



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret



# **Cykelparkering**

- principer för utformning i Göteborg

*Version 1 mars 2008*

Meddelande 3:2008  
Göteborgs Stad Trafikkontoret

### **Trafikkontorets ambition:**

---

*Varje borttagen cykelparkeringsplats bör ersättas med två nya i samma område.*

*Cykelparkeringsnormens intention bör följas vid varje nybyggnation.*

*Cykelparkeringsnormens intention bör användas även vid befintlig verksamhet i så lång utsträckning som möjligt.*

På uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad har denna rapport utarbetats av GF Konsult  
Medverkande: Johanna Stenberg (projektledare), Trafikkontoret, 031 - 61 37 00  
Konsult: Åsa Erkman, GF Konsult , 031-50 70 00



## ***Innehållsförteckning***

---

Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte och mål	4
Tidigare arbeten	5
Cykelparkeringsprinciper	5
Hur stor plats tar cykeln	6
Möblering	7
Cykelställ	7
Avgränsningar	9
Skyddade cykelparkeringar	12
Lokalisering	13
Typer av cykelparkeringar	15
Korttidsparkeringar	15
Långtidsparkeringar	20
Nattparkeringar/Säkerhetsparkeringar	22
Slutsatser	25
Sammanfattning av synpunkter	25



# Inledning

## Bakgrund

“Cykelparkering - principer för utformning i Göteborg” har tagits fram för att skapa underlag samt en gemensam linje för hur allmänna cykelparkeringar kan planeras och utformas. Dokumentet skall fungera som ett stöd och en inspirationskälla vid planering och projektering.

Placering och utformning av cykelparkeringar är avgörande för hur mycket de kommer att utnyttjas och hur miljön runt omkring parkeringarna fungerar. För korttidsparkeringar är närheten viktigast medan det för långtidsparkeringar är säkerheten som värderas högst. Goda parkeringsmöjligheter genererar fler cyklister och i förlängningen en god miljö.

Felparkerade cyklar däremot är ett problem. Det försämrar framkomligheten för gående och är ett farligt hinder för synskadade och andra funktionshindrade. Dessutom kan cyklarna blockera vägen för utryckningsfordon och andra fordon som måste fram. Cyklar som är parkerade “hur som helst” är ett fult inslag i miljön och skapar irritation. En medvetet organiserad cykelparkeringsstrategi bidrar alltså både till att skapa en fungerande stadsmiljö och att tillgodose cyklisternas behov.

“Cykelparkering - principer för utformning i Göteborg”, version 1, meddelande 9:2007, har utförts på uppdrag av Johanna Stenberg Trafikkontoret av Åsa Erkman, GF Konsult.

## Syfte och mål

Syftet med dokumentet är att ge exempel på principlösningar och idéer för att utveckla cykelparkeringar med god utformning och funktion. “Cykelparkering - principer för utformning” är ett första steg i att hitta en gemensam linje så att eventuella fel, brister och faror som kan uppkomma undviks. Förhoppningen är att dokumentet skall användas för alla miljöer i Göteborgsområdet och inte bara i city. Denna första version är möjlig att bygga på med fler faktiska exempel och kan förhoppningsvis komma att vara ett levande dokument som uppdateras i en andra version osv.

Målet är att rapporten skall fungera som stöd vid projektering och vara en inspirationskälla vid utformningen för att skapa bra cykelparkeringar vilket kan leda till bättre ordning på offentlig och privat plats, färre cykelstölder och fler cyklister.

“Cykelparkering - principer för utformning i Göteborg” ger exempel på bra mått i projekteringen, på hur en attraktiv cykelparkering skall vara belägen men även hur möblering



*Framtidens cyklister skall förhoppningsvis få väl fungerande och säkra cykelparkeringar.*



runt omkring kan fungera. Standardlösningar är svåra att använda sig av i en byggd miljö där mått och situation är olika på varje plats. Däremot är vissa standardmått bra att ha med sig vid planeringen av cykelparkeringarna.

Stadsmiljön är känslig och det är viktigt att cykelparkeringar passar in estetiskt då de skall vara väl synliga i miljön. Cykelparkeringsplatser skall vara reserverade för cyklar och iordningställda för just detta ändamål och utformningen skall anpassas till aktuella förutsättningar och till den aktuella platsen. I denna rapport har vi arbetat utifrån tre typer av cykelparkeringar.

1. Korttidsparkeringar - mindre än 2 timmar
2. Heldagsparkering/Långtidsparkering - mer än 2 timmar upp till en dag och ibland längre
3. Nattparkering/Säkerhetsparkering - skall kännas trygg för att parkera cykeln över natten

## **Tidigare arbeten**

En nulägesbeskrivning av cykelparkeringssituationen i Göteborg togs fram år 2005 som en start på det arbete som fortsätter i det här programmet. Dokumentet heter "Cykelparkering i Göteborg-nulägesbeskrivning" (meddelande 6:2005) och syftet med den studien var att ta reda på hur arbetet med cykelparkering bedrivs idag och vem som ansvarar för cykelparkeringen inom olika delar. Vidare beskrivs nuläget gällande hur många cykelparkeringsplatser som finns och hur behovet av cykelparkeringar ser ut.

Ursprungligen finns "Cykelprogram för Göteborg" från 1999 där strategier för cykeltrafik och cykelparkering beskrivs. Dessutom har två rapporter gällande resecentrum tagits fram; "Resecentrum + Cykel - diskussionsunderlag och idéer" och "Resecentrum i Göteborg - ur ett cykelperspektiv" (meddelande 7:2005).

## **Cykelparkeringsriktlinjer**

Ytterligare ett dokument "Förslag till cykelparkeringsriktlinjer" (meddelande 5:2007) för Göteborg är framtagen som stöd i planeringen av nya cykelparkeringsplatser. Detta dokument ger riktlinjer för behovet av parkeringsplatser och för hur många parkeringsplatser som bör planeras in på olika platser.

Nya möjligheter för cykelparkering både för kortare och längre perioder måste tillkomma och standarden kan behöva höjas på vissa platser.

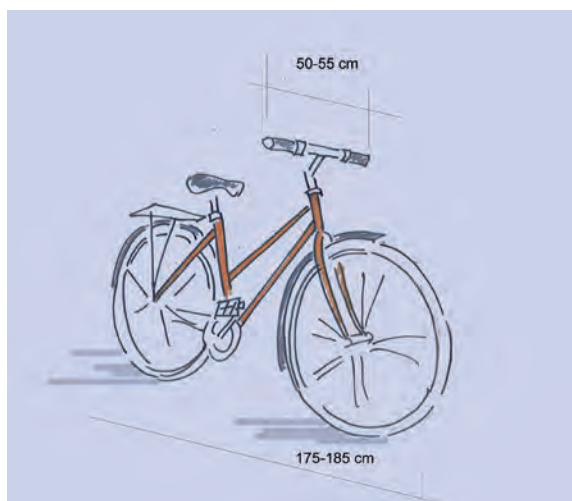
Staden förändras hela tiden och nya ytor exploateras. Ambitionen bör vara att kraven för nya etableringar uppfylls. När ny planering står för dörren är möjligheterna stora att integrera cykelparkeringarna väl i miljön men då måste planeringen av cykelparkeringar finnas med från början.



## Hur stor plats tar cykeln?

Det är viktigt att veta hur stor plats en normalstor cykel tar för att kunna göra bra och bekväma cykelparkeringsplatser som inte skadar cyklarna men som samtidigt är så yteffektiva som möjligt.

En normalstor vuxencykel är på bredaste stället 55-65 cm och längden är 175-185 cm. Vid parkering rakt in i en cykelparkeringsficka krävs ett c/c avstånd på minst 60 cm och då kan vissa cykelstyren behöva gå något omlott. Den äldre typen av cykelställ har ofta ett avstånd på 40 cm och detta bör inte accepteras. Strävan skall vara att göra platserna minst 60 cm breda



Längden man bör räkna med är minst 180 cm och detta mått håller sig de allra flesta cyklar inom. Bakom cykelparkeringen behövs dessutom ett manöverutrymme. För att bekvämt kunna ta ut cykeln ur stället är 210 cm fritt bakom ett riktmaat. Detta mått kan krympas något där ytorna inte räcker till, men då måste man vara medveten om att det blir svårare att svänga in cykeln samt att ta ut den.

