

Cykelparkering

Vägledning vid nyproduktion



Stockholms
stad

Innehåll

Innehåll	2
Inledning	3
Planera för cykelparkering med god standard	4
Cykelparkering i planeringsprocessen	4
Cykelparkering av god standard.....	4
Lokalisering av cykelparkering	5
Upställning och olika typer av cykelställ	6
Utformning av dörrar, ramper, hissar och korridorer	10
Checklista.....	11

Version 0.9. Uppdaterad 26O630



Inledning

I STOCKHOLM ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Staden har övergripande mål om att öka andelen cykelresor. Varje cykelresa börjar och slutar vid en cykelparkering, varför kvalitet och utbud av cykelparkering är en avgörande faktor för valet att använda cykeln som färdmedel.

Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard. Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram.

Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark, i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme. Utöver detta ska även tio procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Besöksparkering ingår i parkeringstalet.

Detta dokument ska fungera som vägledning för dig som planerar cykelparkering vid nyproduktion och stödja i framtagande av cykelparkering av god standard. Vägledningen främjar en långsiktigt hållbar mobilitet, genom att göra cykeln till ett enkelt val i vardagen, som står sig över tid och möter framtidens behov.

Dokumentet är en del av Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nyproduktion, men är även lämpligt att använda i planeringen av cykelparkering för projekt som tillämpar Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering eller i andra sammanhang.

Planera för cykelparkering med god standard

CYKELPARKERING ÄR EN viktig del av fastighetens funktion och bör planeras med samma omsorg som andra utrymmen och funktioner.

Hur cykelparkeringen placeras och utformas påverkar i hög grad om den används i vardagen och därmed möjligheten att välja cykeln som färdmedel.

Cykelparkering i planeringsprocessen

Frågan om cykelparkering behöver hanteras tidigt i planerings- och projekteringsprocessen. När utrymmen reserveras från början finns bättre förutsättningar att skapa lösningar som fungerar både praktiskt och rumsligt. Erfarenheter visar att cykelparkering som planeras sent ofta får sämre lägen, begränsad tillgänglighet eller otillräckliga ytor.

Genomtänkt planering tidigt i projektet skapar bättre lösningar och minskar behovet av kostsamma anpassningar i senare skeden. Ett sent påkommet behov av cykelparkering kan trycka ut andra planerade funktioner på fastigheten, eller ta ljus BTA i anspråk avsett för andra ändamål, och därmed försämra projekttekonomin. När cykelparkering integreras i byggnadens struktur från början blir den enklare att nå, mer yteffektiv och mer attraktiv att använda.

Planeringen bör utgå från hur människor faktiskt använder sin cykel i vardagen – från bostaden eller arbetsplatsen till cykelstället och vidare ut i gatanätet. Cykelparkeringen behöver därför ses som en del av byggnadens rörelsestruktur och inte som en restyta.

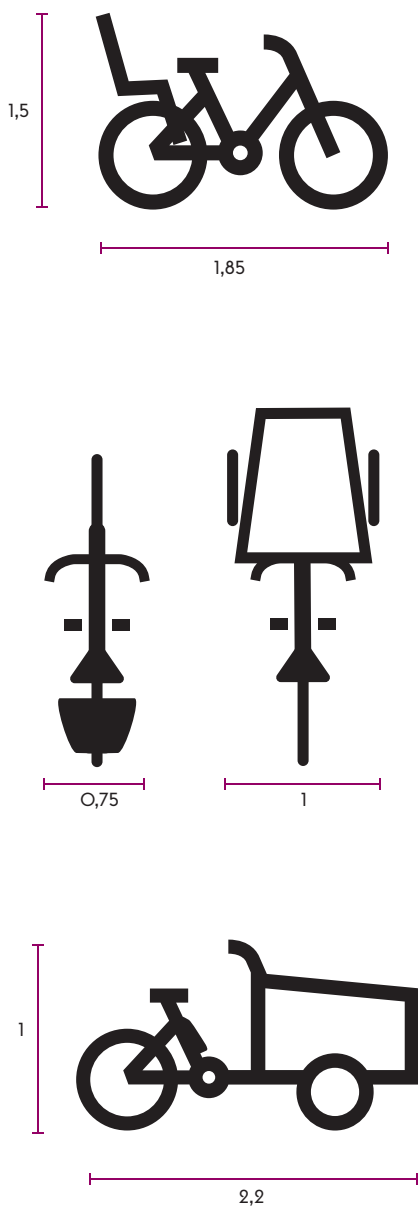
En tidig helhetssyn underlättar även avvägningar mellan olika funktioner och bidrar till långsiktigt hållbara lösningar.

