

Cykelparkeringsguide

Till dig som planerar och bygger fastigheter



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Cykelparkering – en viktig fråga för fastighetsägare och arkitekter	3
Läsanvisningar	3
2. Hur många cykelparkeringar behövs?	4
Hur många platser för specialcyklar?.....	4
Kan cykelparkering samutnyttjas?.....	4
3. Vilka typer av cykelparkeringar behövs?	5
Besöksparkering	5
Anställdas samt barns och elevers parkering... ..	5
Boendeparkering.....	6
Sammanfattning.....	7
Checklista	7
4. Var ska cykelparkeringen ligga?.....	8
Varifrån kommer cyklisterna?.....	8
Närhet till målet.....	8
Trygghet och säkerhet	8
Bygglov.....	9
Checklista	9
5. Uppställning och ytbehov.....	10
Parkering vinkelrätt mot gången.....	10
Snedparkering.....	11
Parkering i två våningar.....	12
Hängande cykelparkering	13
Ytbehov och krav för specialcyklar.....	14
Sammanfattning.....	15
Checklista	15
6. Tillgänglighet - dörrar, ramper, trappor och hissar	16
Dörrar	16
Ramper.....	16
Trappor	16
Hissar.....	17
Checklista	17
7. Val av cykelställ.....	18
Ställ med ramlåsning.....	18
Tvåvåningsställ	19
Hängande cykelställ.....	19
Målad ruta med fästögla eller metallbygel.....	20
Checklista.....	20
8. Extra kvalitéer.....	21
Luftpump.....	21
Verktyg och servicestation.....	21
Tvättstation.....	21
Dusch, ombytesrum, klädskap.....	22
Checklista.....	22
9. Skyltning och markering.....	23
Skyltning.....	23
Färgmarkeringar.....	23
Checklista.....	23
10. Organisation och kommunikation.....	24
Skilj på cykelparkering som används ofta och mer sällan.....	24
Tillämpa reserverade cykelplatser.....	24
Ta betalt för cykelparkering av hög kvalitet.....	25
Information.....	25
Checklista.....	25
11. Checklistor - sammanfattning.....	26

1. Cykelparkering

– En viktig fråga för fastighetsutvecklare och arkitekter

Denna skrift ska hjälpa fastighetsutvecklare, arkitekter och planerare med planeringen av cykelparkeringar vid nybyggnation¹.

Cykelparkering är viktig. Varje cykelresa börjar och slutar vid någon form av cykelparkering. Hur smidigt, tryggt och säkert vi upplever att det är att hämta och lämna cykeln påverkar både vår reseupplevelse och vår benägenhet att välja att cykla.

I Sverige finns nästan en cykel per person och det säljs runt 600 000 nya cyklar varje år. I Göteborg görs varje vardag fler än 100 000 cykelresor. Ambitionen i stadens cykelprogram är att cyklingen ska tredubblas till 2025 jämfört med 2011-års nivåer. Ett annat mål är att tre av fyra invånare då ska tycka att Göteborg är en cykelvänlig stad².

För att nå dessa mål behövs bland mycket annat goda möjligheter att parkera och förvara cyklar, i bostadsfastigheter men även vid arbetsplatser och verksamhetslokaler. Samtidigt kan cykelparkering vara en utmaning för fastighetsutvecklare, arkitekter och planerare.

Cykelparkering är bara en av ett stort antal frågor att beakta i planeringen och det är inte alltid lätt att hitta lämpliga och tillräckligt stora ytor. Samtidigt så leder dåligt planerade och utformade lösningar till missnöjda användare och ofta även ökade kostnader för drift och underhåll. Ju tidigare frågan om cykelparkering kommer med i planeringsprocessen för en fastighet, desto enklare är det att få till genomtänkta och väl fungerande lösningar.

Målet med denna skrift är att hjälpa fastighetsutvecklare, arkitekter och planerare i arbetet med cykelparkeringar vid nybyggnation genom att presentera de kvalitetskrav som staden ställer på utformning av cykelparkering. I *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad* under kapitlet *Parkeringslösning*

återfinns kraven på cykelparkering i detaljplaner och bygglov. Skriften ger även mer konkret information och råd. Materialet är framtaget av Göteborgs Stads trafikkontor.

För cykelparkeringar i och kring befintliga fastigheter har en motsvarande skrift tagits fram, riktad mot fastighetsägare och förvaltare³.

LÄSANVISNINGAR

Skriften har utformats för att följa stegen i en byggprocess – från tidig planering över projektering och detaljutformning till färdigställande och förvaltning.

Tidig planering

Kapitel 2-5 tar upp frågor som berör detaljplan, skiss och förstudie, bygglovs- och programhandlingar, exempelvis hur många cykelparkeringsplatser som behövs, var de bör ligga samt vilka ytor som krävs.

Projektering

Kapitel 6-8 berör frågor som är aktuella i projekteringsfasen, exempelvis utformning av tillfarter och kringytor, val av lämpliga ställ, extra kvalitéer med mera.

Förvaltning

Kapitel 9-10 handlar om aspekter som är aktuella när fastigheten är byggd, exempelvis skyltning och förvaltning.

Avsnitten är skrivna för att vara fristående så att du kan gå direkt till den frågeställning du behöver ha svar på. I slutet av varje kapitel finns en kort checklista så att inga viktiga frågor glöms bort. En sammanfattning av checklistorna finns i sista kapitlet.

¹Parkeringsplan för cykel redovisas i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov*, samt i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

²Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025. Göteborgs Stad

³Cykelparkeringsguide Till dig som förvaltar fastigheter. Göteborgs Stad, 2017

2. Hur många cykelparkeringar behövs?

Göteborgs Stad har parkeringstal för cykel som gäller för flerbostadshus, kategoriboenden samt verksamheter. Parkeringstalen är en vägledning för att bedöma lämpligt antal cykelparkeringsplatser i plan- och bygglovsärenden.

Du kan läsa om parkeringstalen och hur ett lämpligt antal räknas ut i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov*¹.

Hur många platser för specialcyklar?

Försäljningen av lastcyklar ökar, inte minst till barnfamiljer. Dessa cyklar har större ytbehov än standardcyklar och även cykelkärror kräver utökat utrymme. Vid bygglov ska minst 5 % av cykelplatserna ordnas för specialcyklar, dock minst en plats per parkeringskategori. En plats för specialcykel kan tillgodoräknas som två platser för standardcyklar. Platserna ska kunna användas för såväl lastcyklar som cykelkärror.

Se efterföljande avsnitt för mer information om ytbehoven.

Kan cykelparkering samnyttjas?

Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats kan användas av olika verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider. Ett exempel är besöksparkering för kontor där den huvudsakliga aktiviteten sker på dagtid och för bostäder där besöksaktiviteten är som störst under kvällar och helger. Om platser kan samnyttjas minskar antalet parkeringsplatser som totalt behöver byggas.

Samnyttjande av cykelparkering är generellt svårare att få till än samnyttjande av bilparkering. Cykelparkering bör placeras inomhus eller i nära anslutning till entréer, medan en bilparkering kan ligga längre bort. Detta gör det svårare att samla cykelparkering för olika verksamheter till en och samma punkt, vilket är en förutsättning för samnyttjande.

Samnyttjandet är tänkbart för besöks- och arbetsplatsparkeringar om det finns verksamheter med olika huvudsakliga öppettider, eller verksamhetslokaler och bostäder i samma fastighet. Om samnyttjande kan tillämpas och i vilken utsträckning måste avgöras i varje enskilt fall.

¹Göteborgs Stad, goteborg.se.



3. Vilka typer av cykelparkeringar behövs?

Kraven på cykelparkering skiljer sig beroende på hur de ska användas, både avseende läge och utformning. Därför är det viktigt att inför vidare planering skapa sig en tydlig bild över vilka typer av cykelparkering som behövs, samt antalet platser i respektive parkeringskategori.

Besöksparkering

Besöksparkeringar är avsedda för kortare ärenden, exempelvis besök i en butik eller verksamhet men även för privata besök i bostadsfastigheter. Besöksparkering vid bostäder kan även användas av boende för tillfällig användning. Parkeringstiden är kort, från några minuter till högst några timmar.

För besöksparkeringar är tydlighet och synlighet särskilt viktigt att beakta, eftersom det inte kan förutsättas att användaren är väl förtrodd med fastigheten. Besöksparkeringar bör placeras så nära målpunkten som möjligt, vanligtvis vid huvudingången till fastigheten, och det bör gå fort att parkera samtidigt som stöldsäkerheten är god. Avståndet till ingången ska maximalt vara 25 meter, ju kortare desto bättre. Parkeringen bör vara väl synlig för cyklister på väg till målpunkten.

