

**0 GENERELT**

- 01 Dette bladet viser plassbehov og arrangement av parkeringsplasser og garasjeanlegg i boligområder.
- 02 Det behandler ikke små, private garasjer og viser ingen konstruksjonsdetaljer eller beskrivelse av utførelse.
- 03 Bladet tar sikte på å være til hjelp for dem som planlegger nye boligstrøk. Det kan også være et hjelpemiddel ved anlegg av parkeringsplasser i eksisterende bebyggelse.
- 04 Henvisninger
Byggforskserien: Blad i gruppe A 517
Byggforskriftene: Kap. 38 Garasje og bilverksted
Kommunale bygningsråd: Parkeringsnormer
Vegdirektoratet: Vegnormaler, Gatenormaler, Betjeningsanlegg

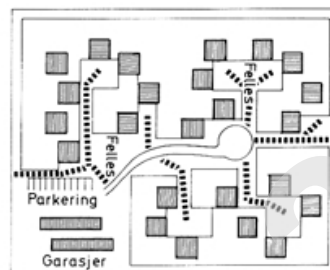


Fig. 11a
Kort avstand fra bolig til parkering

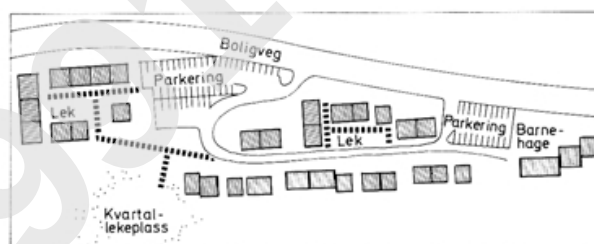


Fig. 11b
Lek atskilt fra trafikk

**1 PLANLEGGING AV GARASJE- OG PARKERINGS-
PLASSER****11 Plassering i boligområdet**

Gode og trafikksikre boligområder forutsetter at parkeringsplasser skilles ut i større eller mindre fellesanlegg. Stor gangavstand fra parkeringsplassen til boligen fører erfaringsmessig til biler i gangveger og på tun. Parkeringsplasser bør derfor fortrinnsvis legges i tilknytning til mindre boliggrupper slik at avstand til bolig ikke overstiger 100 m, se fig. 11a. Dette må imidlertid avveies mot forutsetningen om minst mulig biltrafikk innen boligområdet, leieboerne bør ikke plages av motordur og eksos. Tunet bør være bilfritt, men nødtransport, snøbrøyting og tjenestekjøring fram til boligene bør imidlertid tillates. Biloppstillingsplasser og garasjer bør skjermes i forhold til bebyggelsen og til gang- og lekearealer, se fig. 11b.

12 Plassering i trafikksystemet

Gode forhold for fotgjengere bør være utgangspunkt for utarbeiding av trafikksystemet i et boligområde. Det må legges spesiell vekt på å skape sikre skoleveger. Vegnettet bør være differensiert og separert, det vil si at det etter behov skilles mellom hovedveg, samleveg og atkomstveg, og at gang- og sykkeltrafikk skilles fra biltrafikk, se fig. 12a og b.

I åpne småhusområder med inntil 20 hus kan blandet trafikk vanligvis aksepteres dersom biltrafikken pålegges visse restriksjoner ved spesiell utforming av vegen og skilting. Det bør ikke være gjennomgangstrafikk i boligområder.

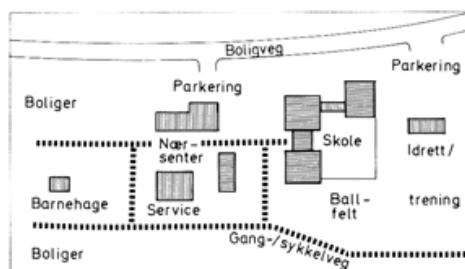


Fig. 12a
Biltrafikk atskilt fra gang- og sykkelveg

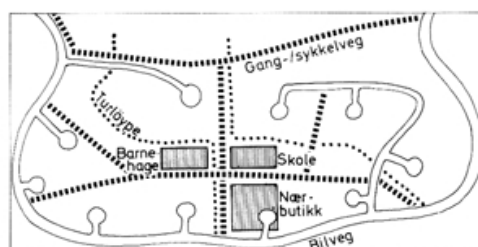


Fig. 12b
Gang- og sykkeltrafikk skilles fra biltrafikk

Ved valg av garasje- og parkeringsplassenes beliggenhet, bør det tas hensyn til at

- inn- og utkjørsel fra parkeringsplassene ikke munner direkte ut i sterkt trafikkert veg

Det bør legges en mindre samle- og forbindelsesveg fra plassen til hovedveg. Forbindelsesvegen bør ha

Ettertrykk forbudt

god utsikt og lett innkjørsel til hovedvegen. Dette oppnår en best ved å la samleveggen munne ut i 90° med hovedvegen, se fig. 12c.

- inn- og utkjørsel ikke krysser gangveger
Dette gjelder spesielt gangveg mellom husene, lekeplass og holdeplasser for trikk og buss.
- parkeringen blir liggende nær kjøreveg slik at minst mulig av tomtearealet går bort til innkjørselsveger
- det ved utkjøring fra garasje er god oversikt over nærliggende trafikkerte veger.

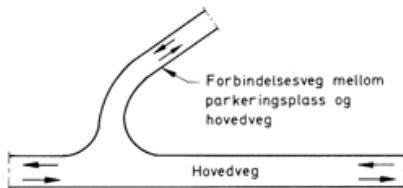


Fig. 12c

Eksempler på hvordan en spissvinklet forbindelsesveg bør munne ut i hovedveg

- 121 Parkering i direkte forbindelse med kjøreveg er mulig i enkelte boligområder med spredt bebyggelse hvor det kan passe å anlegge flere og mindre parkeringsplasser. Slike parkeringsplasser kan f.eks. anlegges langs de interne kjøreveger ved å utvide vegen med «lommer» eller «nisjer». For å unngå gangtrafikk foran bilplassene bør fortauet helst ligge på den andre siden av vegen. Fig. 121 viser eksempler på slike lommer med parkering i forskjellige vinkler til kjøreretningen. Mål på bilplassene vises i tabell 22.