Cykelparkering av god standard

En cykelparkering av god standard är enkel att använda, trygg att lämna sin cykel i och placerad där den naturligt passar in i vardagens rörelser. Den ska vara lätt att nå utan omvägar eller hinder, erbjuda tillräckligt utrymme för att parkera och manövrera cykeln samt göra det möjligt att låsa fast cykelns ram på ett säkert sätt. Parkeringen behöver samtidigt skydda cykeln mot väder samt stöld och vara utformad så att olika typer av cyklar (såsom elcyklar, lastcyklar och cyklar med barnstol, korg eller bredare däck) kan nyttja den utan svårigheter.

God standard handlar inte enbart om antal platser utan om hur väl parkeringen fungerar i praktiken. En väl utformad cykelparkering utgår från både användarens behov och cykelns egenskaper och skapar en balans mellan tillgänglighet, stöldsäkerhet och komfort.

Cykelparkering ska fungera under lång tid och kunna anpassas till förändrade behov. Robusta material, god tillgänglighet och möjlighet till anpassning bidrar till lägre driftkostnader och enklare förvaltning. Väl fungerande cykelparkeringar minskar även risken för felparkering och bidrar till en mer ordnad och trygg boendemiljö.



Figur 2. Standardmått för cykel med barnstol samt en lastcykel

Lokalisering av cykelparkering

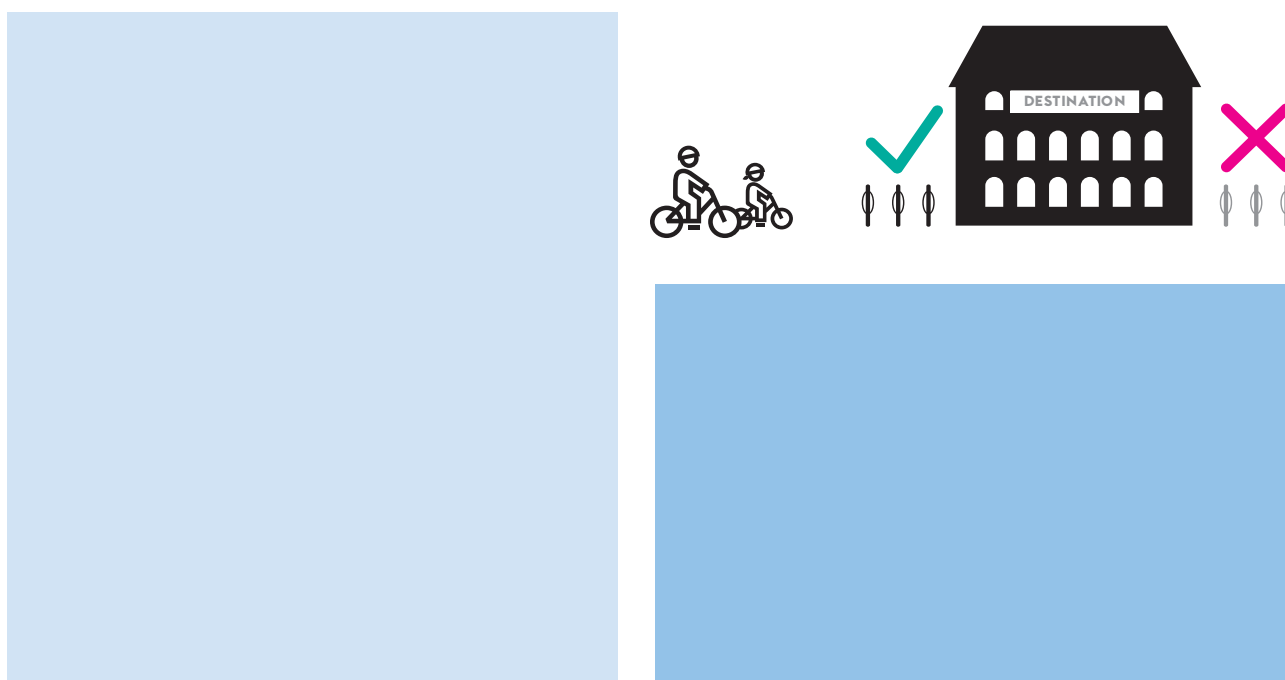
CYKELPARKERINGENS PLACERING HAR stor betydelse för hur den används i praktiken. En cykelparkering som ligger nära målpunkter och längs naturliga rörelsestråk upplevs som enkel och bekväm att använda, vilket ökar sannolikheten att cykeln väljs som färdmedel.