### Viktiga mått

Längd parkering	min 1,8 m
Fritt utrymme bakom	ca 2,1 m
Avstånd mellan cyklar	min 0,6 m
Avstånd mellan parkerade bilar och cykeluppställning	min 0,6 m
Avståndet från parkerade cyklar(styre) till gatukant	min 30 cm

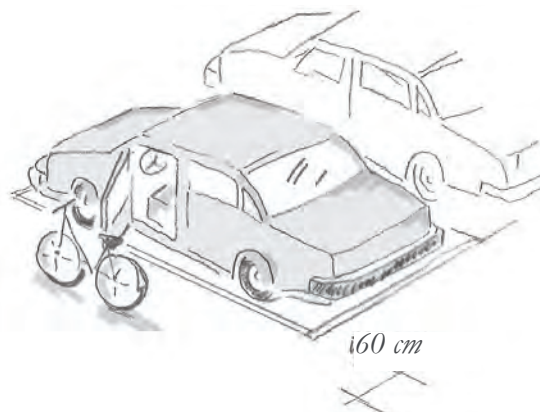
### Andra viktiga aspekter

\*Cykeluppställningar får inte lokaliseras så att de skymmer sikten vid övergångsställen

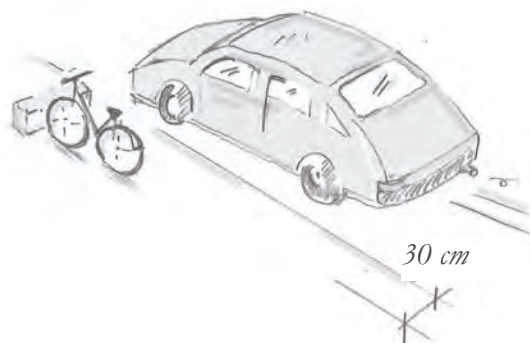
\*Utmed cykelbanor kan cykeluppställningen placeras längs med för att undvika att cyklar backas ut i cykelbanan.

\*Det är viktigt att inte skära av gångstråk. Längden på cykelparkeringarna måste avpassas för detta.

\* Möblering - se nästa kapitel



*Parkerad bil måste kunna ha fritt svängrum med dörren. 60 cm är ett minimimått.*



*För att förhindra att oskyddade trafikanter kläms mot cykeluppställning krävs ett avstånd på minst 30 cm beräknat från styret.*





När det gäller cykelns höjd får man räkna med ca 1,0 meter och med barnsits ytterligare 0,5 m. På de automatiska systemen är problemet ibland att cyklar med specialmått inte får plats eller riskerar att bli skavda. Nyttjandegraden för cykelställ i en andra våning är ofta låg om inte hjälp med att få upp cykeln finns att tillgå.

## Möblering

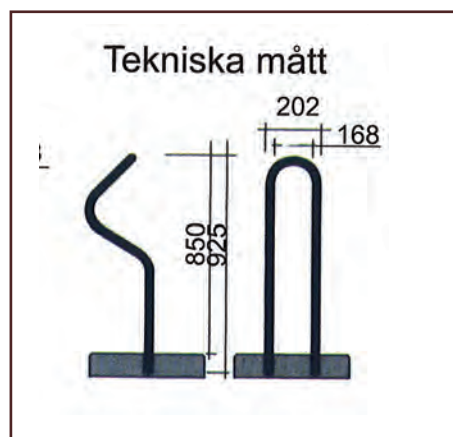
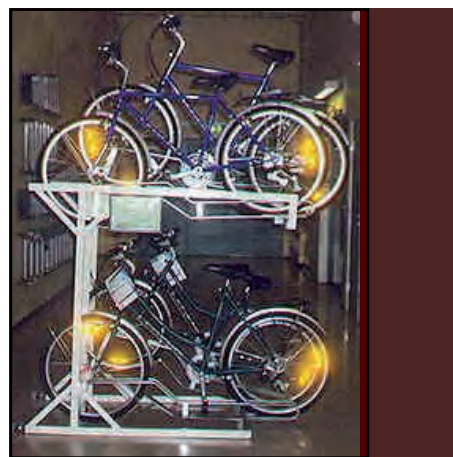
Att kombinera olika typer av möblering i stadens miljö ger en möjlighet att på ett naturligt sätt integrera cykelparkering. Strävan skall vara att platsen för cykelparkeringen känns naturlig och att det är lätt att hitta dit. En annan viktig aspekt är tryggheten. En otrygg plats blir inte lika välutnyttjad som en trygg plats. För höga häckar eller på annat sätt dold cykelparkering ger en otrygg känsla. Även en alltför öppen och central plats utan stöd i omgivningen kan kännas otrygg och stökig. Cykelparkeringsplatser bör ha olika krav på möblering beroende på dels hur lång tid som cyklarna förväntas vara parkerade och dels i vilken typ av miljö de står.

## Cykelställ

Det optimala cykelstället är svårt att hitta. Många gånger handlar det om anpassningar till platsen. En viktig aspekt i offentliga miljöer är möjligheten att låsa fast cykeln på ett säkert sätt, oftast genom att kunna låsa fast ramen. Tidigare utredning har konstaterat att vissa cykelställ som inte har fastlåsningsmöjlighet står oanvända trots att cyklar är parkerade precis bredvid men då fastlåsta i ett träd eller räcke. I vissa fall kan cykelställena ha en "fräck" utformning men inte fungera så bra som cykelställ. Funktion och utformning av cykelparkeringsplatsen är viktiga aspekter och kommer att behandlas mer i följande kapitel.

Utseendet av ställen både med och utan cyklar har betydelse men förhoppningsvis lokaliseras ställen så att de företrädesvis till stor del är upptagna av cyklar. Ur driftsynpunkt är det viktigt att kommunen har få typer av ställ. I Göteborg har vi därför valt att endast sätta ut tre typer av ställ. Dessa är Smekabs "Publicus, Vestres "Urban", Nifos "Ströget".

Publicus har en tydlig riktning och som samtidigt ger



*Cykelställ Publicus*



*Cykelställ Urban*



*Cykelställ Ströget*



möjlighet för brukaren att låsa fast ramen. Problem finns att ställa cyklar med cykelkorg i detta ställ. Backar man in cykeln går det dock lika bra med alla cyklar.

”Urban” har i sig själv ingen given riktning, men där det finns en riktningsgivande möblering eller avgränsningar som tydligt anger hur cyklarna skall ordnas fungerar stället bra. Det är därför viktigt att noggrant fundera över hur man på bästa sätt styr upp dessa parkeringar för att skapa ordning.

”Ströget” fungerar dock inte för alla typer av däck då dessa kraftigt kan variera i storlek. Ställen kan dessutom behöva kompletteras med någon typ av vajer som cykeln kan låsas fast i vilket kan lösas på flera sätt. En enkel lösning är att svetsa på en vajer direkt på stället. Beroende på hur det görs och vilken typ av vajer som används kan detta ibland se lite rörigt ut. Alternativet med markvajer kan vara ett bra kompletterande system. Vajern dras upp ur marken och rullas automatiskt in efter användning.

Tyvärr är det stor risk för vandalisering i de låga ställen. Sparkar och knuffar på cykeln gör att hjulen bli skeva när främre delen sitter fast. Kantiga stolpar bör undvikas som cykelställ då dessa skaver cykeln och minskar cykelns livslängd. Cykelställ där två cyklar ska samsas om en stolpe är också problematiska då cyklarna lätt trasslas in i varandra och stolparna sällan ger någon visuell ledning och riktning på hur cyklarna skall orienteras. En fylld parkering där cyklarna saknar riktning ser ofta rörigt ut.

En cykel säljs idag oftast utan stöd som standard varför uppställning av cykeln inte bör förutsätta att cykeln har eget stöd. Cykeln bör kunna stå i cykelstället utan eget stöd och utan att ligga mot eller nyttja granncykeln som stöd.