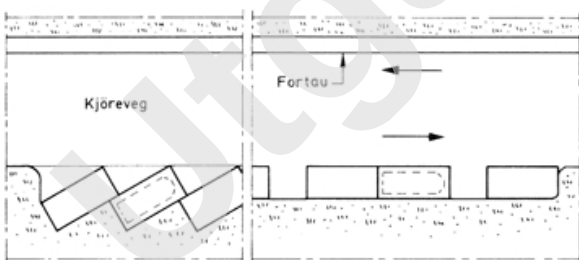
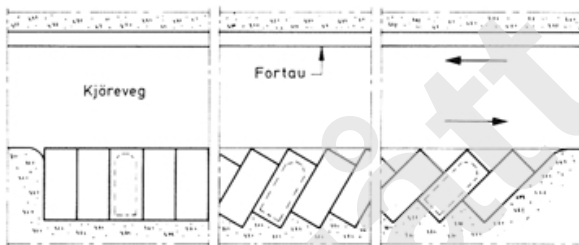


Fig. 121

Parkering i lommer ved kjøreveg

Figuren øverst viser eksempler på parkering både i 90°, 60° og 45°.

- 122 Skal parkeringsplassene legges ved sterkere trafikkerte veger, bør det være et ekstra innkjøringsfelt til parkeringslommene. Innkjøringsfeltet bør ha envegskjøring, og plassene bør skilles fra kjøreveg med beplantning, gjerde e.l. Skal parkeringsplassene brukes om vinteren, bør dette skillet være så bredt at det blir plass til brøytekanter.

Anordning av parkeringsplassene langs innkjøringsvegen avhenger av dybden på det areal som er disponibelt. Dette gjelder både for valg av parkeringsvinkelen og om det skal være en- eller tosidig parkering. Forskjellige

alternativer er vist i fig. 122a og b. Angående mål på bilplasser med tilhørende manøvreringsfelt henvises til tabell 22.

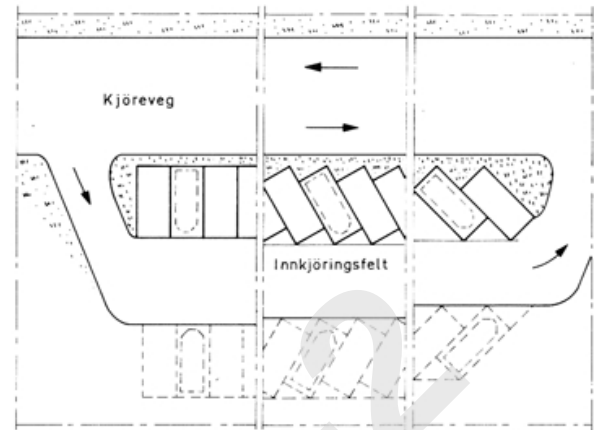


Fig. 122a

Parkeringsplasser i lommer ved hovedveg og med ekstra innkjøringsfelt til plassene

Figuren viser parkering i 90°, 60° og 45°. Parkeringsplassene kan legges på en eller begge sider av innkjøringsfeltet.

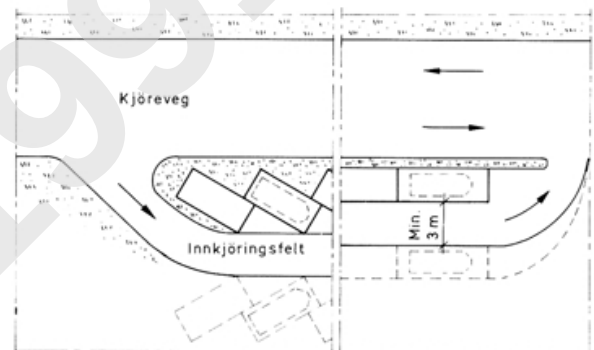


Fig. 122b

Parkeringsplasser i lommer ved hovedveg og med ekstra innkjøringsfelt til plassene

Figuren viser parkering i 30° og parallelt med kjøreretningen. Innkjøringsfeltets bredde bør ikke være mindre enn 3 m.

13 Plassering i terreng

- 131 Bygges garasjer i skrånende terreng, kan det spares areal ved å bygge i to eller flere etasjer, se fig. 131.

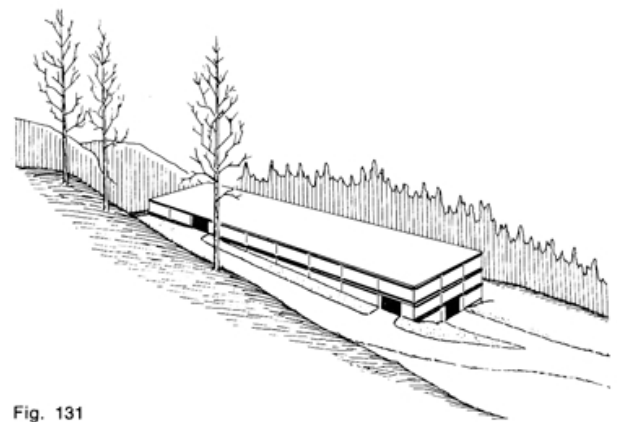


Fig. 131

Rekkegarasjer bygd inn i bakken i skrånende terreng

- 132 Parkeringsplasser som legges i skrånende terreng, kan graves litt inn i bakken for å få skjult plassen mest mulig. Beplantning rundt de øverste kantene og i skråningene vil gi skygge for bilene og dempe motorstøy.

2 PLASSBEHOV OG UTFORMING

21 Bilens størrelse

De fleste personbilene her i landet har en lengde som ligger mellom 3,9 m og 4,5 m og en bredde på 1,45 m til 1,65 m, se fig. 21. Angitte plassbehov er derfor basert på biler av denne størrelsen. Lengden på de største personbiler ligger mellom 4,5 m og 5,2 m og bredden er ca. 1,8 m. Antallet av store biler er lite. Det er derfor unødvendig å ta spesielt hensyn til disse bilene ved dimensjonering av parkeringsplasser i boligområdene. Derimot bør en regne med noen plasser for lastebiler og motorsykler.

Lengden på lastebiler varierer meget. Det areal som må avsettes for hver bil, kan få en lengde fra 7,25 m til 10,5 m og en bredde fra 3,25 m til 3,5 m. Mopeder, scootere og motorsykler trenger en plass på 2 – 2,5 m i lengden, og 0,7 – 1 m i bredden.