Vid planering av cykelparkering bör olika användarbehov beaktas. Besöksparkering för kortare ärenden behöver vara synlig och placerad nära entréer så att den är snabb och enkel att nå. Parkering för boende och verksamma kan placeras mer skyddat men behöver fortfarande ha god tillgänglighet. Vid behov för längre uppställning kan faktorer som stöldsäkerhet och väderskydd ges företräde framför andra kvaliteter.

Cykelparkering bör i första hand placeras i markplan och i direkt anslutning till byggnadens entréer (helst inom 25 m). Lösningar i källare eller garage kan fungera, men ställer högre krav på tillgängliga färdvägar (så som hiss eller ramp), belysning och trygghet. Det ska vara enkelt att ta sig från bostaden eller arbetsplatsen till cykelstället och vidare ut i gatunätet, samt vice versa.

Fastigheternas gårdar bör inte domineras av cykelparkering. Därför bör huvuddelen (minst tre fjärdedelar) av cykelparkeringarna lokaliseras inom hus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme, exempelvis i låsbara cykelhus med väggar och tak.

Cykelparkeringen bör inte lokaliseras med andra funktioner som exempelvis lägenhetsförråd, balkonger eller barnvagnsrums.



Uppställning och olika typer av cykelställ

HUR CYKELPARKERINGEN UTFORMAS påverkar både kapacitet och användbarhet. En väl fungerande cykelparkering utgår från cykelns mått och variationen mellan olika cykeltyper, såsom elcyklar, cyklar med barnstol och lastcyklar. Parkeringen behöver ge tillräckligt utrymme för både uppställning och manövrering, så att användaren kan parkera och ta ut cykeln utan svårigheter.

Cykelställ fyller flera funktioner; de stabiliserar cykeln, möjliggör fastlåsning och organiserar parkeringen. Ställ ska möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram då stöldsäkerhet är en avgörande kvalitetsfaktor. Lösningar som enbart håller fast framhjulet ger ofta sämre stabilitet och bör undvikas. Däckbredder varierar mellan olika cyklar och cykelställ bör därför tillåta för en variation i dessa.

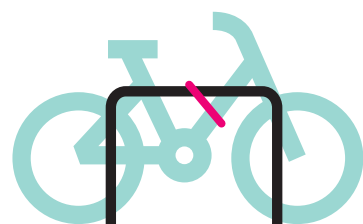
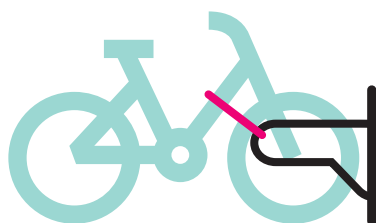
Avståndet mellan cyklarna i ställen är avgörande för att cyklar ska kunna användas och parkeras i praktiken. För litet avstånd leder till att styren och pedaler hakar i varandra, att cyklar inte kan låsas korrekt i ramen och att platser blir svåra att använda, särskilt för bredare eller lastade cyklar. Rätt mått säkerställer god tillgänglighet och en cykelparkering som faktiskt fungerar i vardagen.

