

Cykelparkering

Riktlinjer för Örebro kommun



PROGRAM

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

STRATEGI

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

HANDLINGSPLAN

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av Programnämnd Samhällsbyggnad, den 8 september 2016, § 86

Dokumentansvarig på politisk nivå: Programnämnd Samhällsbyggnad

Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Stadsbyggnadskontoret:

Planeringsavdelningen, Trafikenheten

Cykelparkeringsriktlinjer har utarbetats som en del av EU-projektet Push & Pull, Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport, <http://push-pull-parking.eu>.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Ensam ansvar för innehållet i detta dokument ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis yttranden från Europeiska Unionen. Varken Europeiska kommissionen eller EACI är ansvarig för någon användning som kan göras av denna information.

Sammanfattning

Riktlinjer för cykelparkering är en del i arbetet med att genomföra Handlingsplan för ökat cyklande och en del i Örebro's arbete med EU-projektet Push & Pull. Dessa riktlinjer ersätter de som finns i kvalitetsprogrammet för city från 1996. Cykelparkering är en viktig del i att få till ett hela-resan perspektiv, där dessa riktlinjer med hjälp av ett antal ställningstaganden ska kunna vara till hjälp i planering och utveckling av cykelinfrastrukturen i Örebro kommun. Genom att skapa goda cykelparkeringar och underlätta för cyklisterna att på ett säkert, smidigt och tryggt sätt kunna parkera sin cykel gör att fler kommer att välja cykel som transportmedel istället för bilen.

Cykelparkering kan se ut på många olika sätt och skall också lösa olika cyklisters olika behov. Därför är en typ av ställ inte tillräckligt. Ställen behöver också anpassas efter stadsmiljön.

Cyklistens behov av att parkera sin cykel kan vara mycket kortvarigt. Då fungerar en pollare eller ett framhjulsställ med låsbygel bra. Är parkeringsbehovet däremot långvarigt, över ett dygn eller fler, är väderskydd, läsbarhet och säkerhet viktiga parametrar.

Cykelparkering kan lokaliseras på olika platser i stadens gatumiljöer. Markparkering på gator och torg är vanligast, men i lägen med platsbrist kan bilparkering eller del av körbana behöva tas i anspråk. På allmän platsmark är inte bara cyklisternas tillgänglighet till cykelparkeringen viktig utan även tillgänglighet för gående och personer med funktionsnedsättningar. Tillräcklig yta för att kunna passera och plats för vistelse behöver alltid säkerställas liksom att cykelparkering inte utformas på ett sätt att de blir barriärer.

Cykelparkeringar kan utformas på olika sätt med olika ställ. En genomgång av olika typer av ställ som rekommenderas för Örebro pekar på var och för vilket behov olika ställtyper kan planeras. Då cyklar varierar väldigt i typ och storlek redogörs även för ett antal viktiga grundmått som den som planerar en cykelparkering bör känna till.

Mängden cykelparkering på fastighet regleras i Örebro's parkeringsnorm. Kvalitetsriktlinjer och utformningskrav redogörs för i kap 3 i dessa riktlinjer.

Avslutningsvis beskrivs en rutin för cykelparkeringsarbetet samt mål och indikatorer.

Innehåll

Sammanfattning	2
Del 1 Inledning	5
Bakgrund	5
Syfte	5
Mål	5
Avgränsning	6
Varför ska Örebro arbeta med cykelparkering?	6
Angränsande dokument	6
Del 2 – Lokalisering och placering av cykelparkering	7
Parkeringsbehov	7
Lokalisering av cykelparkering	8
Målpunkter	9
Behov av cykelparkeringar vid hållplatser och viktiga omstigningspunkter. 12	
Placering av cykelparkeringar	12
Markparkering	12
Cykelparkering på gata	13
Garage	13
Temporär parkering	14
Attraktivitet	15
Trygghet	15
Bevakad cykelparkering	15
Tillgänglighet	15
Del 3 - Utformning av cykelparkeringar	17
Utrymmesbehov	17
Grundmått för cykelparkeringar	18
Låsbarhet	20
Olika typer av cykelställ	20
Cykelbox	21
Tvåvåningsställ	22
Framhjulsställ	23
Pollare	24
Alternativa lösningar	25
Del 4 - Cykelparkering på fastighetsmark	26
Parkeringsnorm	26
Kvalitetsriktlinjer	26
Del 5 – Arbetsmetoder och rutiner	27
Drift och underhåll av cykelparkering	27
Felparkerade cyklar och "skrotcyklar"	27
Inventering av cykelparkeringar	28
Uppföljning	29
Del 6 - Åtgärdsplan	30
En plan för investeringar/åtgärder för nya cykelparkeringar	30