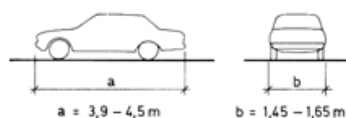


Fig. 21
Lengde- og breddemål på de mest vanlige personbiler

22 Parkeringsareal pr. bil

Det arealet som må avsettes for hver parkert bil – nedenfor kalt en bilplass – er summen av det arealet den stillestående bilen trenger og et manøvreringsfelt eller parkeringsgate for inn- og utkjøring til denne plassen. Arealet pr. bilplass varierer og er avhengig både av parkeringsvinkelen og manøvreringsfeltet, se fig. 22 og tabell 22.

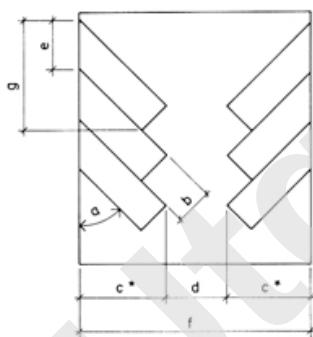


Fig. 22
Tegnforklaring til tabell 22

* Hvis det tillates at bilene parkeres innover kantsteinen (med overheng), kan c reduseres.

Tabell 22

Dimensjoner og arealutnyttelse ved forskjellige parkeringsbredder og antall parkeringsplasser (ensrettet trafikk)

α°	b*	c	d	e	f	g	Areal pr. bil: m ² brutto for 10 pl.	Areal pr. bil: m ² brutto for 100 pl.
45°	2,3	5,2	2,8	3,2	13,2	5,2	27,9	21,9
60°	2,3	5,5	4,0	2,7	15,0	3,2	24,7	20,4
90°	2,3	5,0	7,0	2,3	17,0	2,3	19,5	19,5
45°	2,4	5,2	2,8	3,4	13,2	5,2	29,4	23,2
60°	2,4	5,5	3,8	2,8	14,0	3,2	25,3	21,1
90°	2,4	5,0	6,5	2,4	16,5	2,4	19,8	19,8
45°	2,5	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60°	2,5	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90°	2,5	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0

* Plasser som ligger ved hjørner, bør være 0,5 m bredere

23 Utforming av parkeringsplasser

I konsentrert boligbebyggelse med f.eks. høyhus, er det ofte lagt parkeringsplasser i større enheter. Fig. 23 a viser en rektangulær parkeringsplass på 27 m x 30 m med forskjellige parkeringsmåter. Som det fremgår av tegningen, blir det plass til omtrent samme antall biler. Det som bør være avgjørende, er å få en trafikkmessig god inn- og utkjørsel til plassen. Ved vegkryss bør avstanden fra krysset til den første bilplassen være minst 6 m, se fig. 23b.

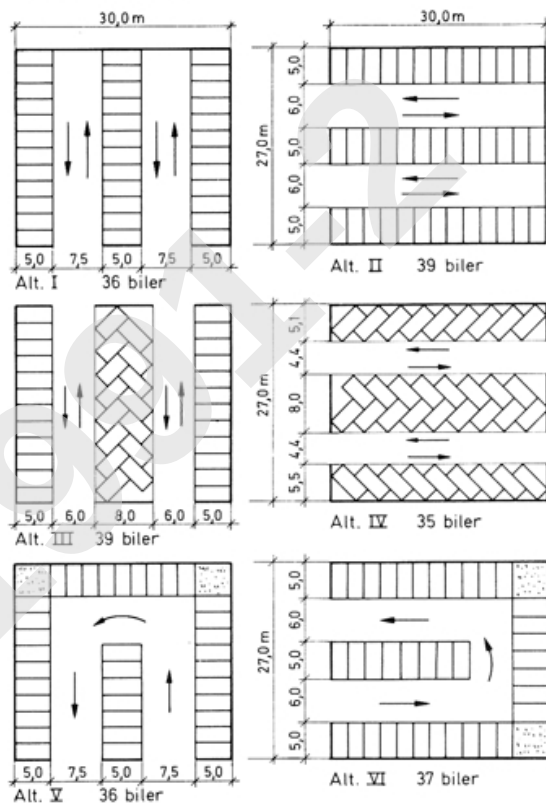


Fig. 23a
Eksempler på forskjellig anordning av bilplassene på en og samme parkeringsplass

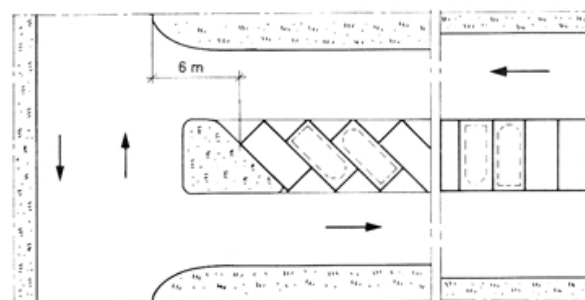


Fig. 23b
Parkeringsplasser lagt i en rekke midt i kjøreveg
Ved vegkryss bør avstanden fra krysset til første bilplassen være minst 6 m.

24 Garasjer

241 *Garasjeareal pr. bil.* Ved parkering i garasje bør hver bil ha større plass enn ved parkering på åpne plasser. Man bør også ta hensyn til større biltyper slik at hvert anlegg får garasjeplasser som varierer i størrelse. For hver bilplass i garasje, manøvreringsfeltet medregnet, går det med et areal på minst 20 m². Det er viktig å komme fram til mest mulig plassbesparende løsninger, særlig

der garasjer skal bygges i boligstrøk som er ferdig utbygd. Det er vanskelig å finne tomter på et allerede disponert areal uten å ødelegge lekeplasser eller verdifulle grøntarealer.

- 242 Garasjer med manøvreringsfelt utvendig er vist i fig. 242a med mål for rekkegarasjer når det er skillevegg mellom hver bilplass. Fig. 242b viser mål for mer åpne rekkegarasjer. Ifølge byggeforskriftens kap. 38 skal det være brannfast skillevegg uten åpninger i avdelinger for hver 10. bil, maksimum 200 m².

Bredden på hver bilplass i rekkegarasjer kan reduseres ytterligere hvis to og to biler har felles port, se fig. 242c. Utførelsen egner seg bare for parkering av små og middestore biler.

Nedenfor er angitt de minstemål en bør regne med ved forskjellig utforming av garasjeanlegg. Målene er angitt både for bilens henstillingsplass og for manøvreringsfeltet, men veggtykkelser er ikke medregnet.