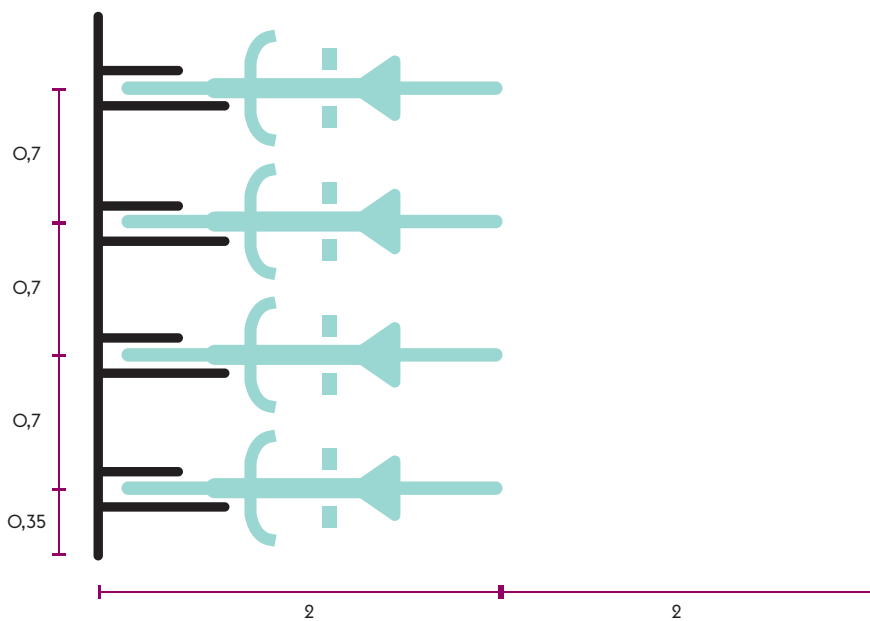
Val av uppställning påverkar hur yteffektiv parkeringen blir. Snedställd eller vertikal uppställning kan vara lämplig i smalare utrymmen. Tvåvåningsställ kan öka kapaciteten där ytan är begränsad men bör användas med eftertanke (de bör tillsammans med vertikal uppställning utgöra som mest hälften av antalet cykelplatser), eftersom de inte passar alla användare eller cykeltyper och bör utformas så att cyklar kan manövreras utan att behöva lyftas i eller ur stället. Tvåvåningsställ och vertikal uppställning behöver vara utrustade med hydraulik eller liknande för att säkerställa tillgänglighet för alla användare.

Platser för utrymmeskrävande cyklar behöver särskilda ytor samt ställ och bör placeras inomhus i väl stöldskyddade utrymmen.

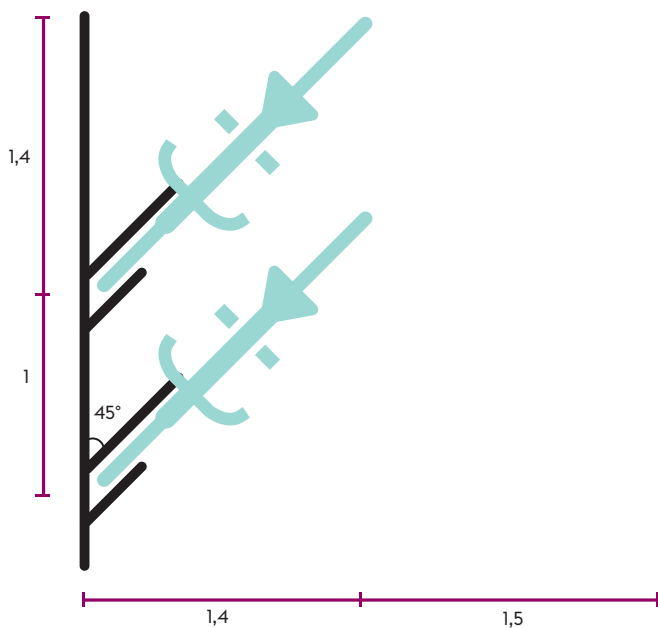
En god lösning balanserar yteffektivitet och användbarhet – en alltför tät uppställning riskerar att göra platserna svåra att använda och därmed minska den faktiska kapaciteten. Exempelvis kan styren ta i varandra och göra cyklar svåra att få i och ur ställen. För låg fri höjd vid tvåvåningsställ kan begränsa användningen för cyklar med exempelvis barnstol. För små manövreringsytor kan innebära att cykeln måste lyftas för att parkeringen ska kunna användas, vilket kan vara problematiskt för många, särskilt med tyngre elcyklar.