*Bilderna visar två olika vajersystem som fungerar med ett cykelställ där fastlåsningsmöjlighet saknas. Bildkälla Ewa Sundström, Gatukontoret, Malmö.*



*Bilden till vänster visar en cykelparkering i centrala Göteborg. Cykelparkeringen saknar gränser som gör att parkeringen blir prydlig. Ytan är otydlig och kantstenen gör att orienteringen av parkerad cykel bli svår. Denna parkering flyter ut åt olika håll och ser rörig ut. Endast 1 cykel av 6 står korrekt på bilden.*





## Avgränsningar

Det är viktigt att cykelparkeringen är prydlig och inte stör platsen utan smälter in och känns självklar. Cykelparkeringen måste ha tydliga riktningar och får inte flyta ut utanför det som är avsatt som parkeringsyta.

För att skapa tydliga gränser mot omgivningen behövs avgränsningar av olika slag. Ofta kan man använda befintliga avgränsningar i det offentliga rummet, medan man i andra fall måste skapa dessa, tex. kan tydliga avgränsningar skapas i ytbehandlingen eller också ordnas med fysiska hinder. Dessa skall helst vara utformade så att man inte kan låsa fast cyklar på utsidan av det som är avsatt som gräns. Avgränsningarna kan med fördel ha dubbla funktioner. Tex. kan de också fungera som sittmöjlighet.

Avgränsningarna kan minska risken för vandalisering då cykeln ringas in av fysiska fasta föremål. Vandalism i form av sparkar på cyklar så att hjulen förstörs och cyklar välter kan hindras på detta sätt.

### Murar som avgränsning

En möjlighet är att använda sig av låga murar. Murarnas utformning är beroende av läge och omgivning. För att göra dem sittbara är ca 50 cm en lagom höjd. I andra situationer där man avser att avskärma mer kan de göras något högre. Det är dock viktigt att cykelparkeringen är väl synlig för att öka tryggheten och minska stölder och skadegörelse.

För att hålla cyklarna på plats utan att skapa stora synliga element i miljön kan det räcka med en låg kant för att markera var gränsen går för parkeringen. 25 -30 cm är en lagom höjd. Den låga kanten måste vara väl synlig för ögat så att den inte blir en snubbelrisk.

Utrymmet medger inte alltid lösningar med murar som kräver utrymme. En möjlighet till avgränsning

*Det är viktigt att bygel är fylld så att inte cyklar kan låsas fast från utsidan som i bilden till höger. Bygel kan också fyllas med något transparent, t ex plexiglas*



*Granitmur ca 50 cm hög*



*Granitmur ca 25 cm hög*



*Betongelement*



*En låg bygel kan fungera som en smal avgränsare.*



där utrymmet är knappt är en låg bygel eller räcke. Avgränsningarna måste fungera just som avgränsare så att de inte genererar ”vild” parkering utanför ytan. För att det inte skall gå att låsa fast cyklar från utsidan, måste bygeln fyllas med plåt, glas, nät eller dyl.

Materialet i murar eller andra avgränsningar bör väljas med hänsyn till respektive plats och dess omgivning.

### *Växtmaterial för cykelparkeringar*

Tydliga avgränsningar vid cykelparkeringar kan åstadkommas med hjälp av växter i form av häckar, tätare buskplanteringar eller någon form av upphöjd planteringsyta. Växtlighet vid cykelparkeringen bidrar till ett mjukare och mer inbjudande intryck och bör användas trots att växtmaterial kan innebära vissa problem, se längre fram i kapitlet. Det är dock viktigt att vara medveten om dessa effekter.

#### *Häckar*

Varje plats har sina egna förutsättningar att ta hänsyn till när man väljer växtmaterial. Det finns ingen standardlösning, men vissa krav bör uppfyllas och man måste vara på det klara med vad man förväntar sig av växten.

Buskar som är stadiga och vanliga som häckplanteringar är till exempel liguster, bok, avenbok, hagtorn, häckoxbär och idegran. Av dessa är idegranen samt vissa sorter av liguster vintergröna, medan avenboken behåller bladen, bruna, över vintern. Häckoxbär får vacker höstfärg samt bär. För att behålla sin distinkta form och täthet behöver dessa buskar beskåras regelbundet. Häckkaragan är vanligare



*Bilden visar en flexibel och utrymmes- snål grön skärm av växtlighet.*

#### ***Bra egenskaper hos växter vid en cykelparkering är:***

- **Stadighet.** Busken bör tåla slitage och hålla emot om en cykel faller mot den, eller hindra att någon genar genom häcken.
- **Tydlighet.** Växten bör ha ett distinkt och tätt växtsätt för att verkligen bli en avgränsning. Detta bör helst gälla även vintertid, genom vintergrönska eller ett speciellt grenverk.
- **Lite underhåll.** Det bästa är naturligtvis om växten klarar sig själv. De flesta behöver dock någon form av underhåll, såsom beskärning, för att uppfylla kraven ovan.
- **Salttålighet.** Eftersom växten kommer att stå i trafikmiljö, är det viktigt att den tål att bli utsatt för saltning på vintern.





i trädgårdar än i stadsmiljö, men får om den beskärs en tät form. Den får också blad tidigt på våren. Liguster, avenbok, hagtorn och häckaragan är dessutom salttåliga, men även häckoxbär klarar stadsmiljö. Idegranen är dock känslig för vägsalt.

En mycket flexibel och utrymmessnål lösning är systemet med en flyttbar grönklädd skärm av t.ex. murgröna, se bild på föregående sida. Modulerna som finns i olika höjder kan kopplas samman och skapa de avgränsningar som behövs. Systemet måste betraktas som en mer tillfällig lösning då de bl. a kan vältras. De kräver också mycket tillsyn i form av skötsel och vattning.

### *Annan plantering*

Om man istället bestämmer sig för att avgränsa parkeringsytan med upphöjda planteringsytor eller behållare kan man vara mer flexibel i sitt växtval. Växterna i en urna eller upphöjd planteringsyta blir inte lika utsatta för salt som marken och det går lätt att byta ut innehållet t.ex. för sommarplantering. Fördelen med detta utformningssätt är att man kan kombinera dem med andra funktioner, till exempel kan kanten kring planteringsytan utformas som en mur eller sittplats samtidigt som den avgränsar cykelparkeringen.

### *Träd*

Vid en större cykelparkering kan det passa bra att använda träd, för att åstadkomma en "mjukare" miljö. Trädet bör helst inte få frukt eller bär som trillar ner på parkeringen eller t.ex. som lind utveckla honungsdagg. Ytterligare ett problem med frukt bärande träd är påhälsning av fåglar. När det gäller långtidsuppställingar bör man ta hänsyn till dessa negativa effekter eftersom det kan påverka cykeln.

Trädet måste tåla att växa i stadsmiljö med allt vad det innebär, till exempel avgashalter i luften, salt och begränsat utrymme. Träd medför också att man måste städa undan löv på hösten.



*Bilden tv visar en väl avgränsad och väldefinierad cykelparkering omgärdad av en låg ligusterhäck. Parkeringen är tydlig och det går inte att missuppfatta hur cyklarna skall ställas. Om vegetationen och ytorna runt om sköts kommer parkeringen att förbli trygg. Plats: Sahlgrenska Universitetssjukhuset. Bilden th visar en cykelparkering där ingen avgränsning finns mellan vegetation och parkeringsyta. Ytan blir rörig, oklart vad som är cykelställ och vad som är skydd. Plats: Lindholmen*



## Skyddade cykelparkeringar

Behovet av väderskyddad parkering är stort, särskilt på platser där många av cyklarna står parkerade en längre tid, ofta kanske en hel dag och ibland till och med över natten. För cykelparkeringar av detta slag är det viktigt att åtminstone några är försedda med väderskydd.

En gemensam strategi för vilka väderskydd som Göteborgs stad skall använda bör antas. Speciella krav ställs på väderskydden och ett gemensamt genomtänkt koncept skulle förenkla processen vid nyanläggning. Fördelar är att både pris och utformning är känt, vilket gör att man i ett tidigt stadium kan ta hänsyn till placering och kostnad av ett eventuellt väderskydd. Vid större byggprojekt bör väderskydd för cykel ingå som en del i projektet.