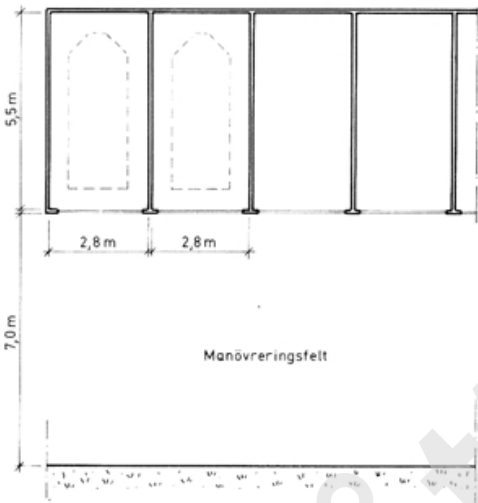


Fig. 242a

Rekkegarasjer med skillevegg mellom hver bilplass. Hver bil krever 25,2 m² når manøvreringsfeltet betjener to bilrekker. I tillegg kommer det areal garasjeveggene krever. Bredden av hver garasje kan reduseres til 2,5 m for små biler, og arealet for hver bil blir 22,5 m², halve manøvreringsfeltet iberegnet.

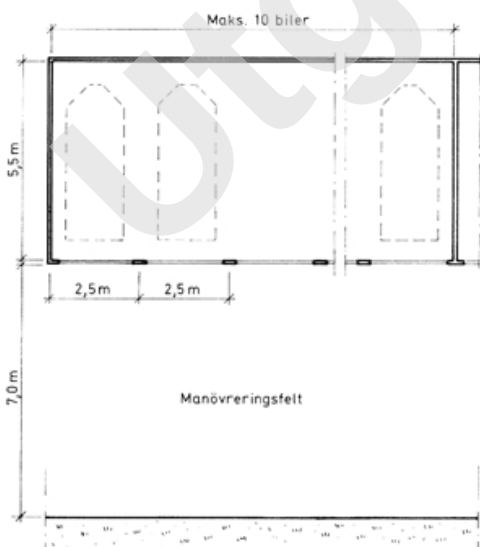


Fig. 242b

Rekkegarasjer uten skillevegg mellom bilplassene. De åpne avdelingene må være oppdelt med skillevegg for hver 200 m². Areal pr. bil blir 22,5 m² når manøvreringsfeltet har garasjer på begge sider. For små biler kan bredden av hver plass reduseres til 2,4 m, og areal pr. bil blir 21,6 m². I tillegg kommer det areal garasjeveggene krever.

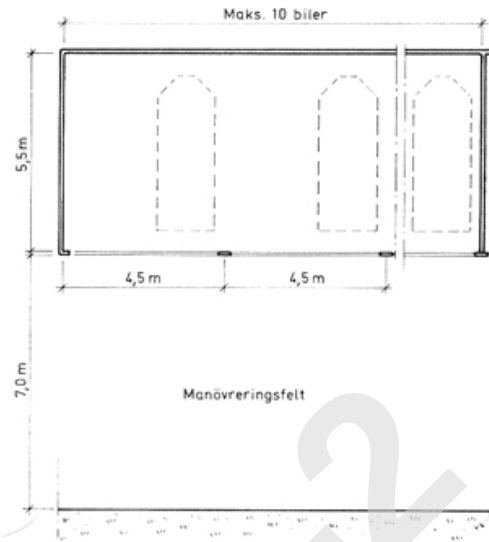


Fig. 242c

Rekkegarasjer uten skillevegger og med felles port for to biler. Bredden på garasjeporten bør ikke være mindre enn 4 m. Garasjer større enn 200 m² må deles med innvendig skillevegg. Hver bil krever 20,25 m² medregnet halve manøvreringsfeltet. I tillegg kommer det areal garasjeveggene krever.

- 243 Garasjer med innvendig manøvreringsfelt kan bygges med en eller et par innkjøringsporter. Bilene står da som regel parkert i felter markert på golvet og kan stilles i forskjellige vinkler til manøvreringsfeltets kjøretretning. Når garasjene er så brede at det er parkering på begge sider av manøvreringsfeltet, reduseres arealet for hver bilplass.

På fig. 243a, b og c er angitt mål for bilplasser i åpen garasje, med innvendig manøvreringsfelt og med parkering av bilene i 90°, 60° og 45°. Ved skråparkering kan det være vanskelig å kjøre inn på den første parkeringsplassen nær døråpningen. Hvis inngangsporten er like bred som manøvreringsfeltet, kan den første plassen legges helt inn til vegg, men ved smalere portåpninger må den rykkes litt inn i rommet, se fig. 243 d som viser innkjøring til 60° og 45° parkering.

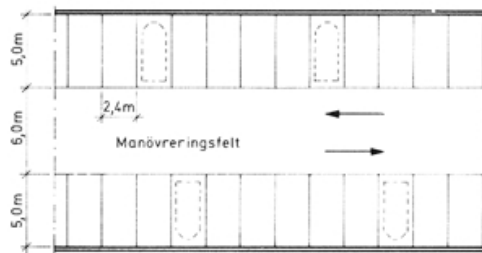


Fig. 243a

Garasje med innvendig manøvreringsfelt og med bilrekker på begge sider av feltet. Bilene står parkert i 90°, og det er intet skille mellom plassene. Hver bil krever et areal på 19,2 m² pluss veggareal.

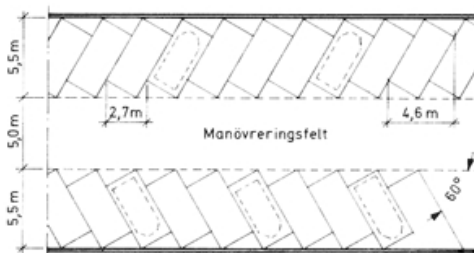


Fig. 243b

Parkering i 60° og med innvendig manøvreringsfelt. Ved tosidig parkering opptar hver bil en plass på 21,6 m². Hertil kommer veggareal og et tapt areal på ca. 10 m² for hver bilrekke p.g.a. skråoppstillingen, pluss eventuelt tapt areal ved inngangsporten.