Vid behov kan, i tidiga planeringsskeden, ytbehovet för cykelparkering uppskattas till cirka 1,5–2,5 m² per plats, beroende på parkeringens utformning och hur effektivt ytan nyttjas. En vanlig cykel i tvåvåningsställ tar omkring 1 m², medan samma cykel i raka cykelställ med nivåskillnad tar ungefär 1,5 m² och en utrymmeskrävande cykel kan beräknas uppta drygt 4 m². Som jämförelse upptar en bilparkeringsplats normalt omkring 20–25 m². Uppskattningen för parkeringsytan förutsätter mycket effektivt nyttjade ytor och avser ytan som upptas av fordonen, inklusive erforderliga manövreringsutrymmen inom parkeringen, men exklusive de ytor som behövs för att ta sig till och från anläggningen..

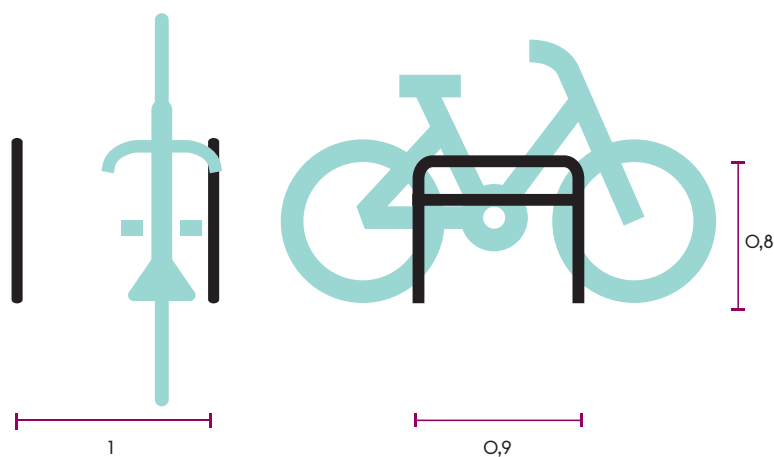




Figur 2: Lämpligt centrumavstånd mellan vinkelräta cykelställ samt manövreringsavstånd. Avståndet på 0,7 m kan sänkas till 0,5 m om cykelställ i olika höjd används, nivåskillnaden ska då vara minst 0,35 m.

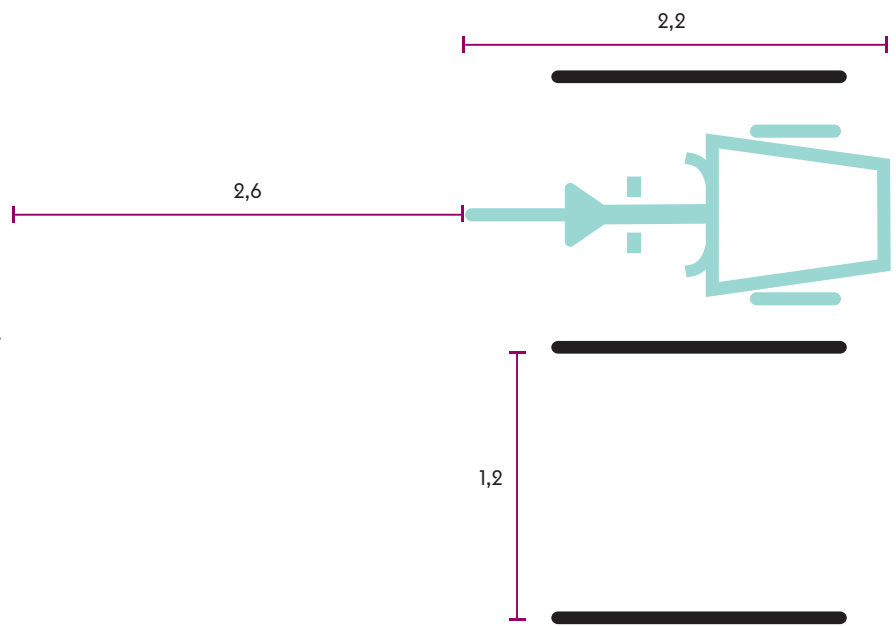


Figur 3: Mått för avstånd och vinkel vid snedställda cykelställ samt manövreringsutrymme. Avståndet på 1 m kan sänkas till 0,7 m om cykelställ i olika höjd används, nivåskillnaden ska då vara minst 0,35 m. Avståndet på 1,5 m avser enkelriktat flöde, 2 m gäller vid dubbelriktat flöde.