Väderskydden skall ha en enkel utformning och bör fungera både med och utan väggar. Detta skall vara valbart i olika situationer med olika krav. Hela väderskyddet skall ha en diskret utformning gärna med transparenta tak och väggar. Det är viktigt att skydden inte stör i omgivningen. Cykelställen i väderskydden skall ge möjlighet till fastlåsning av cykeln.

Det finns ett stort urval av färdiga utformningslösningar som kan användas i olika sammanhang, men ingen har ingen fullständigt matchat de krav som ställts. Tex. finns det produkter med transparent tak och diskret utformning men ofta saknas då något annat tex låsbar funktion hos ställen. Möjlighet kan finnas att omarbeta ett väderskydd i samarbete med en leverantör så att den uppnår de krav som ställs för ett cykeltak i stadsmiljö.

En annan möjlighet är att specialrita ett cykelväderskydd som uppfyller de kriterier som förväntas. En idé som har varit aktuell vid några tillfällen är att anordna en utformningstävling för att hitta en snygg och användbar lösning som samtidigt kan bli ett signum för Göteborgs innerstad.

Cyklister har en tendens att söka parkeringsplats så nära målet som möjligt. De cykelparkeringar som förses med väderskydd är däremot mer attraktiva än de utan och kan därför locka till sig brukare trots att de står i borte änden av en yta.



*Ericsons väderskyddade personalparkering på Lindholmen. Skydden är specialtillverkade.*



*Ett serietillverkat väderskydd av fabrikat Nola.*





## Lokalisering

En cykelparkering får inte ses som en isolerad anläggning som placeras utan sammanhang till målpunkter eller koppling till det omgivande cykelvägnätet. Cykelparkeringen kommer ofta i andra hand och prioriteras inte lika högt som annat som anses viktigare tex angöring, uteserveringar och bilparkeringar mm. Det är viktigt vid val av lokalisering att titta på hela det omgivande cykelvägnätet och analysera vilka stråk som är störst och mest välanvända i förhållande till målpunkterna.

### Närhet

Den absolut viktigaste faktorn för att en cykelparkering ska fungera är att den ligger nära målpunkten. Om parkeringen ligger för långt bort väljer cyklisten istället att parkera sin cykel där de själva anser det vara lämpligt. Det går inte att ange ett specifikt avstånd i meter avseende närhet. Det varierar från fall till fall. Rekommendationer finns att inte placera cykelparkeringar längre bort än 25 meter från målpunkten. Det bör påpekas att det primärt inte är det geografiska avståndet i meter som är viktigast utan tidsvinsten som närheten ger upphov till. Faktum är att en cyklist i stort sett alltid cyklar så nära målet som möjligt för att minimera gångavståndet och spara tid. Det känns därför onödigt och ”jobbigt” för cyklisten att cykla förbi målpunkten, parkera cykeln längre bort och sen gå tillbaka. För att avhjälpa problemet finns några lösningar, dels att lokalisera tillräckliga parkeringsplatser vid varje tillfart till målpunkten och dels att erbjuda säkrare parkeringar med bättre standard längre bort och cykelställ av lägre standard närmare. Om det finns en fördel med att parkera längre bort kommer även de avlägsna cykelparkeringarna att utnyttjas.

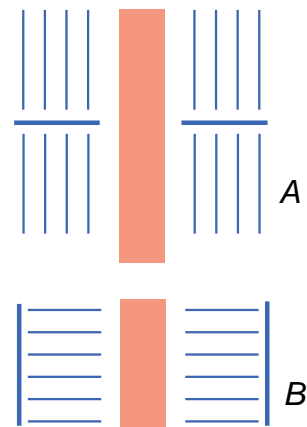
Det är också av stor vikt att cykelparkeringen går att passera igenom till fots så att man inte behöver gå tillbaka samma väg när man ställt sin cykel. Risken finns då att det bildas stigar där det inte är önskvärt.

*Bilden visar en nyanlagd cykelparkering vid pedagogen i Göteborg. Här saknas passage genom cykelparkeringen och den riskerar att kännas otrygg vissa tider på dygnet. Spontana stigar genom planteringen kommer med stor sannolikhet att bildas.*



## Placering

Det finns två vanliga sätt att placera cykelställsrader i förhållande till gång- och cykelstråk; i samma riktning eller vänt vinkelrätt mot det. Båda kan användas och har olika fördelar. Placering av cykelställsrader tvärs huvudrörelsestråket med cykeln placerad i rörelseriktningen (A) är bra framförallt där huvudstråket är vältrafikerat och har även fördelar ur orienteringssynpunkt. Placeringen direkt mot cykelstråket med vinkelrät uppställning (B) är bra på platser där endast ett fåtal personer rör sig genom området. Det viktigaste är att fundera på parkeringens utbredning och skala. En cykelparkeringsenhet bör inte vara för lång och bör ha genomsläpp så cyklister och fotgängare kan filtrera genom parkeringen.



Cyklisterna måste erbjudas valmöjligheter. Vissa cyklister vill ha snabba ”vanliga” ställ, andra mer avancerade och trygga medan en tredje kategori kanske absolut vill ha en väderskyddad parkeringsplats.

## Närhet och attraktivitet

Om cykelparkeringarna är av högre standard, tex väderskyddade, kan cyklisten ofta tänka sig att parkera något längre från målpunkten, men fortfarande väldigt nära målpunkten. Till exempel finns cykelparkeringar vid flera större knutpunkter men sällan tillräckligt nära hållplatsen för att vara attraktiv. Attraktiviteten för en cykelparkering är av större vikt än t.ex. för en bilparkering, då cykeln inte omfattas av de ekonomiska styrmedel som finns för bilparkering. Cykeln kan således inte beläggas med böter eller styras av konkurrens mellan parkeringar genom avgifter utan enbart genom hur attraktiv cykelparkeringen är.

Undersökningar i olika länder visar att för de flesta cyklister är avståndet till målet, det primära för valet av parkeringsplats. Cykelparkeringar för en kortare tids parkering skall inte ligga längre bort än 25 meter från målet. Andra viktiga orsaker för val av cykelparkering är låsbara cykelställ. Stöldrisken är en viktig orsak till att en del avstår från att cykla. För längre tids parkering som exempelvis pendlarparkeringar är inte avståndet det primära. Här kan många tänka sig längre avstånd under förutsättning att cykelparkeringen har hög säkerhet. Förbättrad säkerhet inkluderar låsbara cykelställ, bevakning (tex videoövervakning) och god lokalisering utan omvägar.

## Lutning

Cykelparkering bör ske på plan mark. Då cykeln inte har några parkeringsbromsar är det av stor vikt att cykeln kan stå plant utan att riskera att välta. I Göteborg är vinden ofta orsak till omkullvälta cyklar och även om cykeln har stöd kan den lätt falla omkull.

Om helt plan mark inte finns att tillgå är det av stor vikt att själva ställen placeras så att cykeln inte riskerar att ramla ur stället utan att lutningen medverkar till att cykeln står stadigt i cykelstället. Cykelställ som saknar stöd för cykeln utan enbart fungerar som en fastlåsningsstolpe bör undvikas om cykelparkeringen lutar.



## Typer av cykelparkeringar

Beskrivningen av olika typer av cykelparkeringar handlar till stor del om tidsaspekten men också om läget av den parkerade cykeln. Parkeringens stadsmiljösammanhang är hela tiden viktig att beakta, dvs skala, proportioner, material, färger och ev. andra aspekter måste värderas och tas hänsyn till. Generella utformningar är svåra att beskriva i komplexa miljöer där varje plats kräver sin analys varför denna beskrivning framförallt har inriktat sig på att visa upp exempel på möjliga cykelparkeringslösningar. Korttidsparkeringar, långtidsparkeringar och Natt-/säkerhetsparkeringar beskrivs nedan.

### Korttidsparkeringar

Korttidsparkeringar har en diffus tidsrymd från mindre än en timma upp till några timmar. Närheten mellan målet och cykelparkeringen är beroende av hur kort stoppet blir för cyklisten. När det gäller ett mycket kort stopp, t.ex. att stanna vid en kiosk, är cyklisten i princip inte benägen att gå någon sträcka över huvudtaget.