Besöksparkeringar placeras vanligtvis utomhus, med eller utan väderskydd. Denna typ av parkering kan även placeras inomhus om lämpligt utrymme utomhus saknas, men tillgängligheten för besökare måste då säkerställas. För hög trygghetskänsla bör placeringen vara i en upplyst miljö, helst där människor är i rörelse.

Samtliga besöksparkeringar ska uppfylla de kvalitetskrav som ställs i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad*. Vid förskolor och grundskolor ska korttidsparkering med cykel (hämta/lämna) uppfylla kraven för besöksparkering.



Anställdas samt barns och elevers parkering

På cykelparkeringar för anställda eller barn och elever parkeras cyklar oftast en hel dag, vilket ställer högre krav på både stöldsäkerhet och väderskydd.

Parkeringen ska vara lokaliserad inom 50 meter från entrén. Alternativt så finns en direkt ingång från cykelparkeringen. Användarna kan antas ha god kännedom om fastigheten, så parkeringen behöver inte vara synlig från ingången. Trygghet och säkerhetsfrågor måste dock beaktas, helst bör det finnas god insyn och belysning när det är mörkt.

Arbetsplatsparkeringar kan placeras både inom- och utomhus. Låsta utrymmen är att föredra för att öka stöldsäkerheten. Vid utomhusparkering ska väderskydd finnas, vilket kan kräva bygglov.

Samtliga parkeringar för anställda samt barn och elever ska uppfylla de kvalitetskrav som ställs i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad*.

Boendeparkering

En viss andel av invånarna i en bostadsfastighet kan antas cykla ofta, kanske dagligen för att ta sig till arbetet eller skolan. Andra använder cykel bara några få gånger om året, kanske för enstaka utflykter. Dessa två grupper har olika behov gällande cykelparkeringen. För cyklister som använder parkeringen ofta är det särskilt viktigt att kunna parkera snabbt, smidigt och bekvämt, sällananvändare behöver primärt hög stöldsäkerhet och väderskydd.

En betydande del av boendeparkeringen för cykel bör vara väl lämpade för dagligt bruk. Detta innebär att den kan nås snabbt och utan större omvägar. Manöverutrymmen behöver vara väl tilltagna för enkel och smidig parkering. Det finns ingen regel för hur stor andel av cykelparkeringar i bostadshus som ska ha en kvalitet som underlättar daglig cykling. I Göteborgs cykelundersökning 2016 anger 37 % att de använder cykel 2-4 gånger per vecka eller mer och stadens mål är att öka den andelen.

En del av cyklarna i bostadshus används enbart då och då. För dessa cyklar rekommenderas lämpade cykelförråd som erbjuder hög stöldsäkerhet och god komfort när cykeln ska användas. Eftersom cyklarna förvaras under lång tid bör denna parkering helst finnas inomhus, i väderskyddade, uppvärmda och låsta utrymmen, exempelvis i källaren.

Samtliga boendeparkeringar ska uppfylla de kvalitetskrav som ställs i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad*.



Sammanfattning

Krav och rekommendationer för de olika typerna av cykelparkering sammanfattas i tabellen på nästa sida.

DEFINITIONER

Entré

Avser ingång i fastigheten som leder till bostad eller verksamhet.

Inomhus

Inkluderar även cykelförråd eller andra slutna utrymmen lokaliserade utomhus.

Väderskydd

Avser tak och minst tre väderskyddade sidor.



PARKERINGSKATEGORI	Besöksparkering	Anställdas samt barns och elevers parkering	Boendeparkering
ANVÄNDS FÖR	Besöksparkering, verksamheter Besöksparkering, bostäder	Anställda, verksamheter. Personal och elever, skolor.	Boende, bostäder
KRAV PÅ LOKALISERING	Utomhus eller inomhus inom 25 meter från entré	Inom- eller utomhus inom 50 meter från entré	Inomhus inom 50 meter från entré
KRAV PÅ UTFORMNING	- Ställ med ramlåsning, om utomhus ska ställen även vara förankrade - Ställ ska uppfylla kraven på minsta mått enligt kapitel 5 - Utrymmen inomhus ska uppfylla kraven på tillgänglighet enligt kapitel 6	- Väderskydd - Ställ med ramlåsning, om utomhus ska ställen även vara förankrade - Ställ ska uppfylla kraven på minsta mått enligt kapitel 5 - Utrymmen inomhus ska uppfylla kraven på tillgänglighet enligt kapitel 6	- Ställ med ramlåsning - Ställ ska uppfylla kraven på minsta mått enligt kapitel 5 - Utrymmen ska uppfylla kraven på tillgänglighet enligt kapitel 6
REKOMMENDATIONER	- Direkt anslutning till målpunkt - Lätt att hitta till - Upplyst miljö, synlig från fönster	- Hög stöldsäkerhet, gärna låsta utrymmen - Väl tilltagna manövreringsutrymmen - Upplyst miljö - God insyn, inga dolda vrår - Fler än en ingång	- Hög stöldsäkerhet, gärna låsta utrymmen - Väl tilltagna manövreringsutrymmen - Upplyst miljö - God insyn, inga dolda vrår - Fler än en ingång



- Vilka typer av cykelparkeringar behövs för fastigheten och hur många krävs eller önskas av varje typ?

PARKERINGSTYP	ANTAL PLATSER
Besöksparkering	
Anställdas parkering	
Barns och elevers parkering	
Boendeparkering	
Totalt	

4. Var ska cykelparkeringen ligga?

Placeringen är A och O i skapandet av en attraktiv cykelparkering och för att undvika felparkering. En felplicerad cykelparkering kan förbli tom, samtidigt som avsaknaden av cykelparkeringar vid attraktiva platser leder till "vild" parkering. Observera att samtliga cykelparkeringsplatser inte behöver ligga samlade, ofta är det bättre att fördela dem.

Placeringen i förhållande till målpunkten är särskilt viktigt för besöksparkeringar, exempelvis vid butiker eller för besökare. För arbetsplats-, skol- och boendeparkeringar där cyklar parkeras längre tid och där användarna kan förväntas känna till fastigheten, är placeringen något mindre känslig. Men även i dessa fall är det värt att försöka hitta en bra placering utifrån cyklisternas behov.

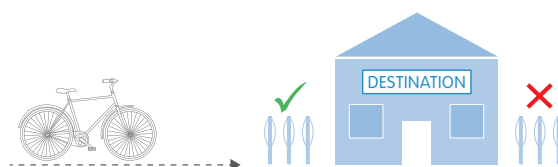
Varifrån kommer cyklisterna?

Inför planeringen av cykelparkeringar behöver det kartläggas varifrån cyklister kan förväntas anlända till fastigheten samt var målpunkterna kommer att ligga. Målpunkter är främst ingångar till fastigheten.

Parkeringen bör helst ligga strax innan målpunkten sett från angöringsriktningen. Den bör vara väl synlig från vägen och det är fördelaktigt om både parkeringen och målpunkten kan ses från vägen.

Är cykelparkeringen felplicerad är risken stor att cyklisten väljer att parkera direkt utanför målpunkten snarare än på den tänkta platsen. Cyklisten vill helst inte ta några omvägar och särskilt inte sådana som innebär att cykla förbi sin målpunkt för att sedan gå tillbaka. Om målpunkten kan nås från olika håll kan det vara en fördel att anlägga två mindre cykelparkeringar på båda sidor av målpunkten snarare än en större anläggning.

Cykelparkeringar bör vidare synas väl från angöringsriktningen, är inte det möjligt rekommenderas tydlig skyltning.



Närhet till målet

Cykelparkeringar bör ligga så nära destinationen som möjligt. Besöksparkeringar ska ligga i direkt anslutning till destinationen, inom 25 meter och helst med fri siktlinje till målpunkten. För parkeringar där cyklar ska stå längre tid, som arbetsplats-, skol- eller boendeparkeringar, accepteras något längre avstånd, men inte mer än 50 meter.

Om cykeln ska prioriteras som färdmedel, bör cykelparkeringar alltid ligga närmare ingången än närmaste bilparkering.

Trygghet och säkerhet

Trygghet och säkerhet är ytterst viktigt för att cyklisten ska kunna parkera utan att känna sig otrygg eller rädd för att cykeln ska bli stulen. Insyn, fri sikt och god belysning är viktiga aspekter för att öka tryggheten.

