av parkeringstilbud. Derfor bør parkeringen plasseres nær inngangspartiene.

Kapasitet og omfang

- Kunder vil sannsynligvis benytte seg av parkeringstilbudet i korte tidsrom.
- Spesialforretninger vil ofte ha behov for færre plasser.
- Hvis sykkelparkeringen ofte er opptatt, kan den utvides ved behov.
- Dagligvarebutikker har ofte større behov i enkelte tidsrom.
- Antall ansatte legges til grunn for å vurdere behov for ansattparkering.

Utforming og areal

- Stativer som følger prinsipper for sykkelparkering.
- Plassering skal ikke være til hinder for fotgjengere eller andre trafikanter.

Eksisterende bygg

Det er ofte begrensede muligheter til å etablere en god sykkelparkering i eksisterende bygg. Prinsippene for sykkelparkering skal ligge til grunn og bør vurderes ut ifra hva som er mulig å få til. Dette dokumentet gir en anbefaling på hva man skal tenke på ved etablering eller oppgradering av sykkelparkering i eksisterende bygg.

Dører

- Fjerne dører som ikke har en viktig funksjon.
- Monter automatiske døråpnere.
- Dersom dørene har dørlukker, dørbrems eller liknende mekanisme kan det monteres krok som gjør det mulig å holde dørene åpne.

Trapper

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

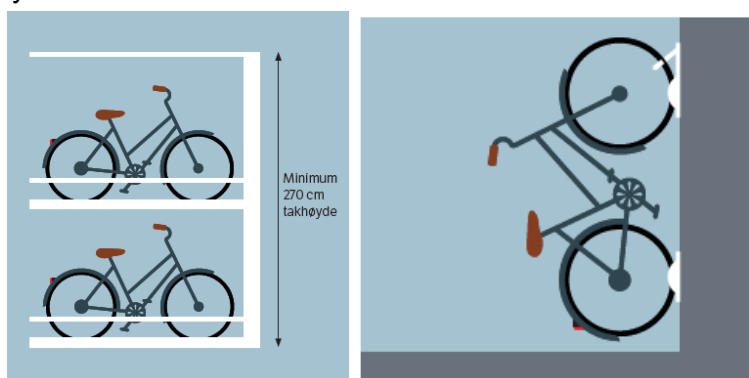
Lokalisering

Dersom sykkelparkering er lokalisert langt unna, er det viktig å sørge for informasjon og skilting slik at brukere blir gjort oppmerksomme på tilbudet.

Dersom lokalisering ikke er optimal kan bruken økes med gode tilleggsfasiliteter eller andre kvaliteter som trekker tilbudet opp.

Dersom det er begrenset tilgang på arealer

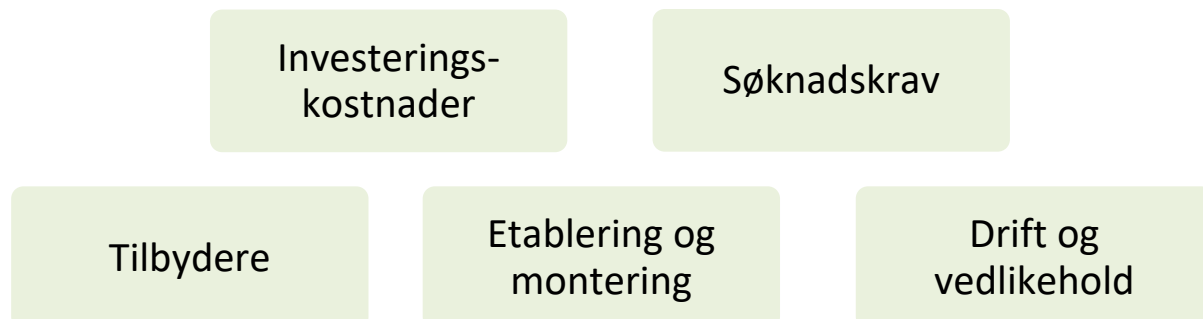
- Toetasjes parkeringsstativer kan gi utvidet kapasitet ved små arealer.
- Sykler som ikke passer inn i toetasjes sykkelparkering bør ha et areal utenom.
- Gode rutiner på å fjerne henstilte sykler slik at de ikke opptar plass.
- Det er ofte bedre tilgang på uteområder enn innendørs. Prioriter sykkelhotell som gir låsemulighet dersom parkeringen skal være utendørs. Se om det finnes bygg som kan gjøres om/brukes på en annen måte.
- Suppler med utendørsstativer dersom det er begrenset plass inne.
- Barnesykler veier lite og er enkle å henge på veggen.
- Dersom det er parkeringskjeller, kan man benytte en parkeringsplass til sykkelstativer.



Bilde 7 Statens vegvesen, rapport 408 Sykkelparkering. Viser toetasjes sykkelparkering og vertikal sykkelparkering.

5 Plan før gjennomføring

Dette bør vurderes:



Investeringskostnader

Lag en prosjektbeskrivelse med grunnlag for å innhente informasjon om krav, investerings- og monteringskostnader. Vurder også drift- og vedlikeholdskostnader.

Søknadskrav

Før du setter i gang med prosjektering eller planlegging av sykkelparkeringen, må du sjekke planformålet og byggegrensen i gjeldende reguleringsplan. Det kan finnes lokale krav og bestemmelser som påvirker tiltaket, så det er viktig å avklare om det er søknadspliktig.

Tilbydere

Hent informasjon fra tilbydere av utstyr. Prosjektbeskrivelsen gir en oversikt over hva man trenger av stativer osv. Bruk prosjektbeskrivelsen og be om leveringstider og leveringskostnader.

Etablering og montering

Etablering og montering er en del av totalkostnaden og bør vurderes opp imot valg av løsning. En del stativer er billige i innkjøp, men dyre å montere og omvendt. Se dette i sammenheng før valg av løsning.

Sjekk monteringsbehov:

- må det graves
- må det støpes
- må det bygges
- trengs det elektrisitet
- tiltak knyttet mot overvann

Drift og vedlikehold

Ta høyde for drift og vedlikehold.

Bruk prinsippene for sykkelparkering og vurder kvalitet opp mot drift- og vedlikeholdskostnader. Ikke glem brukeren av tilbudet. En dårlig sykkelparkering som ikke tas i bruk er dårlig disponering av penger, uansett budsjett.

Kilder

Statens vegvesen 2020. Rapport Nr. 408 Sykkelparkering

Oslo kommune Bymiljøetaten 2019, Offentlig sykkelparkering veileder

Stavanger kommune 2023, Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering

Foto fra Norconsult