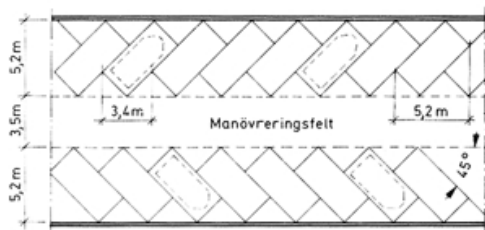


Fig. 243c

Parkering i 45° og med innvendig manøvreringsfelt

Ved tosidig parkering krever hver bil et areal på 23,6 m² pluss veggareal og et tapt areal på ca. 25 m² for hver bilrekke, pluss eventuelt tapt areal ved inngangsporten.

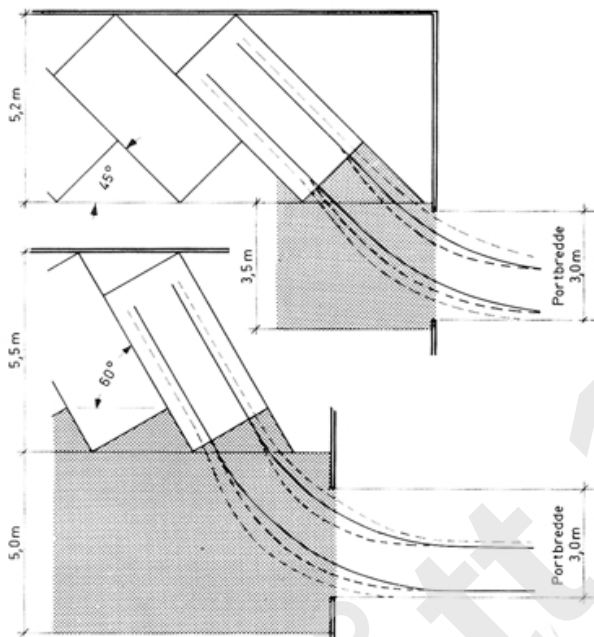


Fig. 243d

Innkjøring til første plass ved inngangsporten for 60° og 45° parkering

- 44 Innvendig høydemål i garasjer med horisontal himling bør ikke være lavere enn 2,2 m.

I større garasjeanlegg med innvendig manøvreringsfelt bør høyden være 2,5 m. Hvis taket i rekkegarasjer skråner fra inngangsporten og bakover, bør innvendig høyde ikke være mindre enn 1,8 m i bakkant. Der hvor man går ut av bildøren, omtrent midt i garasjen, bør det være ståhøyde, dvs. 2 m. Høyden i forkant bestemmes ofte av høyden på den porten som er valgt, se fig. 244. Vanlig høyde på små porter er ca. 2 m.

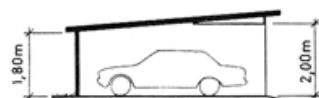


Fig. 244

Innvendige høydemål i garasjer

- 45 Avstand mellom garasjer og hus eller nabogrense

Byggeforskriftenes krav om tennvernende kledning A30 i små rom innen en garasje eller i frittliggende en-etasjes garasjer over 50 m² gulvflate vil i alminnelighet være oppfylt hvis det brukes 18 mm gipsplater el. l.

Plassering som vist på fig. 245 av frittliggende en-etasjes garasje av tre vil i alminnelighet oppfylle byggeforskriftenes krav i kap. 38.

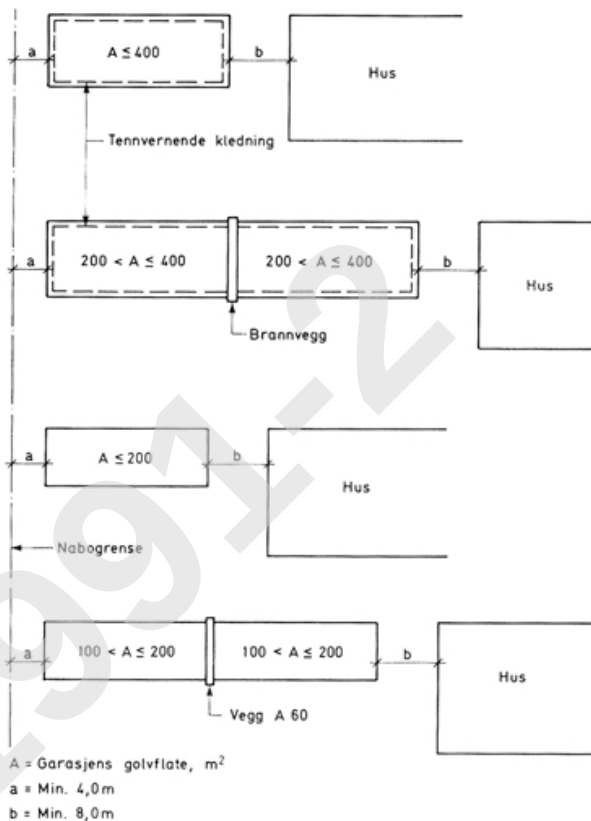


Fig. 245

Avstand mellom garasje og nabohus og grense

- 246 Garasjeanlegg i en etasje på terreng er plasskrevende.

For å spare tomteareal kan manøvreringsfeltet betjene innkjøring til garasjerekker lagt på begge sider av feltet, eller garasjerekkene kan legges slik at mindre trafikkert boligveg tjener som manøvreringsfelt.

Rekkegarasjer kan bygges som et eget anlegg ute på tomtearealet. Fig. 246a – d viser skjematiske en del variasjonsmuligheter for slike anlegg. Rekker av enkeltgarasjer kan også plasseres ved eller mellom bolighusene og inngå som et ledd i bebyggelsen, se fig. 246e og f.

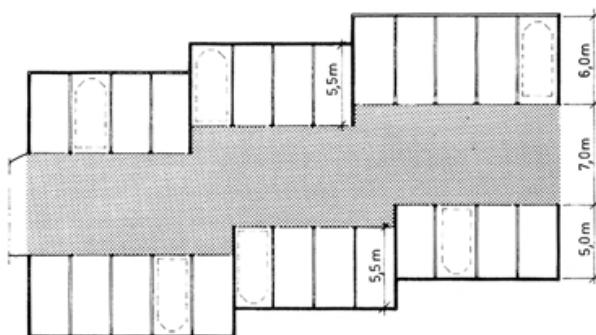


Fig. 246a

For å slippe lange, ensformige garasjerekker på hver side av manøvreringsfeltet, kan grupper av enkeltgarasjer forskyves i forhold til hverandre. En liten forskyvning i høyden kan også myke opp anlegget. Areal pr. bil, se fig. 21. For å få variasjon på størrelsen av bilplassene, kan den siste gruppen ha 0,5 m lengre garasjer på den ene siden.