Cykelparkeringar utomhus bör vara väl upplysta, möjligen med rörelsesensorer som tänder belysningen. Belysning bör inte endast finnas på själva cykelparkeringen utan hela vägen till och från anslutande cykelväg. Det är viktigt att det går att cykla tryggt hela vägen till parkeringen. Helst bör cykelparkeringen kunna ses från huset eller från närliggande fastigheter. Detta minskar även risken för stöld och skadegörelse.

Även vid parkeringar inomhus är tryggheten en viktig fråga. Utrymmen för cykelparkering bör därför utformas med god belysning och översikt, utan dolda vrår och helst med fler än en utgång.



Bygglov

Vissa cykelparkeringsanläggningar behöver bygglov och kraven i detaljplanen måste uppfyllas. Efter en ändring av Plan- och Bygglagen kan dock bygglov ges till åtgärder som strider mot detaljplanen. Detta om den planerade bebyggelsen är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov, allmänt intresse eller innebär ett lämpligt komplement till den användning som bestämts i detaljplanen. Praktiskt innebär denna lagförändring att exempelvis ett cykelgarage för ett flerbostadshus kan få byggas även på så kallad ”prickmark”, exempelvis en innergård (PBL 9:31§ c).



- Identifiera målpunkter vid fastigheten och den förväntade angöringsriktningen för varje målpunkt utifrån den kringliggande cykelinfrastrukturen.
- Välj lämpliga platser för cykelparkeringar med hänsyn till angöringsriktningen, närhet till målpunkten och trygghetsaspekter. Korttidsparkering ska ligga inom 25 meters avstånd och i angöringsriktning från målpunkterna. Långtidsparkering ska ligga inom 50 meter.
- För utomhusparkeringar: Är cykelparkeringen väl synligt från kringliggande hus för att öka tryggheten?
- Är cykelparkeringen lätt att överblicka?
- Planeras god belysning av hela parkeringsanläggningen, med dagsljus- eller rörelsestyrd tändning?
- För parkering inomhus: Finns det flera möjligheter att lämna rummet?



5. Uppställning och ytbehov

För att skapa en funktionell cykelparkering som är smidig och välkomnande är det viktigt att den dimensioneras rätt. Tillräckligt stora ytor behöver därför avsättas i planeringsfasen. Hur stora ytor som krävs beror på typen av cykelparkering och vilken uppställningslösning som väljs. Måtten som anges för olika typer av uppställningar är lägsta acceptabla nivå vid bygglovsprövning.

Centralt är att avsätta tillräckligt med plats för både parkeringen och manöverutrymmen så att det både är enkelt att komma till cykelparkeringen och att ställa cykeln.

Som ett första riktvärde kan ett ytbehov av 2 m² per cykel inomhus och 1 m² per cykel utomhus användas. Vid detaljplan krävs att parkeringsytor av denna storleksordning redovisas, kravet kan dock minskas om byggaktören visar att cykelparkeringen

ryms på en mindre yta och samtidigt uppfyller kraven för bygglov. I detta kapitel presenteras de mått som krävs för olika typer av uppställning vid bygglov.

Vilken uppställning som är möjlig och lämplig i den planerade fastigheten behöver avgöras från fall till fall utifrån fastighetens förutsättningar och behov. Generellt så rekommenderas att planera parkeringsplatser och tillfarter mer generöst för parkeringar där cyklarna kommer att användas dagligen och mer yteffektivt där cyklar endast används då och då.

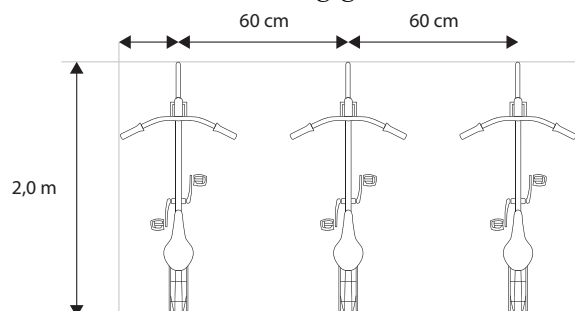
Parkering vinkelrätt mot gången

Parkeringar som placeras vinkelrätt mot färdriktningen eller en vägg är den vanligaste uppställningen för cykelparkeringar, både inom- och utomhus. Den är enkelt överskådlig och ger ett städat intryck. För vinkelrät parkering krävs minst 60 cm avstånd mellan cyklarna. Ställen ska även vara utrustade med ramlåsning.

Observera att det finns cykelställ på marknaden som har mindre avstånd mellan cyklarna, vilket teoretiskt ger högre kapacitet. I praktiken kan dock ofta inte samtliga platser utnyttjas eftersom ställen är för trånga och kapaciteten blir därför lägre än angiven.

Bakom parkeringsytan krävs en tillräckligt stor manövreringsyta för att bekvämt kunna leda cykeln till platsen och få ut den från parkeringen. Om cykelparkeringarna placeras i dubbla rader, räcker en korridor i mitten.

För parkeringar inomhus krävs normal takhöjd i korridorerna för att bekvämt kunna leda cykeln, men en lägre fri takhöjd är tänkbart i främre delen av själva parkeringsytan (vid framhjulen) - dock minst 1,5 m. Detta möjliggör placering av vinkelrätt parkering även vid snedtak eller under ledningsgator.



Passar vid: Alla typer av cykelparkering om platsen tillåter.

	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Minsta bredd per cykel	0,6 meter	0,6 meter
Minsta djup av parkeringsytan	2 meter	2 meter
Minsta manövreringsyta /gång	1,75 meter	1,75 meter
Ytbehov per cykel, utan manövreringsyta/gång	1,2 m ²	1,2 m ²
Ytbehov per cykel, med manövreringsyta/gång	2,3 m ²	1,7 m ²
Takhöjd	Normal, kan vara reducerad till 1,5 meter vid främre halvan av cyklarna	

Observera att ytor för tillfarter eller gångar som leder fram till cykelställen tillkommer.

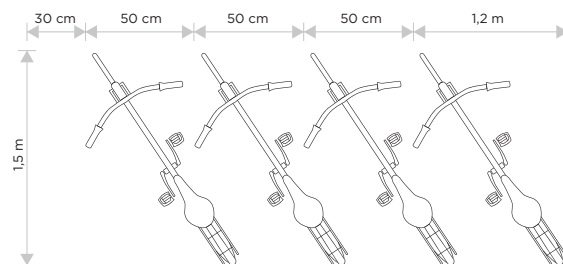
Snedparkering

Vid smala utrymmen där det inte finns plats att ställa cyklarna vinkelrätt mot gången, kan de placeras snett mot gången, vanligtvis i 45 grader. Det tillåter att cyklarna placeras något närmare varandra, eftersom det innebär att cyklarnas styren arrangeras något omlott. För snedparkering krävs minst 50 cm som avstånd mellan cyklarna. Ställen ska även vara utrustade med ramlåsning. Vid 45 graders snedparkering behöver parkeringsytan vara 1,5 meter djup.

I större anläggningar kan gången göras enkelriktad om det finns en tydlig angöringsriktning och det enkelt går att fortsätta ut ur parkeringen åt samma håll då cykeln hämtats. I så fall räcker en gång som är 1,2 meter bred. Om cykeln måste vändas för att komma ur parkeringen krävs dock minst 1,75 meter. En tydlig markering av färdriktningen behövs i fall enkelriktade gångar används.

Vinklad parkering är mest lämpad för smala utrymmen samt för större anläggningar där det är möjligt att ha separata in- och utgångar så att gångar kan göras enkelriktade.

Liksom för vinkelrät parkering kan de totala manövreringsytorna minskas om cykelparkeringarna placeras i dubbla rader, eftersom samma gång kan användas av båda raderna. Även för takhöjden gäller samma villkor som för den vinkelräta parkeringen - vid parkering inomhus krävs normal takhöjd i korridorerna för att bekvämt kunna leda cykeln, men en lägre fri takhöjd är möjlig i främre delen av själva parkeringsytan (vid framhjul), dock minst 1,5 m.



Passar vid: Alla typer av cykelparkering, vid smala utrymmen. Helst ska cykeln inte behöva vändas, vilket kräver att gången är enkelriktad och att cyklisten vid hämtningen kan fortsätta i samma riktning som den kom när cykeln parkerades. Detta kräver separata in- och utfarter.

