

0 Generelt

01 Innhold

Bladet behandler arealbehov for sykkelparkering og utforming av parkeringsanlegg. Det viser endel eksempler.

02 Bruken av sykkel

Sykkelen er et raskt og fleksibelt framkomstmiddel på korte strekninger. Vanlig aksjonsradius er 1 – 5 km. Bruken er avhengig av klimaet. Vanligvis sykler man så lenge det er fritt for snø og is på vegene.

Det er ønskelig å avlaste privatbiltrafikken i byene, og ett virkemiddel er at flere bruker sykkel. Dette krever tilrettelegging av vegnettet og egnete parkeringsløsninger for sykler.

03 Parkering

En av sykkelens store fordeler er at den er lett å parkere. Den økte interessen for sykling de siste årene har medført et økt behov for parkeringsplasser. Vi har tre ulike situasjoner der sykler skal parkeres:

- ved boligene
- i bysentrum eller tettbebyggelse
- ved trafikkterminaler

Man har fått store problemer med parkering av sykler ved jernbanestasjoner, busstasjoner og andre steder for langtidsparkering. Mangel på kapasitet eller et dårlig utformet anlegg kan resultere i tyverier, hærverk, uorden og følgelig redusert bruk av sykkel.

04 Tyveri og hærverk

Tyverier er et stort problem i forbindelse med sykkelparkering. I takt med det økte antallet sykler har også antallet tyverier økt. Stadig flere dyre flergirsmoeller har gjort syklene mer attraktive som tyveriobjekter. I dag er ca. 20 % av denne typen. Det finnes ca. 2 millioner sykler i Norge, og vanlig pris på en ny sykkel er fra 2 000 til 5 000 kr. En undersøkelse viser at ca. 10 % av syklene stjeles hvert år. Problemet er altså stort også fra en økonomisk synsvinkel.

05 Henvisninger

Planløsning:

A 322.112 Parkeringsplasser og garasjeanlegg i boligstrøk

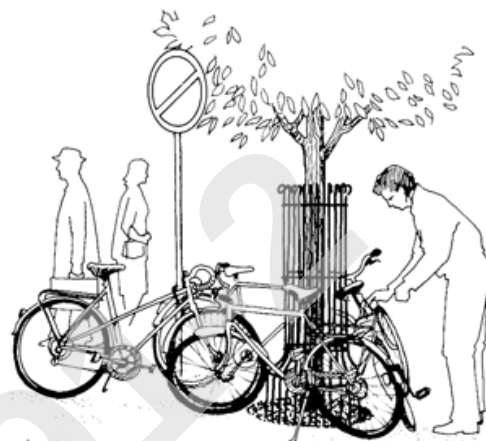


Fig. 03
Mangel på sykkelstativ gir provisoriske og rotete løsninger. I byene må syklene låses solid fast. Man parkerer dessuten der folk ferdes for å hindre hærverk og tyveri. I mangel av noe bedre brukes gjerne en stammebeskytter, som her. Stolper for trafikkskilt er også populære.

1 Funksjonskrav

Sykelstativene bør oppfylle følgende krav:

- være lett å bruke. Såkalt høyt-lavt sykkelstativ er tungvint fordi sykkelen må løftes på plass, og plassene er 0,20 m for trange. Senteravstanden må tilsvare bredden av en vanlig sykkel, som er 0,60 m.
- gjøre det mulig å låse fast sykkelen. Både ramme og forhjul må kunne låses til fast gjenstand, og dette må kunne gjøres med sykkelens ordinære bøyelås.
- plasseres slik at det kan sees av forbipasserende publikum. Sykkelstativ bør fra tyverisynspunkt aldri plasseres avsides.
- muliggjøre enkel og ryddig oppstilling, og antallet plasser må være tilstrekkelig.
- gi god støtte til sykkelen uten at det er fare for at forhjulet bøyes skjevt. Dette innebærer bl.a. at et sykkelstativ som består av et spor i en betongplate, ikke bør benyttes.
- ikke hindre rengjøring og snøfjerning i området
- beskytte mot regn og snø. Dette gjelder først og fremst anlegg for langtidsparkering.

2 Planlegging

21 Plassering

Syklistens mellomstilling mellom bil og fotgjenger gjør at det er vanskelig å forutse hvordan syklistene kommer til å bruke en parkeringsplass. Syklisten kan alltid velge å låse sykkel til en stolpe eller parkere ved hjelp av sykkelens egen støtte. Det er ikke uvanlig å se kostbare anlegg som ikke brukes etter hensikten. Grunnen er at viktige funksjonskrav som f.eks å gi nødvendig beskyttelse mot tyveri, ikke er oppfylt.

Parkeringsplassen bør, om mulig, ligge slik at syklistene ledes direkte ut på gang/sykkelveger. Plassen bør ha fast dekke.