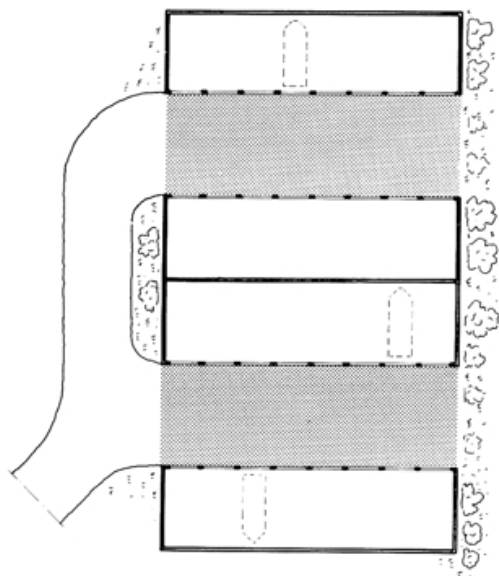


Fig. 246b

Der hvor det passer med innkjøring fra garasjetomtens langsida, kan det legges to eller flere manøvreringsfelter. Garasjerekken mellom manøvreringsfeltene bygges i ett som tosidige garasjer.

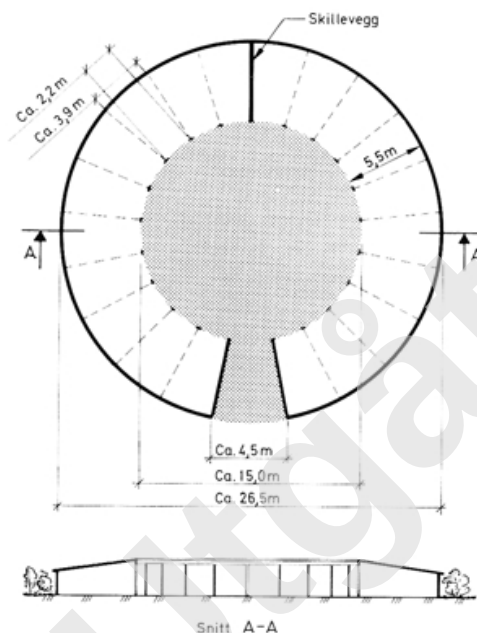


Fig. 246c

Ved å bygge garasjerekken i en sirkel med manøvreringsfeltet inne i midten, får man et lukket anlegg med lett innkjørsel til hver av bilplassene. På figuren er vist en garasje for to biler. Manøvreringsfeltets diameter er ca. 15 m, og ytre diameter er ca. 26,5 m. Bredden på hver plass er ca. 2,2 m på innkjøringssida og ca. 3,9 m på baksida. Hver bil opptar ca. 17,5 m² i garasje og ca. 27,5 m² medregnet manøvreringsfelt og innkjøring.

25 Antall bilplasser i boligområdet

Antall parkeringsplasser i tilknytning til bygg med ulike funksjoner vil være avhengig av en rekke forhold. I boligområder vil antall plasser i større grad enn i sentrumsområder være direkte avhengig av bilholdet. I sentrumsområder vil kollektivtilbudets kvalitet, den reisendes vurdering av mulighetene for å finne en ledig parkeringsplass innen rimelig gangavstand, muligheten

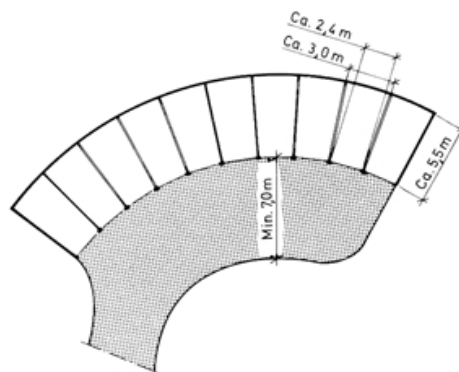


Fig. 246d

Garasjebyggene kan også gis en mer irregulær form hvis dette passer bedre inn i terrenget eller med reguleringsplanen. På figuren er vist en buet rekkegarasje for ti biler. Hvis hver garasjeplass har en bredde på 2,4 m på innkjøringssida, blir bredden ved bakveggen ca. 3 m pr. plass. Hver bil opptar ca. 15 m² i garasje og ca. 30 m² medregnet det opptegne manøvreringsfelt.

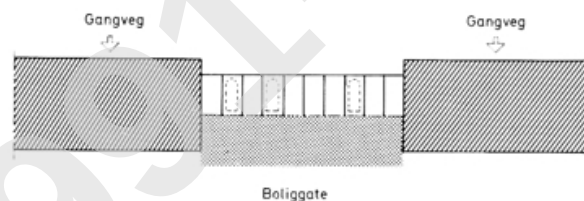


Fig. 246e

Rekkegarasjer lagt mellom boligblokker. Garasjene er trukket tilbake fra husfasadene. De blir da mindre dominerende i gatebildet, og man får et eget manøvreringsfelt mellom garasje og gate. Utkjøring skjer direkte fra manøvreringsfeltet til lite trafikkert bolliggate.

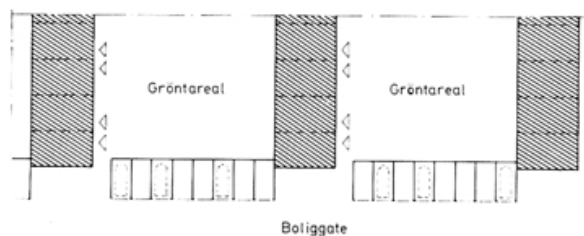


Fig. 246f

Lave rekkehus med gavlfasade mot bolliggate og med garasjer plassert mellom husene. Garasjene vil her tjene som vern mot gaten, slik at grøntarealet mellom bygningene er skilt fra kjøretrafikken.

for felles utnyttelse av parkeringsplassene etc. innvirke på ønskelig antall plasser. Parkering ved egen bolig bør dekkes fullt ut.

251 *Egen parkering.* I nye boligområder er bilholdet vanskelig å fastsette. Tabell 251 gir verdier for egen parkering og besøksparkering for forskjellige bebyggelsestyper. Besøksplassene kan ligge lenger fra boligene enn plassene for egen parkering.