	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Minsta bredd per cykel	Första cykeln på varje rad: 1,2 meter. Resterande cyklar: 0,5 meter	Första cykeln på varje rad: 1,2 meter. Resterande cyklar: 0,5 meter
Minsta djup av parkeringsytan vid 45 graders uppställning	1,5 meter	1,5 meter
Minsta manövreringsyta /gång	1,2 meter (endast om enkelriktad, annars 1,75 meter)	1,2 meter (endast om enkelriktad, annars 1,75 meter)
Ytbehov per cykel, utan manövreringsyta/gång (för 10 respektive 20 cyklar)	0,9 m ² / 0,8 m ²	0,9 m ² / 0,8 m ²
Ytbehov per cykel, med manövreringsyta/gång, enkeltiktad (för 10 respektive 20 cyklar)	1,7 m ² / 1,5 m ²	1,3 m ² / 1,2 m ²
Takhöjd	Normal, kan vara reducerad till 1,5 meter vid främre halvan av cyklarna	

Parkering i två våningar

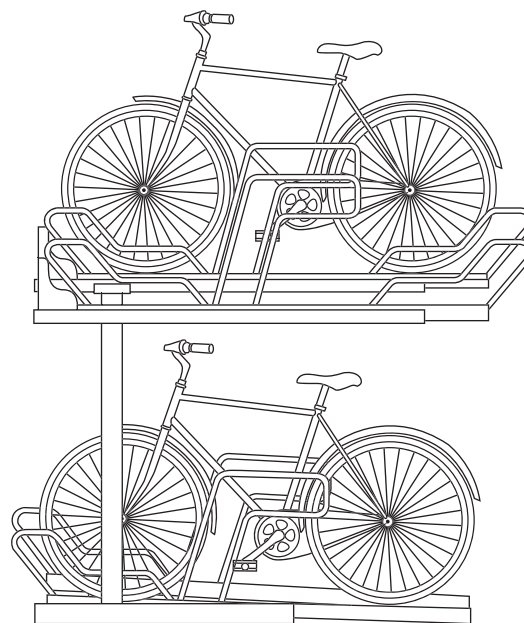
Genom att använda tvåvåningsställ kan ytbehovet för cykelparkeringen närapå halveras jämfört med konventionell vinkelrät parkering, vilket gör lösningen lämplig vid platsbrist och när ett stort antal cyklar behöver parkeras.

Tvåvåningsställ är mindre lämpade för korttidsparkering, eftersom parkeringsmomentet kan ta längre tid än i ett konventionellt cykelställ. Ställen innehåller rörliga delar och används därför helst inomhus eller under tak för att minimera underhållsbehovet.

Tvåvåningsställ ska möjliggöra ramlåsning. Kraven på gångarnas bredd är samma som för vanlig, vinkelrät parkering. Eftersom det kan ta längre tid att parkera cykeln i övervåningen är det dock en fördel att ha något bredare gångar så att andra cyklister enkelt kan passera under tiden en cykel parkeras.

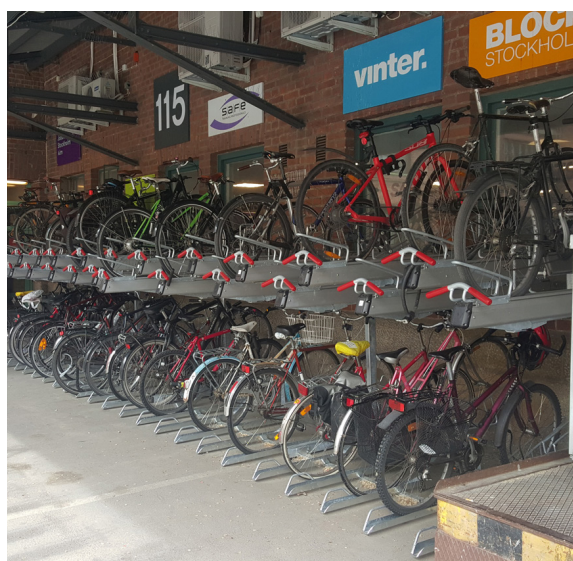
Observera att tvåvåningsställ kräver högre takhöjd, vilket måste beaktas i planeringen om den parkeringslösningen övervägs. Kraven på takhöjden kan variera något mellan tillverkarna, men runt 2,8 meter är vanligt. Tvåvåningsställ är även dyrare än vanliga cykelställ, men merkostnaden vägs ofta upp av det minskade ytbehovet.

Liksom för andra typer av uppställning behövs mindre manövreringsytor per cykel om cykelparkeringarna placeras i dubbla rader.



Passar vid: Långtidsparkering (exempelvis för boendeparkering, arbetsplatsparkering eller nattparkering), väderskyddad. Minst 2,8 meter takhöjd krävs.

	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Minsta bredd för två cyklar	0,5 meter	0,5 meter
Minsta djup av parkeringsytan	2 meter	2 meter
Minsta manövreringsyta /gång	1,75 meter	1,75 meter
Ytbehov per cykel, utan manövreringsyta/gång	1 m ²	1 m ²
Ytbehov per cykel, med manövreringsyta/gång	1,9 m ²	1,4 m ²
Minsta takhöjd	2,8 m	



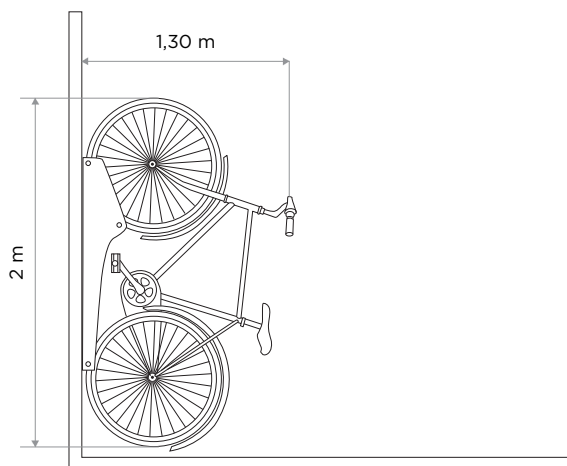
Hängande cykelparkering

För långtidsparkering, exempelvis i bostadshus, kan cyklar även parkeras hängandes i framhjulet. Parkeringssättet är yteffektivt, men är mindre bekvämt än konventionell parkering eftersom cykeln behöver lyftas.

Cykelkrokar som monteras i taket eller på väggar kan användas, men ska var utrustade med fjäderarm eller en motvikt som gör dem enklare att använda samt möjliggöra ramlåsning. Denna typ av mekaniska cykelställ har rörliga delar och därför rekommenderas lösningen primärt för väderskyddade utrymmen.

Takhöjden för att kunna använda vertikala cykelställ behöver vara minst 2,2 meter. Vanligast är att hängande cykelställ monteras längs väggar, det finns dock även fristående lösningar.

För vertikala cykelställ krävs ett manövrerutrymme på minst 1,75 meter för att ställen ska vara praktiskt användbara. Med dubbla rader kan manövreringsytan användas gemensamt för båda raderna, vilket minskar ytbehovet per cykel.



Passar vid: Långtidsparkering och boendeparkering, framförallt i förråd och inomhus.

	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Minsta bredd per cykel	0,6 meter	0,6 meter
Minsta djup av parkeringsytan	1,3 meter	1,3 meter
Minsta manövreringsyta /gång	1,75 m	1,75 m
Ytbehov per cykel, utan manövreringsyta/gång	0,8 m ²	0,8 m ²
Ytbehov per cykel, med manövreringsyta/gång	1,8 m ²	1,3 m ²
Minsta takhöjd	2,2 m	

Parkering i lägenhetsförråd

I bostadshus är en tänkbar lösning för parkering av cyklar som inte används ofta att utöka ytan i lägenhetsförråden så att även cyklar ryms. Observera dock att även parkering i lägenhetsförråd behöver uppfylla kraven på tillgänglighet.

Det tillkommande ytbehovet är minst 1 m² per cykel som placeras i förrådet. Lösningen förutsätter att förråden är tillgängliga utan att behöva bära cykeln, antingen genom ramper eller en tillräckligt stor hiss.

Att använda utökade lägenhetsförråd som cykelparkering kan vara en intressant lösning för långtidsparkerade cyklar, men är inte vanligt än.

Viktigt är att kunna visa att förråden verkligen är utökade för att inrymma cyklar och att redan i tidigt skede inleda en dialog med kommunens handläggare i frågan. Vidare krävs tydlig kommunikation och information till de boende så att det är tydligt att den utökade förrådsytan är avsedd för förvaring av cyklar och att de resterande cykelparkeringarna primärt är avsedda för regelbundna användare.

Elcyklar

Elcykel kräver inget extra utrymme jämfört med en konventionell cykel. Däremot är elcyklar oftast dyrare, vilket skapar högre förväntningar på stöldsäkerhet. Elcyklar är generellt även tyngre, vilket gör det svårare att använda tvåvåningsställ eller hängande parkering.