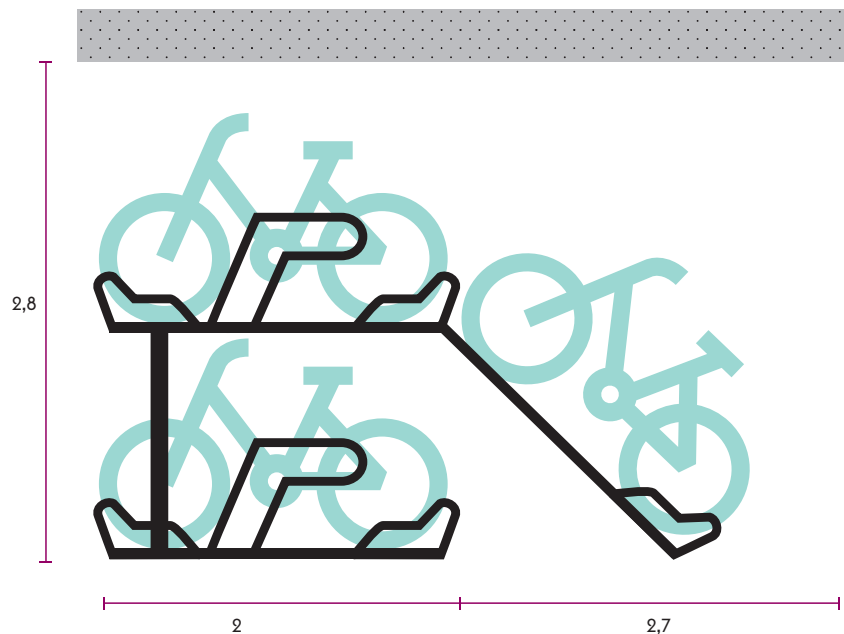


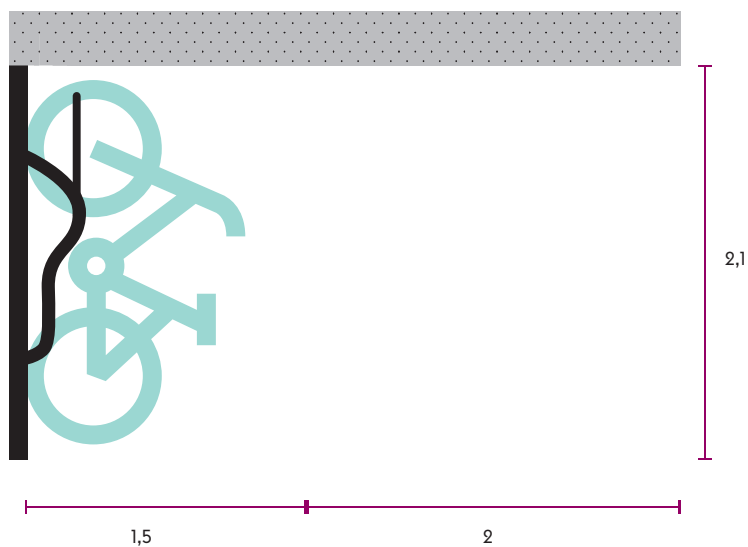
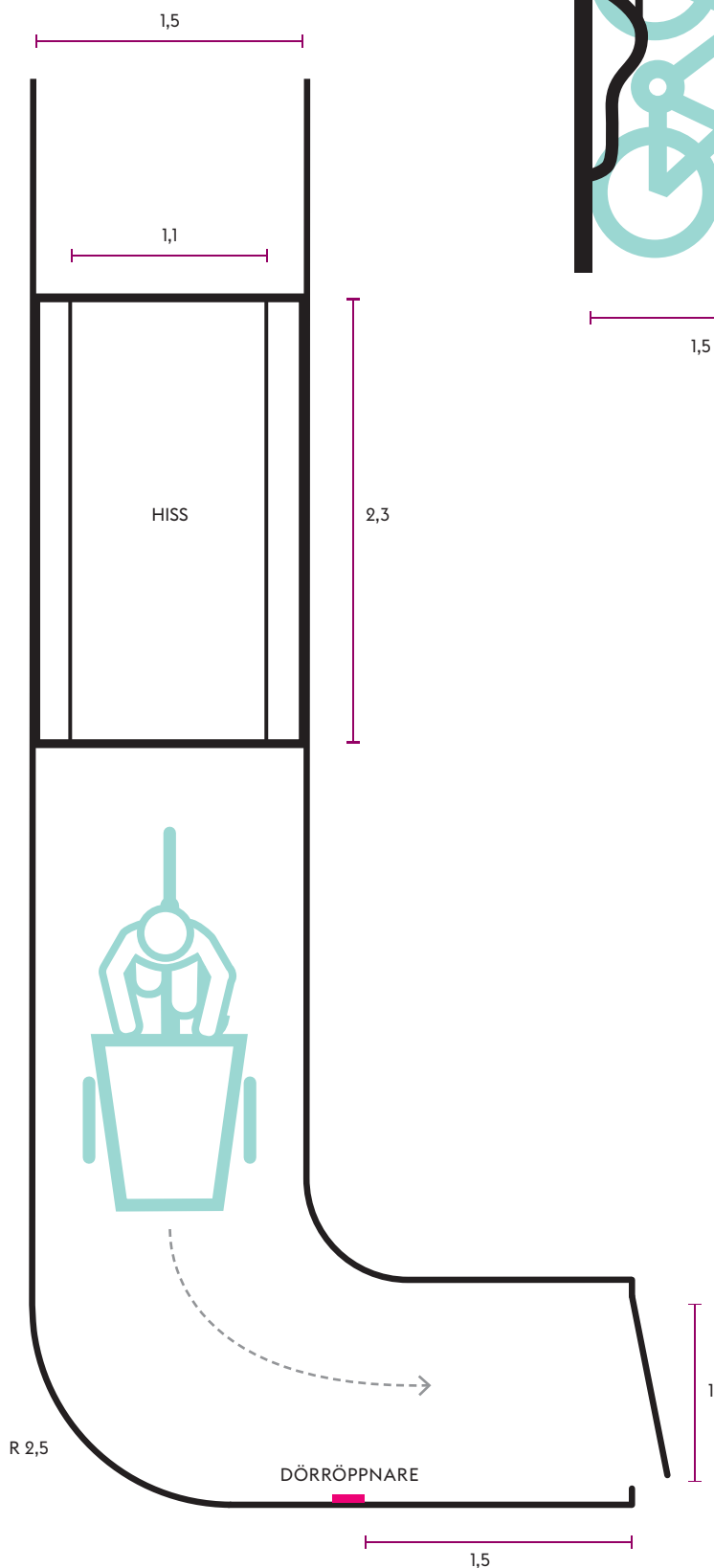
Figur 4: Cykelbågar/pollare bör ha ett mellanrum på minst 1 m för att rymma två vanliga cyklar. Cykelbågar rekommenderas då de ger möjlighet till ramläsning och fungerar för flera olika typer av cyklar.

Figur 5: Låga cykelbågar används med fördel för att reservera plats för platskrävande cyklar. Platskrävande cyklar behöver ett manövreringsutrymme på minst 2,6 m och bågarna bör placeras minst 1,2 m från varandra.



Figur 6: Tvåvåningsställ har ofta ett djup på omkring 2 m och behöver en fri höjd på 2,8 m för att det övre planet ska kunna användas fullt ut (med hänsyn till bl.a. cykelbarnstolar). De bör ha ett manövreringsutrymme på minst 2,7 m för att cyklarna ska kunna tas upp och ner på ett bra sätt. De behöver vara utrustade med hydraulik eller liknande för att säkerställa tillgänglighet till det övre våningsplanet för alla användare.