När det gäller vilka platser som kan utnyttjas är det viktigt att det finns flexibilitet. Hur ser närområdet ut? Finns det några potentiella ytor? Ibland kan det vara frågan om att välja mellan två mindre bra alternativ för att förhindra uppenbara risker eller att framkomligheten omöjliggörs när cyklar spontanuppställs på grund av att cykelställ och platsanvisning saknas.

Oftast kan korttidsparkeringar göras ganska små för att kunna placeras nära målet. Hellre fler små korttidsparkeringar som har strategiska placeringar än större där cyklisterna kanske ändå inte gör sig besväret att ställa cykeln om man bara skall göra ett kort stopp.

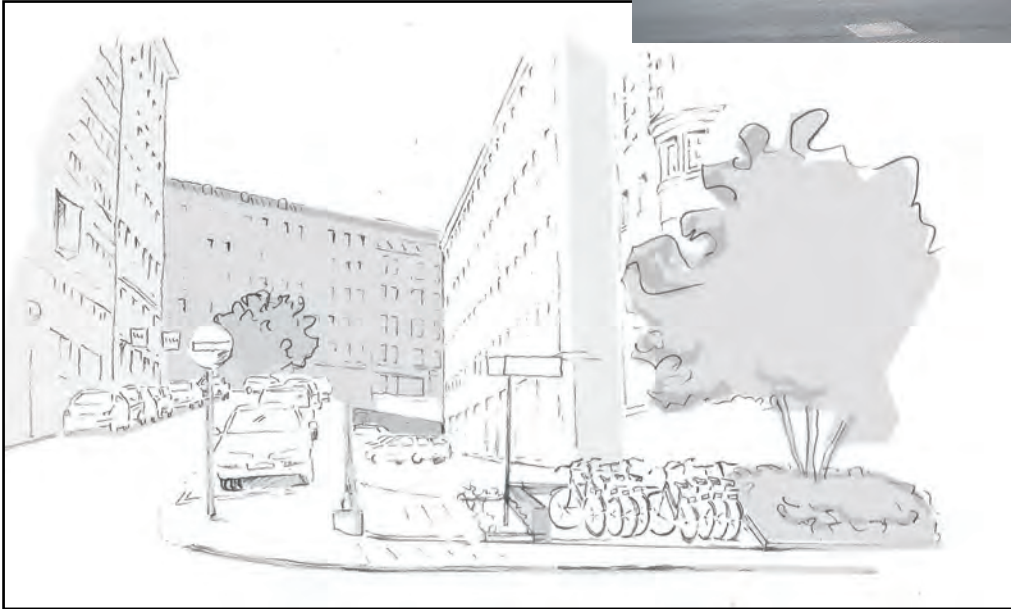


*Bilden visar en plats där man ganska nyligen har smalnats av gatan. Detta har resulterat i att en fri yta om än ganska liten har bildats där man skulle kunna placera en korttidsparkering för cyklar. I platsens närhet står flera cyklar som är slarvigt placerade.*





Här är ett risigt buskage där ytan skulle kunna utnyttjas för cykelparkering. Räcket som leder upp längs vägen är i dagsläget full med fastlåsta cyklar. En cykelparkering i detta läge skulle kunna göra platsen mindre "slarvig". Ytan tillhör här eventuellt en privat fasthetsägare.



### **Befintliga ytor och impediment**

Två exempel på platser som kan användas som korttidsparkeringar har beskrivits. Nedan är ytterligare två möjligheter, nämligen refuger och parkeringsplatser. Vid användning av refuger måste hänsyn tas till om det kan innebära risker att förlägga cykelparkering på en sådan yta. På bilden har man använt sig av en refug, men ytan kan utformas bättre så att det blir en organiserad plats med tydliga avgränsningar.

Bilparkeringsplatser är användbara utrymmen där man kan få in ett antal cykelparkeringsplatser beroende på hur de planeras. På följande sidor visas några exempel på hur dessa skulle kunna utformas. Bl.a. finns möjlighet att anlägga cykelparkering inom 10 meter från korsning där biluppställning i normalfallet inte är tillåten.





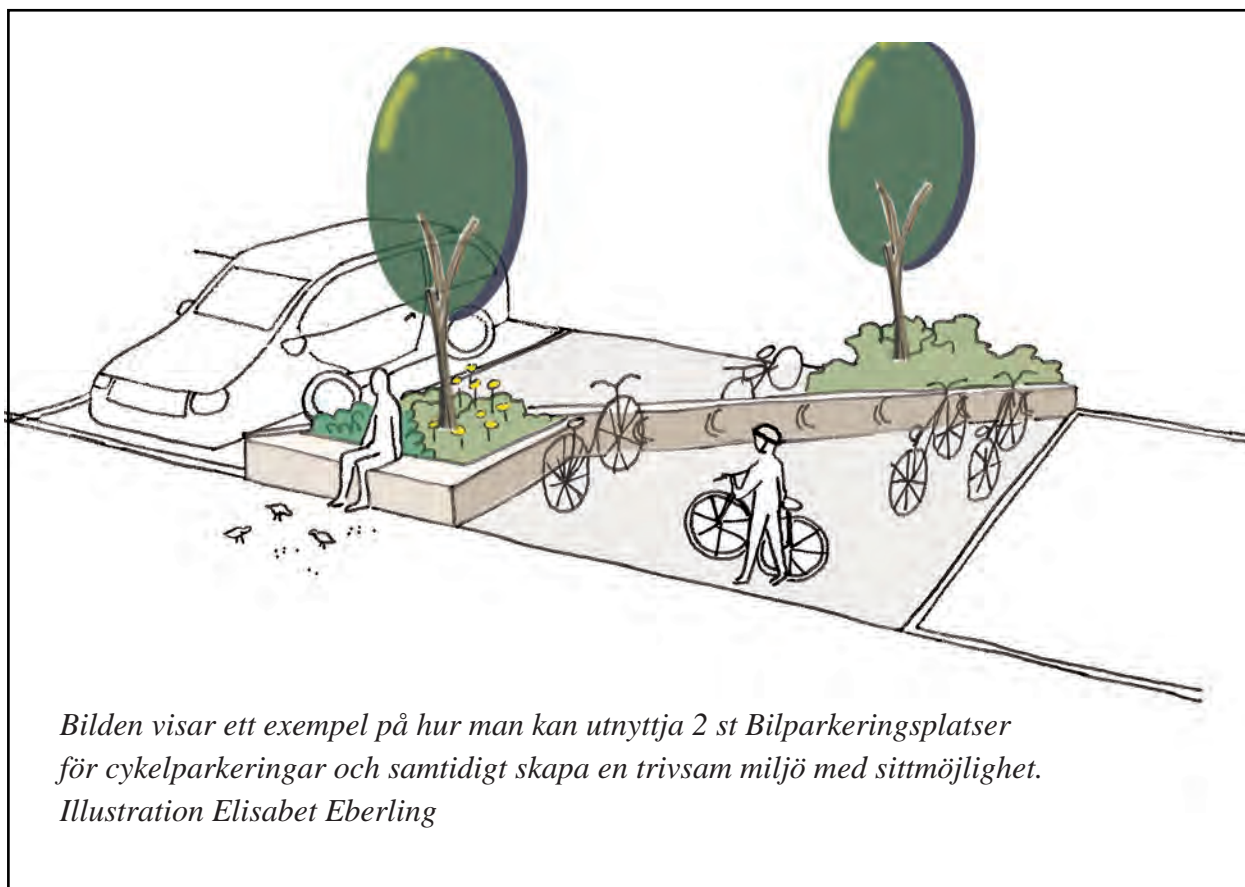
### *Utnyttja parkeringsplatser*

Möjligheten att omvandla parkeringsrutor för bilar till att skapa små parkeringsytor för cyklar finns på flera platser. Behovet av den typen av små parkeringar är stort och kan lätt kartläggas genom att iaktta förekomsten av spontanparkerade cyklar.