Lastcyklar

Lastcyklar kan se ut på många olika sätt och ha vitt skilda dimensioner, men generellt är de både längre och bredare än konventionella cyklar. Lastcyklar är generellt även dyrare, vilket gör det extra viktigt med god stöldsäkerhet och att kravet på ramlåsning uppfylls.

En lämplig dimension för parkering för de flesta lastcykeltyper är 1,2 x 2,5 meter. Förenklat kan lastcyklar antas ha minst det dubbla ytbehovet vid parkering jämfört med konventionella cyklar.

Observera att tvåvåningsställ och vertikala cykelställ inte fungerar för lastcyklar.

Lastcyklar är oftast tunga och vissa har tre hjul, vilket gör det svårt att använda parkeringar med brant lutande ingångar eller trappor, även om det finns skenor. Cykelparkeringar som även ska fungera för lastcyklar behöver vara på markplan eller ha ramper med svag lutning, alternativt en tillräcklig stor hiss.

Vidare så har många lastcyklar större svängradie än vanliga cyklar vilket ställer krav på generösare manöverutrymmen och att skarpa svängar undviks i tillfarter.



Passar vid: Alla cykelparkeringar, där lastcyklar kan förväntas förekomma.

	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Minsta bredd per cykel	1,2 meter	1,2 meter
Minsta djup av parkeringsytan	2,5 m	2,5 m
Minsta manövreringsyta /gång	2,5 m	2,5 m
Ytbehov per cykel, utan manövreringsyta/gång	3 m ²	3 m ²
Ytbehov per cykel, med manövreringsyta/gång	6 m ²	4,5 m ²

Cykelkärror

Cykelkärror är relativt vanligt i barnfamiljer och kan behöva extra parkeringsutrymme. Även om kärrorna kan kopplas loss från cyklarna kommer cyklisten i regel att vilja parkera sin kärra tillsammans med eller nära sin cykel. Förenklat kan samma ytbehov som för lastcyklar antas.

Liggcyklar, tandemcyklar etc.

Ytbehovet för liggcyklar med två hjul motsvarar konventionella cyklar. Liggcyklar med tre hjul samt tandemcyklar kräver större yta. Riktvärden för lastcykelparkering kan användas för dessa cykeltyper.

Sammanfattning

Som ett första, grovt riktvärde kan ett ytbehov av 2 m² per cykel inomhus och 1 m² per cykel utomhus användas. Ytbehoven för olika typer av uppställningslösningar och olika typer av cyklar sammanfattas i följande tabell för parkeringsytan och manöveryta/gångar. Observera att platsbehovet för tillfarter tillkommer.

PARKERINGSTYP	YTBEHOV PER CYKEL, INKLUSIVE MANÖVRERINGSYTA	
	ENKLA RADER	DUBBLA RADER
Vinkelrät parkering	2,3 m ²	1,7 m ²
Snedparkering, 45 grader (10 cyklar per sida)	1,7 m ²	1,3 m ²
Tvåvåningsställ	1,9 m ²	1,4 m ²
Hängande cykelparkering	1,8 m ²	1,3 m ²
Lastcykelparkering	6 m ²	4,5 m ²
Långtidsparkering i lägenhetsförråd	1 m ² (I utökat förrådsutrymme)	1 m ² (I utökat förrådsutrymme)



- Har en uppställningslösning valts utifrån cyklisternas behov och lokals/platsens förutsättningar?
- Beräkna ytbehovet utifrån den tänkta uppställningslösningen och antalet cyklar. Finns tillräckligt med yta i de tänkta utrymmena?
- Ifall tvåvåningsställ eller hängande cykelställ används: är takhöjden tillräckligt hög?
- Ifall snedparkering väljs: finns möjligheten till separata in- och utfarter?
- Har hänsyn tagits till ytbehovet av lastcyklar och cykelkärror?



6. Tillgänglighet – dörrar, ramper, trappor och hissar

Dörrar, ramper och hissar behöver planeras så att det är bekvämt och enkelt att komma in och ut med cykeln. Cyklar bör aldrig behöva bäras för att komma till eller från en cykelparkering.

Besöksparkeringar placeras vanligtvis utomhus nära ingången och i direkt anslutning till en tillfart. För cykelparkeringar inomhus behöver ingångar och infarter utformas så att det är enkelt och bekvämt för cyklister att använda dem. Därför ställs krav på tillräckligt breda dörröppningar och att det vid höjdskillnader finns tillgång till tillgänglig trappa, ramp eller hiss.

Dörrar

Dörrar till cykelparkeringar behöver vara tillräckligt breda för att även transportcyklar eller cyklar med kärra enkelt ska kunna passera. En effektiv dörröppning på minst 90 cm krävs. Trösklar bör undvikas för att kunna rulla in cyklar utan hinder.

Om en mekanisk dörrstängare används bör dörren kunna ställas upp så att cyklisten inte samtidigt behöver hålla i dörren och leda cykeln.

För större cykelparkeringar för dagligt bruk, exempelvis vid arbetsplatser eller större bostadsfastigheter, rekommenderas automatisk dörröppning för ökad komfort och smidighet.

Ramper

Större inomhusparkeringar för dagligt bruk, exempelvis vid arbetsplatser eller bostadsfastigheter, placeras helst på markplan så att höjdskillnader kan undvikas. Om en nivåskillnad inte kan undvikas ska tillfartsramper med svag lutning användas så att det går att cykla hela vägen eller att utan större ansträngning leda cykeln. Till utrymmen endast avsedda för standardcyklar accepteras kortare ramper (höjdskillnad högst 0,5 m) med en lutning på maximalt 1:12 (ca 8,3 %). Längre ramper (höjdskillnad

över 0,5 m) för standardcyklar eller ramper för specialcyklar får maximalt ha en lutning på 1:20 (5 %).

Trappor

För cykelparkeringar som är avsedda för dagligt bruk bör trappor undvikas helt. Kortare trappor (höjdskillnad högst 50 cm) är acceptabla för cykelparkeringar som endast är avsedda för standardcyklar, men kräver skenor på bäge sidor på vilken cyklar kan ledas upp för trappan och rullas ner. Alternativt kan trappen förses med en ramp i betong. Observera att de flesta cyklister föredrar att stå till vänster om sin cykel när de leder den uppför, så om möjligt bör rampen monteras på högra sidan av trappan underifrån sett. Om utrymmet tillåter så rekommenderas en ramp på båda sidor av trappan. Rampen/skenan bör monteras så att cykeln kan ledas upp utan att behöva lutas åt sidan, det vill säga med tillräckligt stort avstånd från sidoväggar. Ett avstånd på 30 cm eller mer från väggen rekommenderas. Används metallskenor bör de kunna rymma breda däck och helst vara minst 6 cm breda.

För att kunna använda bromsen för att hålla emot på vägen ned är det en fördel om rampen inte är för hal, annars kan hjulen börja glida och det kan vara svårt att hålla emot.

Används metallskenor bör de därför vara räfflade eller har en gummibeläggning. Betongramper ska helst inte vara målade med hal färg. För särskilt branta trappor finns speciella skenor med borstar som bromsar cykelhjulet på vägen ned så att endast lite kraft behövs för att hålla emot.

Beakta även hur eventuella ingångsdörrar öppnas så att inte rampen eller skenan placeras fel i förhållandet till hur dörren öppnas.



Observera att trappor kan göra det svårt eller omöjligt att parkera lastcyklar och cykelkär-
ror. Lastcyklar är vanligtvis betydligt tyngre än
vanliga cyklar och kan vara svåra att putta upp
för branta ramper och omöjliga att bära. Trehju-
liga lastcyklar, samt cykelkär-
ror kan dessutom
inte använda trappskenor eller smala ramper.
Trappor tillåts därför inte vid parkering för
specialcyklar. Parkeringar avsedda för lastcyklar
bör därför planeras på markplan, alternativt ska
de kunna nås genom flacka ramper (maximal
lutning på 1:20) eller en tillräckligt stor hiss.

Hissar

Hissar kan skapa tillgänglighet till cykelförråd
för långtidsparkering eller förrådsutrymme som
även används för cykelparkering. Ska standard-
cyklar kunna transporteras behöver hissen ha
innermått på minst 1 m bredd och 2 m djup,
helst större. Ingångsdörren behöver ha en effek-
tiv öppning på minst 90 cm för att säkerställa
att även bredare lastcyklar och cykelkär-
ror kan komma in. Hissar som ska inrymma specialcyk-
lar kräver ett innermått på minst 1,1 m bredd
och 2,3 m djup.