Syklisten forsøker alltid å gjøre avstanden mellom parkering og neste mål så liten som mulig, gjerne ned til noen meter. Antakelig kan man akseptere større gangavstand ved parkering av sykkel i lengre tid (én dag eller lenger) enn ved korttidsparkering. Følgende verdier har blitt antydnet som avstander for sykkelparkering:

- langtidsparkering, maks. 75 m, normalt 50 m
- korttidsparkering, 25 – 40 m

Sykkelstativ under tak kan som oftest plasseres i noe lengre avstand fra målet. Syklisten er ikke innstilt på å sykle omveger for å sette fra seg sykkel. Parkeringsanlegg bør derfor ligge inntil eller nær de vegene eller gatene som har størst sykkeltrafikk. En annen viktig faktor ved planleggingen er at selve anlegget blir dimensjonert med tilstrekkelig antall plasser. Her er det som oftest best å ta godt i.

22 Arealbehov

Hvor stor dekingen skal være, avhenger av klimaet på stedet og av virksomhetens karakter. Boliger kan kreve inntil 100 % deking eller én sykkelplass pr beboer, mens skoler kan kreve en deking på 50 % og kontorer ned til 10 %.

Man trenger plass til selve oppstillingen av syklene, og for å komme til og fra stativet, slik fig. 22 viser. Bredden på atkomststien bør være ca. 2 m. Sykkelplassens bredde avhenger av hvilken stativtype som brukes. Det er behov for en c/c-avstand på 0,60 m hvis man skal kunne parkere uten problemer. Ved mindre c/c-avstand er det fare for at styret hefter seg fast i nabo-sykkels gir- og bremsewirer. Med c/c på 0,60 m vil en sykkelplass i et vanlig stativ kreve 1,14 m².

Et vanlig sykkelstativ med den utilstrekkelige senteravstanden 0,40 m trenger 0,76 m² (1,9 m × 0,4 m). Se fig. 22.

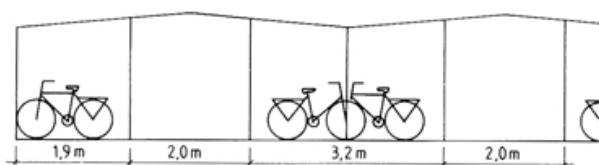


Fig. 22

Figuren viser plassbehov for enkle og doble rekker av sykler og atkomst mellom rekkene. Småbiler tar omtrent tolv ganger så stor plass.

3 Låstyper

Lasene har gjennomgått en utvikling parallelt med syklene. Hesteskolås på bakhjulet kan sparkes opp og selges ikke lenger. På noen sykler finnes nå en bolt som låser bakhjulet. Den vanlige låsen er en løkke eller bøyle som kan låse ramme og hjul til en fast gjenstand. Materialet kan være wire, kjetting eller ca 10 mm stålbolt. Stålbolt er den beste løsningen, og enkelte forsikringsselskaper setter egenandelen til null når man bruker slik lås.

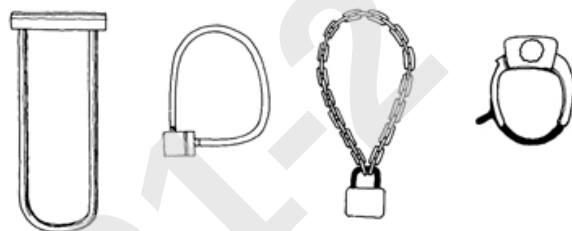


Fig. 3

Vanlige låstyper; kjetting og bolt/bøyle gir best beskyttelse.

4 Stativtyper

De fleste stativtypene har mangler, og fra syklisthold er det i de siste årene framkommet ønsker om bedre låsbare stativ. På noen kan sykkelens egen lås, noe som klart er å foretrekke. Stativet bør utformes slik at forhjul og ramme kan låses fast på denne måten. De fleste former for låsbare sykkelstativ bygger på at en del av sykkelens låses fast, vanligvis rammen. I mange tilfeller må dette skje ved hjelp av en ekstra lås. Se fig. 4 a – d.

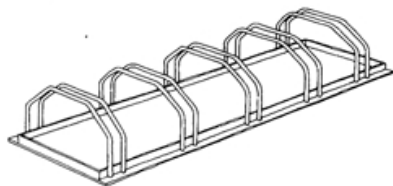
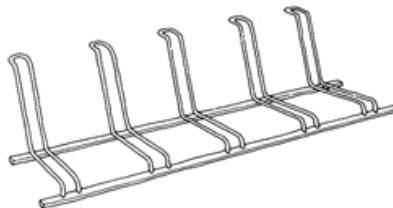
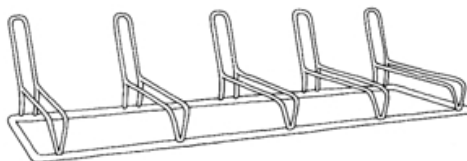


Fig. 4 a

Vanlige løse sykkelstativ der forhjulet står i bøylen. Sykkelen holdes på plass, men avstanden mellom syklene er på mange modeller for liten slik at bremse- og gir-wirer henger seg opp i naboens styre. Rammen kan ikke låses fast, og dermed kan både den og bakhjulet bli stjålet.