Tabell 251

Antall parkeringsplasser ved boliger

Bebyggelsestype	Antall plasser pr. boligenhet (totalt)
Enebolig, småhus	2,00
Rekkehus, atriumhus	1,50
Blokker	1,15
Hybler	1,00

- 252 *Korttidsparkering* tillates på egnede plasser for å betjene distribusjonstrafikken og leieboernes egne biler ved av- og pålessing. Disse plassene bør ligge i nær forbindelse med inngangene. 1 plass pr. 2 boliger er vanlig.
- 253 *Langtidsparkering* av campingvogner, båter, mindre tilhengere og lastebiler trenger 1 plass pr. 10 parkeringsplasser for personbiler.
- 254 *Parkeringsplasser for bevegelseshemmede* må ligge nærmest mulig inngangen til dertil egnede boliger. Slike plasser må være ca. 4 m brede og ligge i samme nivå som tilstøtende gangveg eller fortau. Plassen og forbindelsen med hovedinngangen bør overdekkes. Biloppstillingsplassen må ha bredde nok til at rullestolen får plass ved siden av bilen når døren åpnes, min. bredde 3,80 m, se fig. 254. Alle offentlige parkeringsanlegg bør ha 5 – 10 % plasser for bevegelseshemmede.

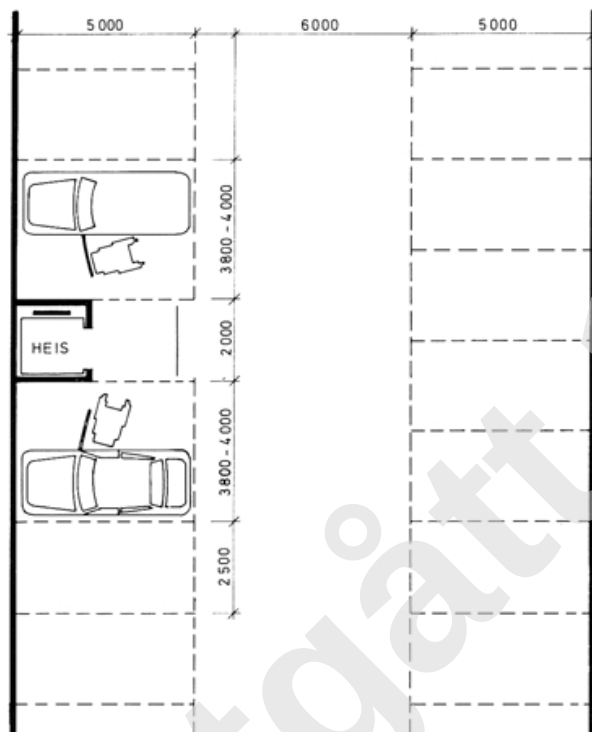


Fig. 254
Biloppstillingsplass med plass for rullestol

- 26 *Vaskeplass*
I tilknytning til parkeringsplassene bør ethvert boligfelt ha minst en vaskeplass for biler.
- 27 *Snørydding*
Ved planlegging av parkeringsanlegg må renhold og snørydding også vurderes. Kantsteiner og beplantning må ikke være til hinder for brøyteredskap. Grøntanlegg kan ofte tjene som brøytekanter om vinteren.
- 28 *Oppmerking av bilplassene*
Parkeringsanlegg bør ha fast dekke og vegoppmerking. På asfalt er det enklast å male, men malingen slites fort av og må fornyes ofte. For å få en mer permanent oppmerking, kan det legges inn farget asfalt, kantsteiner e.l. i slitedekket.

3 UTSTYR PÅ PARKERINGSPLASSER

- 31 *Skiltning*
Biler som hører til området, kan ha fast plass markert med skilt som viser bilens nummer. Skiltene bør plasseres så høyt at de om vinteren ikke blir dekket av snø og eventuelt ødelagt når snøen fjernes. I tillegg bør det settes opp skilt som viser trafikantene hvor de skal parkere og hvilke reguleringer som gjelder. De bilplasser som er avsatt for langtidsparkering, bevegelseshemmede og korttidsbesøkende, bør ha godt synlige skilt.
- 32 *Motorvarmere*
Utstyr som kan høre til en parkeringsplass er tilkoblingssentraler for elektriske motorvarmere. Ledninger og tilbehør for motorvarmere bør monteres samtidig med opparbeidelse av plassen og før slitedekket legges. Inndeling av bilplassene må være fastlagt på forhånd for å få montert tilkoblingssentralene på riktig sted.
- 33 *Belysning*
- 331 *Parkeringsplasser* bør ha kunstig belysning. I vinterhalvåret foregår fram- og tilbakekjøring fra arbeidet når det er mørkt.
- 332 *Garasjer* skal ha elektrisk lys. I garasje under jorden med større golvflate enn 500 m² skal det være reservebelysning. Reservelys kan også kreves i særskilte tilfeller i garasje av tilsvarende størrelse over jorden.
- 34 *Beplantning*
- 341 I boligområdene bør det alltid være beplantninger i forbindelse med parkeringsplassene, både for å gi skygge for bilene og for å dempe støy fra plassen. Området får da et mer parkmessig preg. Beplantningene bør ikke være til hinder for snøbrøyting om vinteren. Heller ikke bør busker og småtrær plantes så nær plassen at de blir knekket og ødelagt av brøytekanter.
- 342 Parkeringsplass lagt i terreng som skråner jevnt, kan med fordel graves inn i bakken for å få skjult plassen mest mulig. Både på den øverste kanten rundt plassen og i skråningene kan en plante trær og busker. På større parkeringsplasser bør det også være beplantninger på selve plassen, se fig. 34a. Som skille mellom to bilrekker kan det f.eks. legges ut et grøntbelte med busker eller mindre trær, se fig. 34b. Grøntbeltene kan om vinteren tjene til brøytekanter, men bredden må da være så stor at det blir plass for snøen. Grøntarealene i forbindelse med parkeringsplassene bør planlegges på forhånd. En bør unngå vekster som kan påføre bilene kjemiske eller mekaniske skader. Det gjelder vekster med meget blomsterstøv, med hårete eller klebrige blad, med store, tunge frukter eller trær som avsondrer harpiks. Av løvtrær som passer godt, kan nevnes lønn og bøk. En bør også plante vekstene slik at de høyeste trær og busker kommer på syd- og vestsiden for å få best mulig skygge over plassen. Beplantningen må ikke stenge for sikt i vegkryss eller der gående og syklende krysser kjøreveiene.