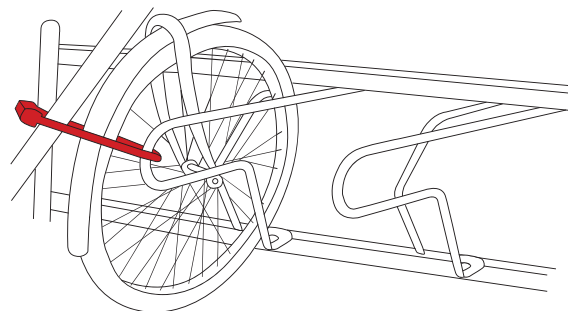
- Har samtliga ingångsdörrar till cykel-
parkeringar och –förråd en öppning på
90 cm eller mer?
- Finns cykelparkeringar för dagligt
bruk (arbetsplatsparkeringar, delar av
boendeparkeringar) på markplan
eller tillgängligt genom en svagt
lutande ramp?
- Har kortare ramper en lutning på
1:12 eller lägre?
- Har längre ramper en lutning på
1:20 eller lägre?
- Om trappor krävs: finns en ramp eller
skena för att kunna leda cyklar vid
sidan av trappan?
- Har rampen/skenan tillräckligt stort
avstånd från sidoväggen? Ett avstånd
på minst 30 cm rekommenderas.
- Om hiss krävs: är hissen tillräckligt
stor för att transportera alla aktuella
typer av cyklar?

7. Val av cykelställ

Det finns ett stort utbud av olika typer av cykelställ. Vilket ställ som är bäst lämpat beror på förutsättningarna på platsen. Viktigt är att välja funktionella ställ som lämnar tillräckligt med utrymme mellan cyklarna.

Nedan listas de vanligaste grundtyperna av cykelställ och deras användningsområden. Oavsett vilken typ av ställ som väljs är det viktigt att det erbjuder tillräckligt med utrymme mellan platserna. Det förekommer cykelställ på marknaden som är så trånga att inte alla platser kan användas i praktiken. Se kapitel 5 för krav på minsta måttsättning för olika typer av cykelställ. En konstruktion som är svetsad är att föredra då den ökar cykelställets stöldsäkerhet.

Ställ med ramlåsning



Cykelställ som erbjuder möjligheten att låsa fast ramen i cykelstället erbjuder god stöldsäkerhet och ofta även bra stöd i sidled. Denna typen av ställ är därför rekommenderad för cykelparkering både inomhus och utomhus. Utbudet av olika varianter av cykelställ som möjliggör ramlåsning är stort. Viktigt är att välja en modell som är bekväm att använda och som även ger gott/bra sidostöd för att undvika att cyklar välter. Även för ställ med ramlåsning är det viktigt att avstånden mellan ställen är stort nog för en bekväm parkering och att samtliga platser kan användas.

Lämpligt för:

All typ av cykelparkering.

Fördelar:

Hög stöldsäkerhet, kan ge sidostöd.

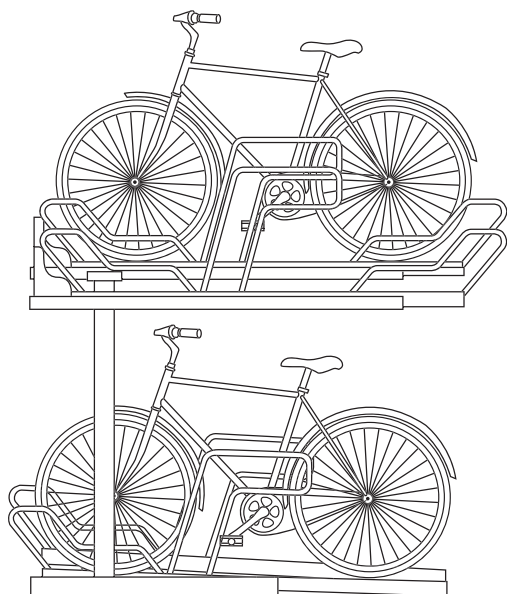
Nackdelar:

Behöver vanligtvis förankras i golvet.

Tvåvåningsställ

Tvåvåningsställ kan vara en attraktiv lösning för att öka kapaciteten när ytan är begränsad. Cyklarna kan parkeras på övervåningen med hjälp av en nedfallbar skena. Moderna tvåvåningsställ underlättar att parkera cykeln på övervåningen genom att en gasfjäder eller en motvikt hjälper till att lyfta upp cykeln så att ingen stor kraft behövs. Tvåvåningsställ kan användas både inom- och utomhus men kräver en takhöjd på cirka 2,8 meter. Det är därför viktigt att kontrollera att takhöjden är tillräcklig för det tänkta stället. Ifall ställen placeras utomhus rekommenderas tak för att minska underhållsbehovet.

Även för tvåvåningsställ gäller att cykelns ram ska kunna låsas fast i stället, både på under- och övervåningen. Detta är inte fallet hos alla modeller på marknaden.



Lämpligt för:

Cykelparkeringar inomhus eller under tak.

Fördelar:

Platseffektivt.

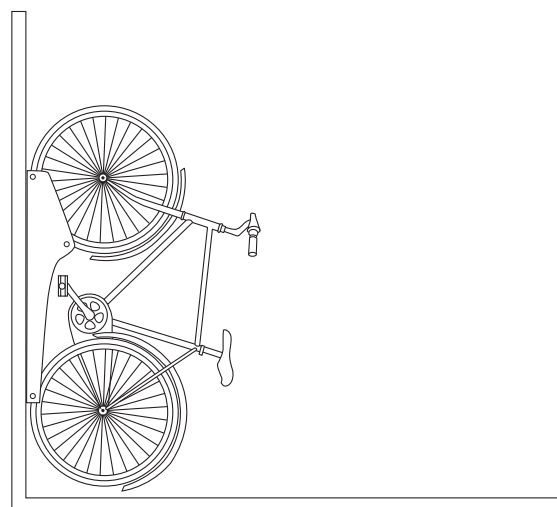
Nackdelar:

Högre kostnad, kräver cirka 2,8 meter i takhöjd, parkering på övervåningen kan upplevas som svår.

Hängande cykelställ

Att parkera cyklar hängande kan vara ett effektivt sätt att spara plats och skapa utrymme. Enkla cykelkrokar där cykeln hängs upp på framhjulet rekommenderas dock inte, eftersom det förutsätter att användaren orkar lyfta upp cykeln. Enkla cykelkrokar kan dock vara en lösning för en platseffektiv förvaring av barncyklar.

Det finns flera modeller av cykelhängare som använder sig av en fjäderarm eller en motvikt som underlättar att hänga upp och lyfta cykeln, så att användaren inte behöver lyfta hela cykelns vikt. Den typen av mekaniska cykelställ har rörliga delar och är mest lämpade för inomhusbruk. Även hängande cykelställ ska erbjuda möjlighet till ramlåsning. Observera att det – utöver minst 2,20 meters takhöjd – även behövs minst 1,75 meter manöverutrymme bakom de hängande cyklarna för att ställen ska vara praktiskt användbara.



Lämpligt för:

Cykelparkeringar inomhus eller under tak.

Fördelar:

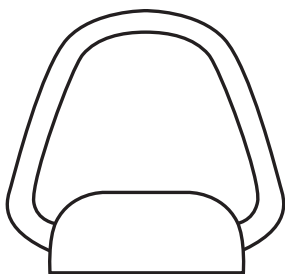
Platseffektivt.

Nackdelar:

Kräver viss ansträngning av användaren, innehåll i cykelkorgar kan trilla ur.

Målad ruta med fästögla eller metallbygel

För lastcyklar passar oftast inte konventionella cykelställ, samtidigt som de vanligtvis står stadigt och inte behöver något stöd. Därför kan den bästa lösningen för lastcyklar vara ett plant, reserverat utrymme där de kan stå. Däremot är lastcyklar dyra och stöldsdydd är av stor vikt. Därför måste det finnas möjlighet att kedja fast cykeln, exempelvis i ett fast monterat golv/väggankare eller en metallbygel, på liknande sätt som motorcyklar kedjas fast.



Lämpligt för:

Lastcykelparkering, inom- och utomhus.

Fördelar:

Säker och smidig parkering för lastcyklar.

Nackdelar:

Kräver montering av fäste för fastlåsning.