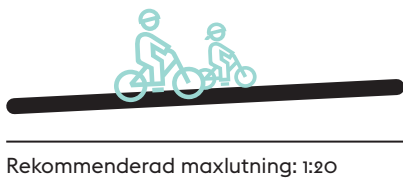




Figur 7: Vertikal upphängning kräver ofta ett djup på omkring 1,5 m (med hänsyn till bl.a. cykelbarnstolar) och behöver en fri höjd på 2,1 m samt ett manövreringsutrymme på 2 m.

De bör placeras med ett centrumavstånd på 0,7 m, vilket kan minskas till 0,5 m om de placeras i olika höjd (nivåskillnaden ska då vara minst 0,35 m och kräver även en större fri höjd). De behöver vara utrustade med hydraulik eller liknande för att säkerställa tillgänglighet för alla användare samt möjliggöra för fastlåsnings av cykeln i dess ram.

Figur 8: Mått för dörrar, ramper, hissar och korridorer där cyklar framförs.



Rekommenderad maxlutning: 1:20

Utformning av dörrar, ramper, hissar och korridorer

Att passera dörrar med en cykel kan upplevas svårt och antalet dörrar ska därför begränsas. Samtliga dörrar bör förses med väl placerade automatiska dörröppnare (gärna placerade en bit från dörren så att de är lätta att använda med cykel), om flera dörrar behöver passeras så kan dessa med fördel seriekopplas.

Tillgängligheten till cykelparkeringen avgörs inte enbart av dess placering utan även av hur färdvägen dit är utformad. Antalet hinder mellan entré och cykelplats bör vara så få som möjligt. Dörrar, nivåskillnader och trånga passager kan göra en annars välplacerad cykelparkering svår att använda.

Dörrar som passeras bör vara tillräckligt breda (minst 1 m) och enkla att öppna. Automatisk dörröppning underlättar särskilt för tunga cyklar och lastcyklar, och trösklar bör undvikas så att cykeln kan rullas utan lyft. Genomsiktliga dörrar och god belysning bidrar dessutom till ökad trygghet.

Nivåskillnader bör i möjligaste mån undvikas och cykelparkering i markplan ger generellt bäst tillgänglighet. När nivåskillnader ändå behöver lösas är ramper att föredra framför trappor med skenor. Ramper bör ha en lutning som gör det möjligt att leda cykeln utan ansträngning (högst 1:20, 5 %) och kompletteras med vilplan vid längre sträckor. Hiss kan vara ett alternativ där ramp saknas, men behöver då dimensioneras för att rymma utrymmeskrävande cyklar (minst 1,1 × 2,3 m) och möjliggöra smidig in- och utpassering (helst genomgående).

Korridorer och passager bör vara tillräckligt breda (minst 1,5 m) och utformas med mjuka svängradier så att även större cyklar kan hanteras (en utrymmeskrävande cykel har en svängradie på ungefär 2,5 m i låg hastighet). En sammanhängande, gen och lättbegriplig färdväg gör cykelparkeringen mer attraktiv att använda och bidrar till att den fungerar väl över tid.

Checklista

Checklistan nedan bör fungera som vägledning för dig som planerar cykelparkering vid nyproduktion och stödja i framtagande av cykelparkering av god standard. Samtliga punkter bör tas hänsyn till och kunna redogöras för under samtliga steg i planeringsprocessen.

- Cykelparkering har hanterats tidigt i planeringsprocessen och integrerats i bebyggelsestrukturen.
- Det finns rätt mängd cykelparkeringar, anpassade för rätt målgrupper och av rätt typer.
- Cykelparkering är placerad nära målpunkter, längs naturliga rörelsestråk och med bra anslutningar till omkringliggande cykelinfrastruktur.
- Cykelparkering tillgodoses i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme med väggar och tak.
- Cykelparkering upplevs trygg och överblickbar samt möjliggör för fastlåsning av cykeln i dess ram.
- Cykelparkering är lättillgänglig och färdvägen dit är gen samt enkel att navigera med tillräckliga ytor för manövrering.
- Samtliga cykelparkeringsplatser går att nyttja samtidigt utan påverkan på användarupplevelsen.
- Cykelparkering är enkel samt bekväm att använda i vardagen och cyklar kan parkeras utan lyft eller onödig ansträngning.
- Cykelparkering bidrar till en ordnad och trivsamt miljö utan felparkeringar och drift/underhåll är beaktade i utformningen.