Ytan för en bilparkeringsruta är liten, ca 2,5 x 5 m. Det är därför viktigt att cyklisterna förstår hur de skall ställa sina cyklar, så att de inte skapar andra problem i dess omedelbara närhet. Cykelställen skall helst utformas så att cyklarna bara kan parkeras på ett sätt och det ska vara möjligt att stödja och låsa fast dem ordentligt. För att markera ytan och för att hindra bilar från att köra in på den, kan cykelparkeringen avgränsas på olika sätt. Till exempel med murar eller häckar. En mur blir mer stabil än växtlighet.

Staket bör användas med försiktighet eftersom det används som fastlåsningsmöjlighet även på utsidan av den anvisade ytan. När staket används blir valet av staketypp viktigt och det finns varianter där fastlåsnings i staketet omöjliggörs. Markbeläggning är en mer subtil markering av ytan, som fungerar bäst som visuell förstärkning av en annan avgränsning. Det är en fördel om man kan komma till parkeringen både från gatan eller en eventuell cykelbana och från trottoaren om man kommer gående med sin cykel.

Bilparkeringsrutor finns av olika typer, utmed gator, torg eller på särskilda parkeringsplatser. I olika lägen måste olika lösningar användas för hur utrymmet disponeras, och för vilket intryck man vill att parkeringen ska ge; kompakt, luftigt eller grönt, permanent eller tillfälligt.



## Tvärgående rutor

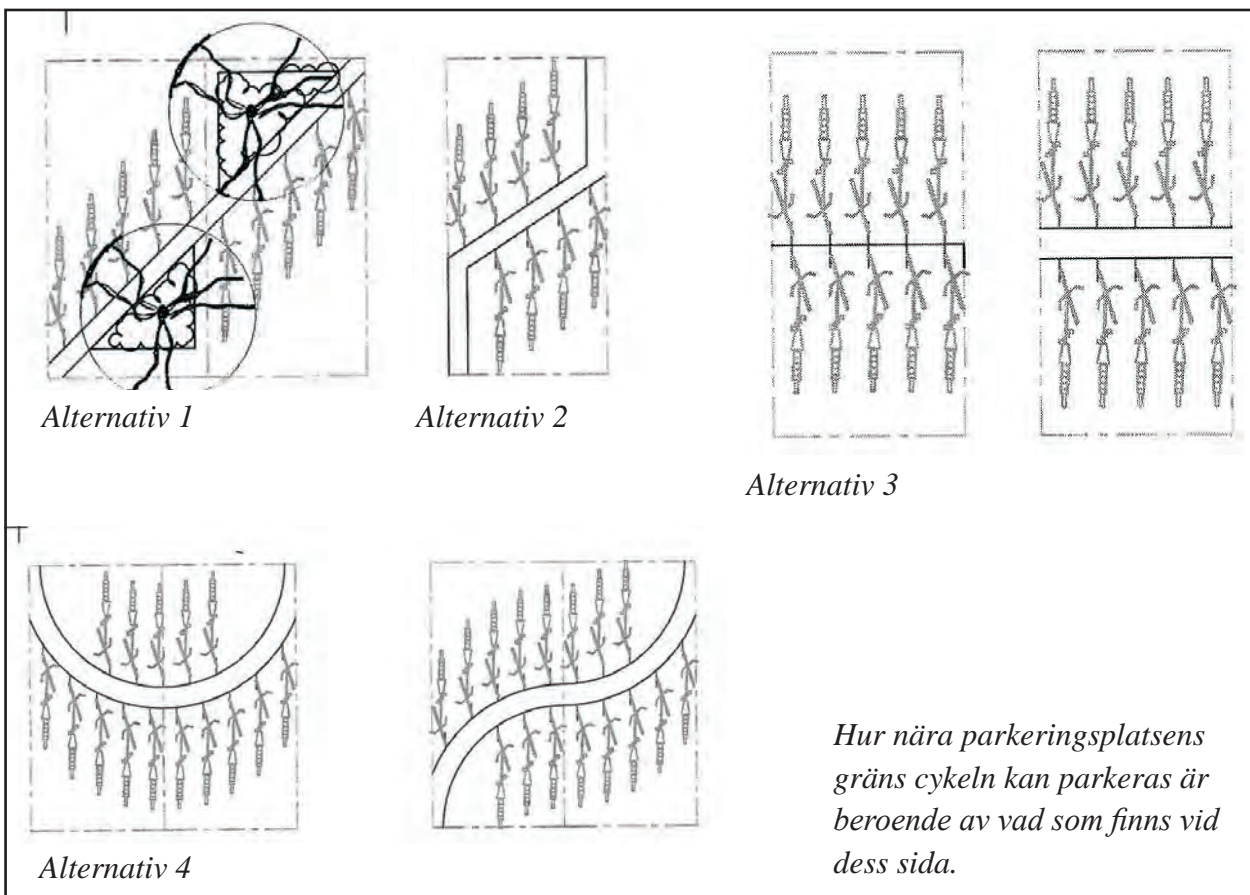
På de tvärgående rutorna blir marginalen liten mellan den parkerade cykeln och trafiken. Det kan uppstå farliga situationer då cyklisten ska parkera eller lämna parkeringen. Därför bör man vidta någon typ av fardämpande åtgärd eller på något sätt skärpa bilförarens uppmärksamhet.

**Alternativ 1.** Två intill varandra liggande tvärgående parkeringsrutor kan delas av diagonalt så att två cykelparkeringsytor bildas, en från gatusidan och en från trottoarsidan. Avgränsningen består här av en mur, vid vilken man också låser fast sin cykel. Två hörn blir planteringsytor. I planteringsytorna bör i första hand träd sättas då buskar kräver relativt stora skötselinsatser. Buskage i ytorna riskerar också att bli ”skräpsamlare”. Vid en upphöjd plantering närmast trottoaren görs kanten tillräckligt bred för att kunna användas som bänk.

**Alternativ 2.** En tvärgående parkeringsruta delas av diagonalt med en mur. Detta är en bra lösning om man har mer begränsat utrymme än i alternativ 1, eller om parkeringsbehovet är mindre.

**Alternativ 3.** Ett enkelt sätt att få plats med många cyklar på liten yta är att placera cykelstället på tvären mitt på parkeringsrutan. De kan stå för sig själva, eller tillsammans med en mur för mer stadighet.

**Alternativ 4.** En mjukare form uppnås med en svängd mur. Båda sidor kan utnyttjas till parkering, eller bara den mot gatan. Sidan mot trottoaren kan då bli planteringsyta eller plats för sittplatser.



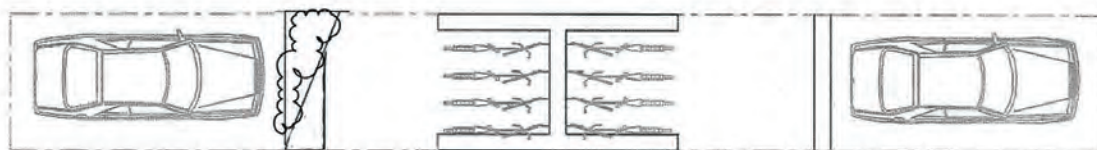
## Längsgående rutor

**Alternativ 5.** Cyklarna parkeras mot en mur, som delar av två rutor. Murar skyddar också cyklarna mot trafiken och hindrar att cyklar ”flyter ut” över trottoaren. Av utrymmesskäl kan här, till skillnad från Alternativ 1, muren närmast trottoaren inte göras bredare. Bakom de parkerade cyklarna finns tillräckligt med plats för att bekvämt kunna vända och backa ut. Som avgränsning mot de andra parkeringsrutorna kan mur och/eller häck användas. Man kan också använda bara den vänstra delen av detta alternativ.

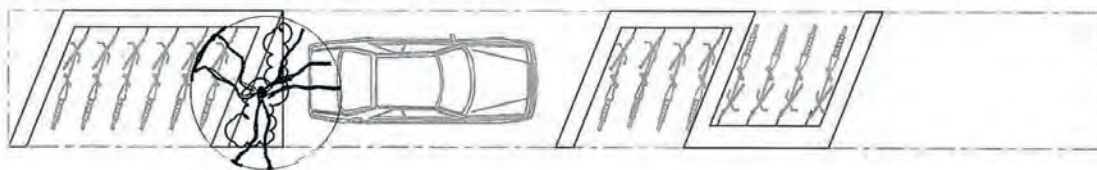
**Alternativ 6.** För att kunna utnyttja en hel längsgående ruta, måste sidorna göras sneda, annars kommer inte en parkerad bil ut från rutan bredvid. Denna lösning kan upprepas över flera rutor, med planteringar emellan.