- Är valet av ställ anpassat till platsens förutsättningar och behov utifrån typen av parkering?
- Har det påtänkta cykelstället tillräckligt stort avstånd mellan cyklarna? Ett avstånd på 60 cm (cc-mått) rekommenderas.
- Finns möjlighet att låsa fast cykeln i ramen för samtliga ställ?
- Tvåvåningsställ: Är takhöjden tillräcklig för att installera tvåvåningsställ? 2,8 meter eller mer behövs.
- Finns cykelparkering för lastcyklar och cykelkärror med stöldsdydd?

8. Extra kvalitéer

Kvalitén av en cykelparkering kan ökas ytterligare med en rad tilläggstjänster som gör cyklistens vardag enklare eller underlättar på annat sätt. Exempel är möjlighet till ombyte, duschmöjlighet och skåp för cykelkläder vid arbetsplatser eller en luftpump och mekställ. Dessa funktioner kan kräva extra utrymme eller installationer och planeras därför bäst in från början.

Luftpump

Möjligheten att enkelt kunna pumpa sin cykel är en uppskattad tjänst. Vilken typ av pump som är mest lämpad beror på parkeringens art och storlek. För mindre cykelparkeringar inomhus kan en robust golv pump som kedjas fast på en lättillgänglig plats vara fullt tillräckligt. För större parkeringsanläggningar eller offentliga utrymmen finns fast monterbara manuella cykelpumpar och kompressorer. För de sistnämnda krävs elanslutning. Pumpen ska kunna användas på olika typer av cykelventiler, både vanlig cykelventil, bilventil (Schraderventil) och racerventil (Presta-ventil). Helst ska pumpen vara utrustad med en tryckmätare.

Lämpligt för:

Cykelparkeringar i bostadshus och vid arbetsplatser, primärt inomhus

Verktyg och servicestation

En servicestation där cyklisterna kan utföra enklare reparationer och justeringar kan monteras på lämplig plats. Oftast består en servicestation av ett mekställ där cykeln kan hängas upp för att förenkla arbetet samt en uppsättning av de viktigaste verktygen t.ex. insexnycklar, fasta nycklar, skruvmejslar och däckjärn. Verktygen fästs vanligtvis på vajrar för att undvika att de kommer bort. Vissa servicestationer är även utrustade med en inbyggd pump. En servicestation kräver extra utrymme och ska placeras så att den inte blockerar gångar även när den används.

Lämpligt för:

Cykelparkeringar i bostadshus, inomhus.



Tvättstation

Möjligheten att enkelt kunna spola av och tvätta sin cykel är en värdefull tilläggstjänst. Utomhus kan det erbjudas med en enkel vattenslang och själva tvätten görs med fördel på en gräsmatta. Om tvättmöjlighet erbjuds inomhus eller på en hårdgjord yta krävs lämplig golvbeläggning och golvbrunn med oljeavskiljare samt möjligen avskärmningar för att undvika skvätt. Möjligheten att hänga upp cykeln, exempelvis på ett mekställ, underlättar tvätten.

En tvättstation kombineras med fördel med en servicestation så att cykeln både lätt kan tvättas och repareras. För en tvättstation krävs extra utrymme, tillgång till vatten och lämplig brunn och golvbeläggning.

Lämpligt för:

Cykelparkeringar i bostadshus och vid arbetsplatser, kan vara inom- eller utomhus.

Dusch, ombytesrum och klädskap

Vid arbetsplatser kan möjligheten att byta kläder, torkmöjligheter och låsbara skåp för kläder och cykelhjälm, samt duschmöjlighet underlätta för cykelpendlare. Dessa extra utrymmen planeras med fördel i omedelbar anslutning till cykelparkeringen.

Lämpligt för:

Cykelparkeringar vid arbetsplatser.

Laddmöjligheter för elcyklar

De flesta av dagens elcyklar är utrustade med löstagbara batterier som cyklisten tar med sig för att ladda. Planeras låsbara kläd- och förvarings-skåp vid cykelparkering på arbetsplatser kan dessa utrustas med vägguttag för att även kunna användas för att säkert ladda elcykelbatterier.

Vissa nyare elcykelmodeller har batterier som är fast integrerade i cykelns ram. Därför kan det vara en fördel om det även finns vägguttag tillgängliga på cykelparkeringar inomhus.

Lämpligt för:

Cykelparkeringar inomhus.



- Ska en cykelpump installeras? Finns en lämplig och lättillgänglig plats?
- Ska en servicestation installeras? Finns ett lämpligt utrymme som inte hindrar tillgängligheten till parkeringen, även om servicestationen används?
- Finns möjlighet att enkelt tvätta cyklar?
- Vid arbetsplatser – finns möjlighet till klädbyte, garderob och dusch?
- Finns vägguttag som möjliggör laddning av elcyklar?

9. Skyltning och markering

Tydlig skyltning, färgsättningar och markeringar på golvet förbättrar orienterbarheten och tillgängligheten och förebygger felparkeringar.

Skyltning

Det kan vara otydligt var cyklar ska parkeras och cykelparkeringar är inte lika självklara att upptäcka som bilparkeringar. Tydlig skyltning kan förbättra situationen.

Tydlighet är särskilt viktig för besöksparkeringar. Om dessa inte finns i direkt anslutning till entrén och är väl synliga, rekommenderas skyltning som tydligt hänvisar ankommande cyklister till parkeringen.

Även cykelförråd kan vara svåra att hitta, särskilt i större hus där det kan finnas flera cykelrum. I dessa fall kan tydlig skyltning och hänvisning hjälpa. Dörrar till cykelförråd kan förses med cykelsymbol och, vid behov, även vägen dit skyltas. Markeringar i golvet kan ytterligare underlätta orienteringen.

Vid cykelparkeringen kan det behövas ytterligare anvisningar, exempelvis att parkering av mopeder är förbjuden eller att cyklar enbart ska parkeras på anvisade platser. Var dock restriktiv med användningen av skyltar och sätt endast upp dem om det finns ett verkligt behov. För många anvisningar ger ett ovälkomnande intryck och gör det också svårare att ta till sig av budskapen.

Färgmarkeringar

Ett sätt att utan pekpinnar hjälpa cyklisten att använda cykelparkeringen så som det är tänkt är att använda markeringar i golvet eller marken. Exempelvis kan områden där cyklar ska parkeras ramas in med en vit avgränsning, på samma sätt som för bilparkeringar. Färgsättning av golvet kan användas för att tydligt skilja

parkeringsyta från gång- och manöverytor. Även cykelsymboler på marken kan tydliggöra att en viss yta är avsedd för cykelparkering. Parkeringar för specialcyklar eller cykelkärror kan utmärkas på liknande sätt.



- Är cykelparkeringarna placerade på ett sätt som gör dem enkla att hitta? Kan orienterbarheten förbättras med skyltning?
- Finns en plan för var eventuella skyltar eller informationstavlor ska placeras?
- Är skyltarna placerade på ett sätt som gör dem väl synliga från angöringsriktningen och så att de inte kan skymmas av växtlighet?
- Kan färgmarkeringar på marken användas för att förbättra tydligheten och orienterbarheten?

10. Organisation och kommunikation

Hur cykelparkeringar i en fastighet organiseras och administreras är i grunden en driftsfråga. Men sättet att organisera cykelparkeringar kan påverka vilken utformning som är lämplig och fungerar i praktiken. Därför kan det vara värt att redan tidigt bestämma sig för en modell och anpassa planeringen därefter.

Cykelparkering i fastigheter löses traditionellt samlat i ett eller flera cykelrum, där alla kan ställa cykeln på första bästa plats. Detta fungerar ofta bra, men det kan finnas fördelar med andra modeller, särskilt om det finns kvalitetskillnader mellan cykelparkeringarna i fastigheten.

Skilj på cykelparkering som används ofta och mer sällan

I cykelrum i bostadshus står vanligen cyklar som används dagligen blandade med cyklar som nästan aldrig används. Detta kan göra det svårt att hitta optimala lösningar för regelbundna användare, eftersom långtidsparkerare kan blockera de mest tillgängliga och attraktiva platserna. Det kan även leda till att vardagscyklister väljer att ställa sina cyklar utanför de påtänkta platserna vilket kan skapa blockeringar och oordning.

En möjlig lösning är att tydligt skilja på cykelparkeringar för regelbundet, dagligt bruk och platser mer avsedda för långtidförvaring av cyklar. Cykelparkeringar för dagligt bruk kan då placeras och utformas för största möjliga smidighet och komfort med extra hög tillgänglighet. Parkeringar för långtidförvaring kan placeras längre bort från ingångarna och med mer platseffektiva lösningar. De olika typerna av parkering kan markeras med exempelvis olika färger och skyltning som informerar cyklister om hur platserna är tänkta att användas. Hur stor andel som kan avsättas för cykelparkering

för dagligt bruk respektive cykelförvaring måste avgöras från fall till fall.