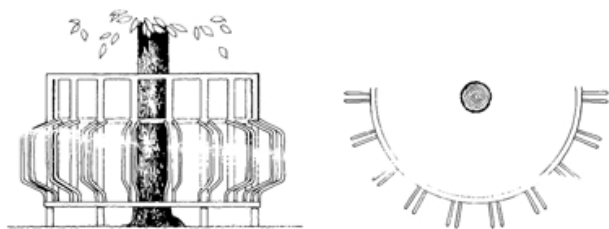


Fig. 4 b

Det svenske arkitektfirmaet White har tegnet dette stativet som også beskytter trærne på torget i Eskilstuna. Dersom bøyene stakk lenger ut, kunne forhjul og ramme låses.

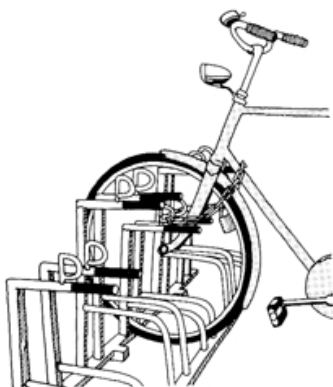


Fig. 4 c

Dette nederlandske stativet har ekstra bøyler som støtter gaffelen, og bøyler som sikrer forhjul og ramme. Man kan låse med sykkelens vanlige lås.

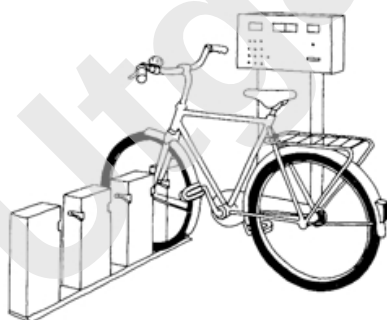


Fig. 4 d

En svensk modell for avgiftsbelagt sykkelparkering – analog med bilparkeringsautomater. Sykkelen blir låst i forhjulets navmutter, og dette gir tilfredsstillende sikkerhet mot tyveri.

Sheffield-modellen er en britisk stativtype som består av store bøyler av 50 mm tykke rør. Tverrliggeren er like høy som hjulene, og gjør det mulig å låse etter behov. En bøyle har plass til inntil fire sykler. Modellen egner seg ikke dersom hvert rør må fundamenteres for seg, men kan brukes der hvor rørene kan settes rett i utsparringer og etterstøpes. Se fig. 4 e.

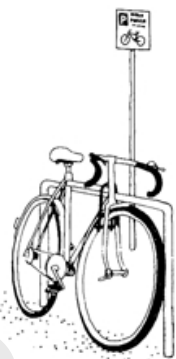


Fig. 4 e

Sheffield-stativet gjør det mulig å låse ramme og ett eller to hjul etter behov og sykkelmodell. Dette låssystemet holder samtidig sykkelen på plass. Høyden på tverrliggeren er den samme som hjulets diameter, 0,70 m. Kapasiteten er fleksibel, og om nødvendig kan fire sykler låses til én bøyle. I stedet for atskilte bøyler kan stativet utformes som gjerder.

En variant av *Sheffield-stativet* er et gjerde som er dimensjonert for å passe med rammemålene. En tverrligger i høyden 0,70 m gjør det mulig å feste ramme og forhjul. Dersom gjerdet er under oppsikt fra publikum, er sjansene for å unngå tyveri gode. Enkelte sykler med avvikende mål kan låses i stenderne i gjerdet.

5 Referanser

51 Bladet er skrevet av Jens Bjørneboe i samarbeid med Syklistenes Landsforbund – SLF. Redaksjonen ble avsluttet i april 1988.

52 Litteratur

- 521 VEGDIREKTORATET. Vegsystem og standard, høringsforslag til vegnormaler, Oslo 1985
- 522 STRATHCLYDE REGIONAL COUNCIL. Guidelines for Development Roads, Glasgow 1986
- 523 HUDSON. Bicycle Planning, Architectural Press, London 1982
- 524 LJUNGBERG. Cykeltrafik, Byggforskningsrådet, R78:1987, Stk.
- 525 Tidsskriftet PÅ SYKKEL nr. 4/87
- 526 BYGGNADSSTYRELSEN. Cykkelparkering, KBS-rapport 131/1976. Sth.