**Alternativ 7.** I denna lösning kan cykeln parkeras både från gatan och från trottoaren. Eftersom murarna förskjuts snett tar denna lösning upp mer än en ruta.

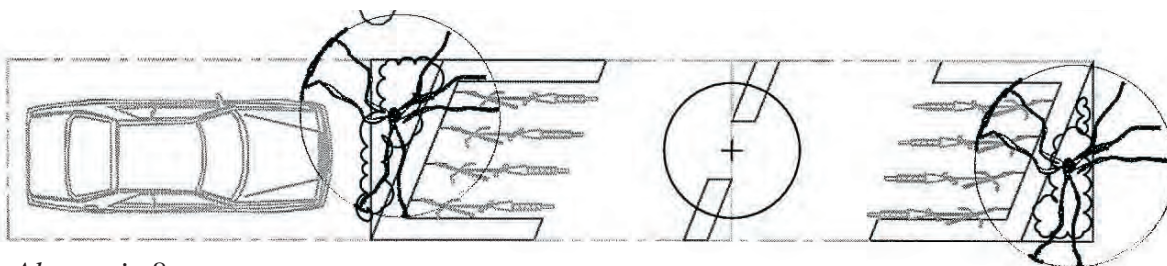
**Alternativ 8.** Denna lösning liknar alternativ 5, men här står cykelställen vända från varandra. Ytterkanterna blir då sneda. Murar skyddar cyklarna mot trafiken. För att bilar inte ska kunna köra genom parkeringen placeras en mur, en häck och/eller ett träd på mitten.



*Alternativ 5*



*Alternativ 6 och 7*

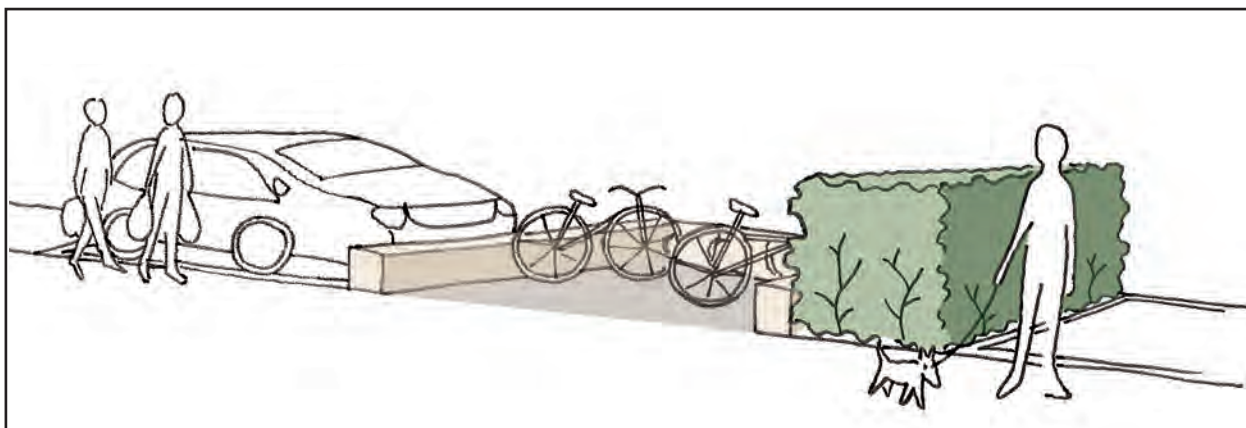


*Alternativ 8*



Gemensamt för samtliga alternativ är att de fungerar som moduler, vilka kan upprepas och varieras för att utöka cykelparkeringen vid behov. Alla murar är lika breda och höga (förutom i Alternativ 1 där en mur/bänk är bredare) och kan passas ihop.

I samtliga alternativ måste man tänka på säkerheten runt cykelparkeringsplatsen. Utrymmet på respektive sidor är avgörande för hur nära bilparkeringens kant ställen kan placeras. Vid användandet av murar bör stor hänsyn tas till bilarnas begränsade synfält av låga murar och risken att skada bilen.



Bilden nedan visar utnyttjandet av en långsgående parkeringsplats (alternativ 6). Cykelparkeringen har stöd i ett litet formklippt buskage. Höjden på buskaget kan förstås regleras och det är viktigt att det inte skymmer i gatumiljön. Murarna runt cykelparkeringen är både ett sätt att skapa ordning och skydd för cyklarna.

Illustration Elisabet Eberling

## Långtidsparkeringar

Långtidsparkeringar är parkeringar för mer än 2 timmar och de skall fungera bra över en dag, kanske mer. De skall finnas på strategiska platser varifrån annan kommunikation t.ex. gångstråk eller andra färdmedel utgår eller vid en större målpunkt t.ex. sjukhus eller skolor. Dessa parkeringar skall vara lätta att hitta till. Det är inte alltid de kan ligga lika nära som korttidsparkeringar eftersom de oftast ställer högre krav på omfattning, men orienterbarheten måste vara lätt och kan lösas på olika sätt, t.ex. genom skyltning.

Långtidsparkeringar finns ofta hos privata fastighetsägare och ställer då i stort sett samma krav på utformning och utrustning. En långtidsparkering skall ha fasta gränser mot omgivningen så att cykelparkeringen inte flyter ut och ger ett rörigt intryck som skapar en otrygg miljö. De skall ha tydliga riktningar och fastlåsningsbara cykelställ. Långtidsparkeringar bör vara bekväma att parkera i, dvs man bör inte snåla på utrymmet för mycket utan använda sig av de större måtten. Väderskydd är en bekvämlighet som gör dessa parkeringsplatser attraktiva trots att de inte alltid ligger precis vid målet. Cykelparkering vid kollektivtrafik såsom knutpunkter och hållplatser avser alltid långtidsparkering.





Det kan vara svårt att hitta lämpliga platser för långtidsparkeringar eftersom de kräver ett större utrymme än parkering för kortare uppställning. Vid nybyggnationer och förändringar i stadsmiljön bör dessa satsningar finnas med i ett tidigt stadium då det i efterhand kan vara problematiskt att hitta attraktiva ytor. Däremot har vissa försök gjorts i andra städer på att hitta alternativa platsutnyttjanden.

I Malmö har man t.ex. utnyttjat hamnkanalen. En pontonbrygga för cykelparkering har placerats strategiskt vid stationen. Detta har varit en lyckad satsning dock endast tillfällig. I Köpenhamn vid ett nytt shoppingcenter, har långtidsparkering integrerats med byggnaden så att parkeringen ligger nära entrén, se bild. Även nya gallerian Allum i Partille har integrerat cykelparkeringen i byggnaden dock ej lika välskyltat och ombonat.



*Övre bilden visar nytt shoppingcenter i Köpenhamn där man redan från början har tänkt in cyklarna. Här har de fått en strategisk plats nära huvudentrén som dessutom är väderskyddad. Kanske borde man ha organiserat en uppställning även utanför byggnaden för att undvika feluppställningar utanför.*



*Mellersta bilderna visar Allum, ett nytt shoppingcenter i Partille med väderskyddad cykelparkering integrerad i byggnaden.*



*Nedre bilderna visar cykelparkering i Malmö på pontonbrygga i hamnkanalen. Rampen leder ned till parkeringen*





## Nattparkeringar/Säkerhetsparkeringar

Risken för stölder och skadegörelse är vardag för cyklisten. Många avstår helt från att cykla till vissa målpunkter just av den anledningen, andra väljer att använda gamla och ”risiga” cyklar. Cyklar med låg kvalitet är inte bara förfulande för miljön, utan utgör också ett trafiksäkerhetsproblem. Många cykelolyckor orsakas av den egna cykelns bristande kvalitet.