Tillämpa reserverade cykelplatser

För att skapa mer ordning i cykelparkeringen och höja cykelns status kan reserverade platser tillämpas. Reserverade platser ökar tydligheten och gör det lättare och snabbare att hitta sin cykel, särskilt på stora parkeringar. Reserverade platser kan vidare underlätta drift och underhåll samt hanteringen av övergivna cyklar.

Reserverade cykelplatser kan vara lämpade för cykelparkeringar i bostadshus men även för arbetsplatsparkeringar. I bostadshus kan platserna kopplas till varje enskild lägenhet eller till en grupp med lägenheter, exempelvis i en låst box som endast 5-10 lägenheter har tillgång till. Cykelplatserna kan märkas ut med ett platsnummer, lägenhetsnummer eller motsvarande.

Möjligheten att ha en reserverad plats är särskilt viktigt för användare av lastcyklar som kräver mer plats och har höga krav på stöldsäkerhet.

Ta betalt för cykelparkeringen av hög kvalitet

I fall det endast finns ett begränsat antal särskilt attraktiva och stöldsäkra cykelparkeringsplatser kan deras användning styras genom att ta ut en avgift för platserna, på liknande sätt som det är vanligt att göra för bilparkeringar. Enligt en aktuell undersökning i Göteborg är en av tre beredda att betala för en cykelparkering av god kvalitet. Genom en avgiftsbeläggning skapas ett incitament att de mest attraktiva platserna blir tillgängliga för de cyklister som har störst nytta av dem, exempelvis pendlare som cyklar dagligen och har en dyr cykel. Samtidigt behöver det dock finnas goda avgiftsfria möjligheter att parkera cykeln.

Att avgiftsbelägga platser förutsätter att det finns reserverade platser. Avgiftsnivån bör läggas på en nivå så att de flesta av platserna blir uthyrda. Även dedikerade platser för lastcyklar kan avgiftsbeläggas.

Information

Tydlig information till användarna är avgörande för att en cykelparkering ska fungera väl under driftsfasen, oavsett hur den organiseras.

Fastighetsägaren eller förvaltaren behöver därför tidigt ta fram informationsmaterial om cykelparkering som beskriver var cyklarna bäst kan parkeras och vilka förutsättningar som gäller. Detta gäller likväl för bostäder som för arbetsplatser. Viktigt är att tydligt ange en kontaktperson där ytterligare information eller hjälp kan fås.

Genom tydlig information kan boende motiveras att skilja mellan platser för dagligt bruk och långtidsparkering, även om inga reserverade platser eller avgifter används. På arbetsplatser kan tydlig information om möjligheterna att parkera cykeln vara en del av verksamhetens miljö- och mobilitetsarbete.



- Finns en genomtänkt modell för hur parkeringen av cyklar ska organiseras?
- Ska reserverade platser användas?
- Ska cykelparkeringar avgiftsbeläggas? Samtliga eller endast vissa platser med särskilda kvalitéer?
- Finns informationsmaterial som beskriver var cyklar ska parkeras och vilka förutsättningar som gäller?

11. Checklistor - sammanfattning

I det här kapitlet sammanställs checklistorna från hela skriften. Genom att gå igenom frågorna nedan kan du bocka av ifall de viktigaste aspekterna kring cykelparkering har tagits med i planering och projektering. Mer detaljerat underlag till varje tema hittar du i respektive kapitel.

Vilka typer av cykel-parkeringar behövs? • Vilka typer av cykelparkeringar behövs för fastigheten och hur många krävs eller önskas av varje typ?	Kap 3	PARKERINGSTYP	ANTAL PLATSER
		Besöksparkering	
		Anställdas parkering	
		Barns och elevers parkering	
		Boendeparkering	
		Totalt	

Var ska cykelparkeringen ligga?

- Identifiera målpunkter vid fastigheten och den förväntade angöringsriktningen för varje målpunkt utifrån den kringliggande cykelinfrastrukturen.
- Välj lämpliga platser för cykelparkeringar med hänsyn till angöringsriktningen, närhet till målpunkten och trygghetsaspekter. Korttidsparkering ska ligga inom 25 meters avstånd och i angöringsriktning från målpunkterna. Långtidsparkering ska ligga inom 50 meter.
- För utomhusparkeringar: Är cykelparkeringen väl synlig från kringliggande hus för att öka tryggheten?
- Är cykelparkeringen lätt att överblicka?
- Planeras god belysning av hela parkeringsanläggningen, med dagsljus- eller rörelsestyrd tändning?
- För parkering inomhus: Finns det flera möjligheter att lämna rummet?

Uppställning och ytbehov

- Har en uppställningslösning valts utifrån cyklisternas behov och lokalens /platsens förutsättningar?
- Beräkna ytbehovet utifrån den tänkta uppställningslösningen och antalet cyklar. Finns tillräckligt med yta i de tänkta utrymmena?
- Ifall tvåvåningsställ eller hängande cykelställ används: är takhöjden tillräckligt hög?
- Ifall snedparkering väljs: finns möjligheten till separata in- och utfarter?
- Har hänsyn tagits till ytbehovet av lastcyklar och cykelkärror?

Tillgänglighet – dörrar, ramper, trappor och hissar

- Har samtliga ingångsdörrar till cykelparkeringar och förråd en öppning på 90 cm eller mer?
- Finns cykelparkeringar för dagligt bruk (arbetsplatsparkeringar, delar av boendeparkeringar) på markplan eller tillgängligt genom en svagt lutande ramp?
- Har samtliga kortare ramper en lutning på 1:12 eller lägre?
- Har längre ramper en lutning på 1:20 eller lägre?
- Om trappor krävs: finns en ramp eller skena för att kunna leda cyklar vid sidan av trappan?
- Har rampen/skenan tillräckligt stort avstånd från sidoväggen? Ett avstånd på minst 30 cm rekommenderas.
- Om hiss krävs: är hissen tillräckligt stor för att transportera alla aktuella typer av cyklar?

Val av cykelställ

- Är valet av ställ anpassat till platsens förutsättningar och behov utifrån typen av parkering?
- Har det påtänkta cykelstället tillräckligt stort avstånd mellan cyklarna? Ett avstånd på 60 cm (cc-mått) rekommenderas.
- Finns möjlighet att låsa fast cykeln i ramen för samtliga ställ?
- Tvåvåningsställ: Är takhöjden tillräcklig för att installera tvåvåningsställ? 2,8 meter eller mer rekommenderas.
- Finns cykelparkering för lastcyklar och cykelkärror med stölskydd?

Extra kvalitéer

- Ska en cykelpump installeras? Finns en lämplig och lättillgänglig plats?
- Ska en servicestation installeras? Finns ett lämpligt utrymme som inte hindrar tillgängligheten till parkeringen, även om servicestationen används?
- Finns möjlighet att enkelt tvätta cyklar?
- Vid arbetsplatser – finns möjlighet till klädbyte, garderob och dusch?
- Finns vägguttag som möjliggör laddning av elcyklar?

Skyltning, markeringar och belysning

- Är cykelparkeringarna placerade på ett sätt som gör dem enkla att hitta? Kan orienterbarheten förbättras med skyltning?
- Finns en plan för var eventuella skyltar eller informationstavlor ska placeras?
- Är skyltarna placerade på ett sätt som gör dem väl synliga från angöringsriktningen och så att de inte kan skymmas av växtlighet?
- Kan färgmarkeringar på marken användas för att förbättra tydligheten och orienterbarheten?

Organisation och kommunikation

- Finns en genomtänkt modell för hur parkeringen av cyklar ska organiseras?
- Ska reserverade platser användas?
- Ska cykelparkeringar avgiftsbeläggas? Samtliga eller endast vissa platser med särskilda kvalitéer?
- Finns informationsmaterial som beskriver var cyklar ska parkeras och vilka förutsättningar som gäller?

Huvudförfattare:

Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Uppdragsgivare:

Trafikkontoret Göteborg Stad

Revidering 2022:

Hanna Järpedal, Trafikkontoret

Kontaktpersoner:

Malin Månsson, Trafikkontoret

David Backelin, Trafikkontoret

Hanna Järpedal, Trafikkontoret

Fotografer:

Jonas Lundqvist, Falco Street Furniture

Jacob Tell, MyBikePark

Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Asbjörn Hansen, Trafikkontoret

Lo Birgersson

Jennie Fasth

Hans Jonsson, Cyclos

Cycle-Works Ltd