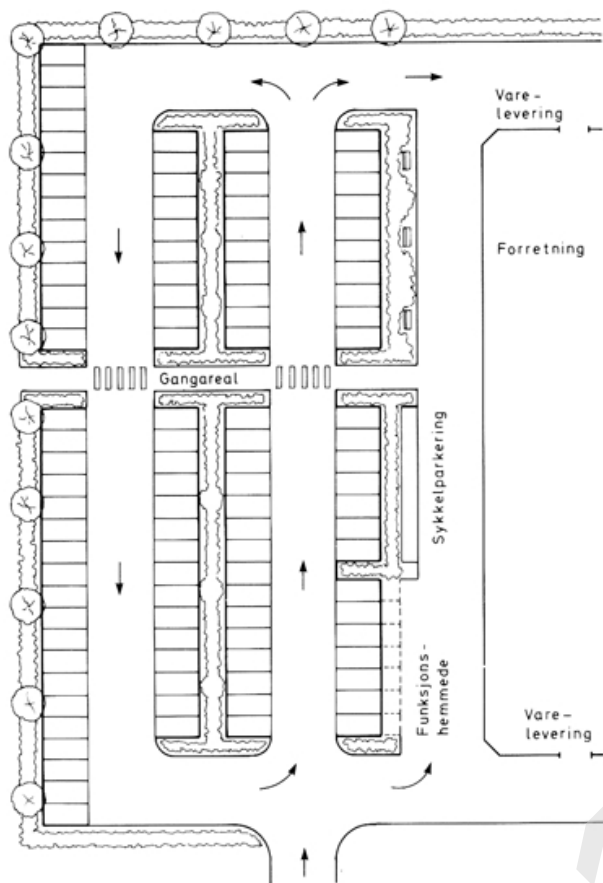


Fig. 34a
Eksempel på utforming av parkeringsplass

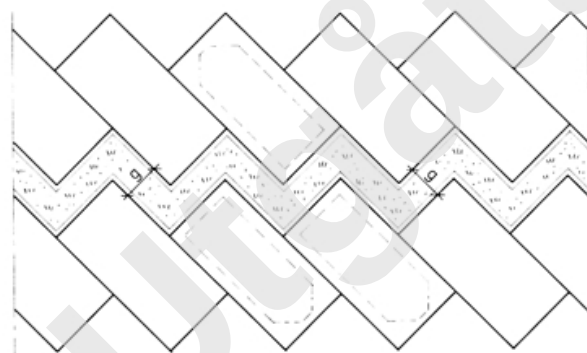


Fig. 34b
To bilrekker kan skilles ved et grøntbelte mellom rekkene. Det beplantede arealet bør avgrenses med kantstein e.l. Skal grøntfeltet tjene til brøytekan, bør bredden være minst 1,5 m.

4 SYKKELPARKERING

41 Plassering

Ved boliger, skoler, forretninger, arbeidsplasser, kollektivtransportholdeplasser og fritidsaktiviteter, bør det legges til rette for parkering. Parkeringsplassene bør ligge så tett opp til inngangen som mulig, men ikke slik at sykkelparkeringen hindrer gående. Plasseringen bør

for øvrig være slik at de syklende ledes direkte ut på gang- og sykkelvegnettet. Parkeringsplassen må være utstyrt med faste innretninger slik at syklene kan låses fast. Plassen bør ha fast dekke.

42 Plassbehov

Sykkelens plassbehov ved parkering er vist i fig. 42. I boligområder med blokkbebyggelse bør det legges stor vekt på å finne en god løsning for sykkelparkering. Den bør helst ordnes separat for hver oppgang, og det bør avsettes 1-2 plasser pr. leilighet.

Ved skoler bør det anlegges sykkelparkeringsplasser for minimum 50 % av antallet lærere og elever som kan bruke sykkel. Plassene bør ligge inne i skolegården eller slik at de kan være under stadig oppsyn. Ved forretninger og i forretningsstrøk bør det anlegges 3-4 sykkelparkeringsplasser for forretninger opp til 100 m² og i tillegg 1 sykkelparkeringsplass pr. 50 m² forretningsareal utover 100 m².

Ved offentlige bygninger bør det anlegges sykkelparkeringsplasser for 10 % av de ansatte. Der sykler brukes mye, bør det anlegges flere plasser.

Der sparkstøtting brukes mye om vinteren, bør sykkelparkeringen utformes slik at den gir plass for sparkstøtting om vinteren. En sparkstøtting kan være opp til 2,9 m lang og 0,4 m bred (mellom meiene). Håndtaket er ca. 0,6 m bredt og høyden er ca. 0,85 m.

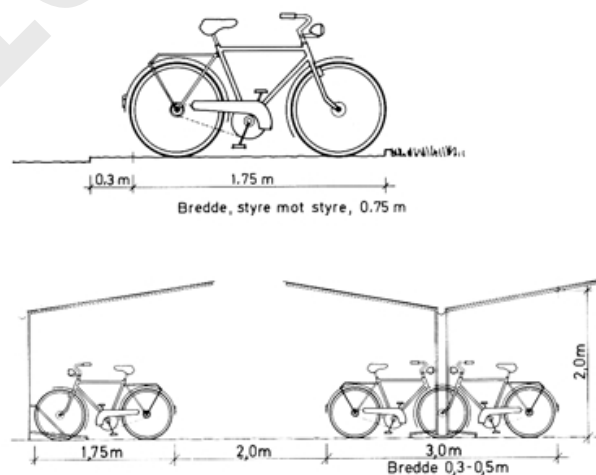


Fig. 42
Plassbehov for sykler

5 REFERANSER

51 Dette bladet erstatter NBI(14).111 og NBI(77).110. Det er omredigert og revidert av Tone Gengenbach. Redaksjonen avsluttet juli 1979.

52 Litteratur

521 Miljøverndepartementet. Gode boligområder; prinsipper og retningslinjer for planlegging og utbygging. Oslo 1979. (Rundskriv T, 1979, 502).

522 Vegdirektoratet. Gatenormaler; trafikkanlegg i byer og tettsteder. Oslo 1978.