Natt-/säkerhetsparkeringar är viktiga både i samband med bostäder och vid privata och offentliga verksamheter. När det gäller efterfrågan i offentliga sammanhang handlar det framförallt om kommunikationsknutpunkter där cyklister nyttjar cykeln som en del i resan. Cykelparkeringar med högre säkerhet efterfrågas här och troligen skulle säkra cykelparkeringar kunna generera nya cyklister. Många cyklister är dessutom villiga att betala en rimlig summa för att kunna parkera säkert vid kommunikationsknutpunkter.

I bostadssammanhang är behovet av nattparkeringar störst. De flesta önskar en skyddad cykelparkering vid sin bostad.

*Bilderna visar olika låsbara manuella cykelparkeringar. De övre fungerar framförallt i bostadssammanhang. De två bilderna längst ned visar ett cykelgarage vid Astra Zenicas anläggning i Mölndal och är ett exempel på ett materialanpassat cykelgarage där garaget går i samma stil som byggnaden.*



Enklaste varianten av natt/säkerhetsparkering är en övervakad inhägnad där cyklisten kan känna att cykeln står säker. Det finns även enkla låsbara cykelgarage som en grupp cyklister delar. Denna variant är vanligast hos privata fastighetsägare.

På sidan 22 visas olika exempel på låsbara cykelgarage. Dessa varianter fungerar också bäst hos en privat fastighetsägare, men kan fungera även i offentliga miljöer särskilt där de låsbara cykelgaragen kan kombineras med någon form av övervakning.

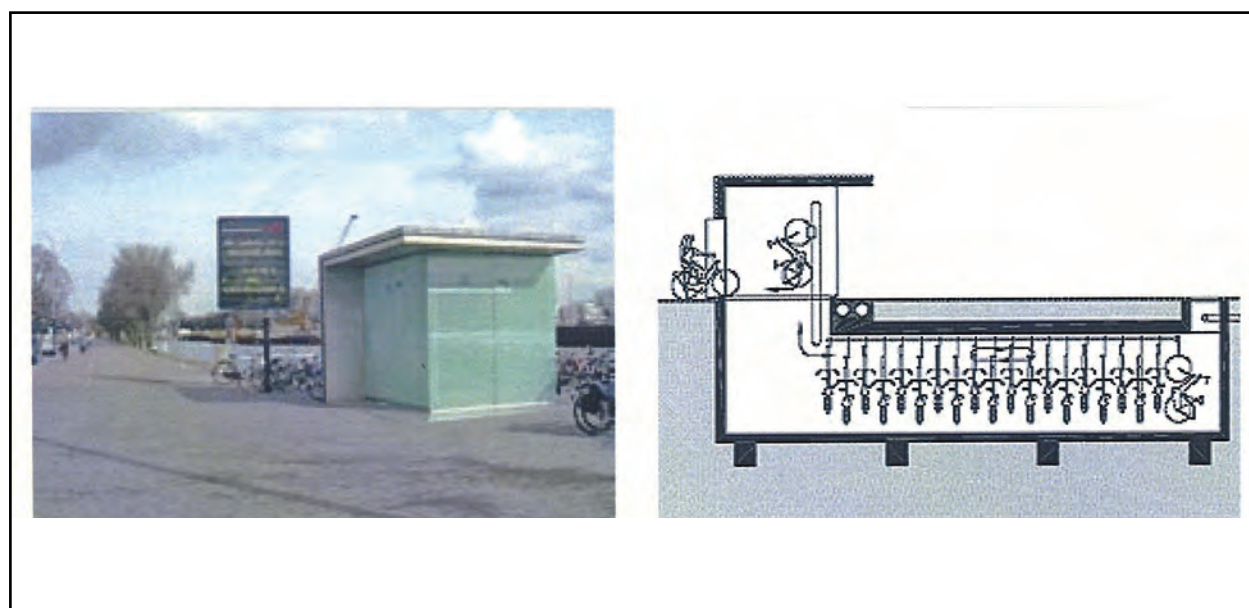
### *Den vertikala möjligheten*

Inomhus kan man även använda sig av det vertikala måttet. Bland annat kan krokar användas till att hänga upp cyklarna i tak eller på vägg. Olika typer av ramper kan också utnyttjas för att stapla cyklar på höjden.

Inomhus får man räkna med ett längdmått på minst 2 m. Bredden mellan cyklar beror på vilken typ av uppställning man har. Det finns vissa anordningar där det finns plats för upp till 3 st cyklar på ett utrymme av 60 cm men då handlar det mer om långtidsförvaring där det är lite krångligt att ställa in och ta ut cykeln.



*Bilderna till höger visar hur cyklarna antingen kan hängas upp eller staplas för att utnyttja höjden i ett cykelgarage. Nedan visas ett helautomatiskt cykelparkeringsystem i Holland. Systemet är yteffektivt och snyggt.*





### *Helautomatiska system*

Helautomatiska system är utrymmeseffektiva och stöldsäkra men har ännu inte provats i Sverige. Se nederst sid 23. Nackdelen är att systemen är dyra. Framförallt i Japan men även i bl.a. Österrike och Holland har man använts sig av helautomatiska system.

### *System som har prövats i Sverige*

Enkla system där cyklar låses in separat har testats i liten omfattning i Sverige och resultaten har på flera håll varit mycket gott.

De gröna boxarna t.h. har testats bland annat vid stationen i Märsta och i Borlänge med gott resultat. Garaget har bottenmått 3,82 \* 1,52 m vilket ger 5,8 m<sup>2</sup> bottenarea. Som jämförelse kan nämnas att 8 cyklar i ett vanligt cykelställ tar ca 7 m<sup>2</sup>. Högsta höjd är 2,05 m. Garaget rymmer 8 cyklar i helt separata, låsbara boxar. Det finns 4 dörrar på varje långsida. Vid inkörning kör man in framhjulet i en arm och trycker sedan cykeln inåt. Armen låser då automatiskt fast cykeln i hjulet och åker upp i taket, tack vare en fjädrande konstruktion. Därefter låser man dörren. Avgiften har varit 50 kr/mån. Framförallt har det varit pendlare som har hyrt garagen .



*Bilden visar gröna boxen*



*Bilderna visar två andra modeller av cykelboxar.*



## Slutsatser

Syftet med cykelparkeringen, dvs ”*varför parkerar cyklisten just här, vart är cyklisten på väg och hur lång tid parkeras cykeln?*”, är de viktigaste kriterierna vid val av utformning och standard. Närheten till målpunkten, kopplingen till förväntad färdväg och platsens attraktivitet är helt avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas. God utformning leder till att öka cykelns status i stadsrummet och goda exempel kan generera fler bra cykelparkeringar.

Platsens specifika egenskaper är viktiga då cykeln inte omfattas av ekonomiska styrmedel. En cykelparkering bör aldrig vara helt fullbelagd. Vädskyddad cykelparkering bör alltid övervägas för parkering som avser en hel dag eller mer då slitage i form av väder och vind minskar cykelns livslängd avsevärt.

Alla cykelparkeringar bör vara säkra, dvs att det skall finns möjlighet att låsa fast ramen.

## Sammanfattning av synpunkter

Synpunkter på dokumentet har inkommit från följande förvaltningar:

- Park och naturförvaltningen
- Fastighetskontoret
- Stadsbyggnadskontoret
- Miljöförvaltningen

I största möjliga mån har synpunkterna beaktats och inarbetats i dokumentet. När det gäller att utförligare beskriva hur man skulle kunna använda den befintliga stadsmiljöns omgivning i utformningen av cykelparkeringar har detta översiktligt tillgodosetts. En vidare bearbetning av denna första version skulle kunna innehålla en utförligare beskrivning med fler exempel. Dokumentet skall vara levande och återkommande uppdateringar kan på sikt ge ett mer heltäckande dokument.





# Göteborgs Stad

## Trafikkontoret

Trafikkontoret, Box 2403, S-403 16 Göteborg. Besöksadress: Köpmansgatan 20. Hållplats: Brunnsparken

Internetadress: <http://www.trafikkontoret.goteborg.se>

Tel 031-61 37 00. Fax 031/711 98 33. E-post [trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se)