Bilaga 1 – fd.Kortversion	31
Cykelparkering på allmän platsmark	31
Lokalisering	31
Utformning.....	31
Tillräckligt många cykelställ.....	32
Rätt typ av cykelställ.....	32
Säker cykelparkering.....	33
Drift och underhåll.....	33
Referenser	34
Litteratur.....	34
Bilaga 1	35
Cykelparkering i city 2011	35
Bilaga 2	1
Typer av cykelparkering inom Örebro kommun.....	1
.....	1
.....	1
Referenser	3
Litteratur.....	3

Del 1 Inledning

Bakgrund

I enlighet med handlingsplanen för ett ökat cyklande i Örebro kommun har riktlinjer för cykelparkering tagits fram. Riktlinjerna ersätter de som finns i kvalitetsprogrammet för city från 1996. Cykelparkering är av stor betydelse sett utifrån ett hela resan-perspektiv, där det finns en stor potential att öka andelen cykling genom att genomföra förbättringar för cyklisterna.

Syfte

Riktlinjer för cykelparkering syftar till att i linje med trafikprogrammet och de mål som antagits för trafiken i Örebro, systematisera och tydliggöra hur Örebro kommun arbetar med cykelparkeringsfrågor. Riktlinjerna ska fungera som stöd vid utformning och planering av cykelparkering, både vad gäller form och funktion. Riktlinjerna beskriver önskad standard inom Örebro kommun utifrån aspekter som parkeringsbehov, utformning, lokalisering, placering och antal. Arbetet syftar också till att ta fram en rutin för åtgärder kopplat mål och indikatorer.

Reglering av cykelparkering innebär inte bara att erbjuda bra parkeringsmöjligheter för cykeltrafikanter - välorganiserad cykelparkering är lika viktig för att kunna säkerställa tillgängligheten och en god framkomlighet för andra trafikanter. Särskilt ska funktionsnedsattas behov tillgodoses. Cykelparkering tar dessutom upp yta på allmän plats och blir en fast möblering som ska se bra ut oavsett om någon parkerat sin cykel där eller ej. Med en väl designad parkering med hänsyn till helheten på platsen är riktlinjerna ett stöd.

Mål

Örebro kommuns övergripande målsättning för arbetet med cykelparkering är att åstadkomma ett tillräckligt antal cykelparkeringar så att alla parkerade cyklar får plats i cykelställ. Cyklarna skall stå inom området för ändamålet anvisat område. Cykelparkeringarna skall också upplevas trygga, säkra, tillgängliga och snygga. Följande effektmål skall uppnås senast 2025:

- 80 % av cyklisterna upplever cykelparkeringarna som tillgängliga, säkra och trygga.
- 90 % av Örebros cykelställ är läsbara mot ram.
- Minst 50 % av cykelparkeringar skall finnas inom 25 m från entré.
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatser avsedda för dagsparkering eller långtidsparkering skall vara försedda med väderskydd.
- Beläggningsgraden skall uppgå till max 90 % innan insats för att tillskapa nya ställ påbörjats.

Avgränsning

Riktlinjer för cykelparkering beskriver cykelparkering på allmän platsmark. Cykelparkeringsnorm ingår inte i föreliggande dokument.

Varför ska Örebro arbeta med cykelparkering?

Förbättrade cykelparkeringar kan öka antalet cyklister med ca 8-13 % enligt utländska studier.¹ Det är i linje med de mål om ökad cykling som anges i Trafikprogrammet och som beslutades 2014. Studier visar också hur exempelvis en säker inomhusparkering för cykel höjer cykelanvändande för resa till arbete med ca 13 %. Motsvarande fast med utomhusparkering ger ca 8 %. En säker inomhusparkering samt dusch vid destination ökar användningen med 22 % (7,1 % av totala antalet resor).²

Cykelparkering bidrar till ett hela resan-perspektiv där den har en avgörande betydelse för att det kollektiva resandet ska fungera. Ungefär en av tio resenärer tar cykeln till eller från svenska järnvägsstationer idag.³ Enligt undersökningar gjorda 2011 är motsvarande siffra för Örebro resecentrum även den ca 10 procent (7,5 % med antalet på- och avstigande från 2012).⁴

Angränsande dokument

Följande dokument har bäring på cykelparkeringsfrågan i Örebro:

- Handlingsplan för ökad cykling
- Trafikplan
- Parkeringnorm för Örebro
- Cykelnätsplan
- Trafikprogrammet

¹ Envall, Pelle & Nissan, Albania, *Parkering i storstad: rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer*, 5,21

² *Ibid*, 26

³ *Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra*, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010, 9

⁴ Flödesräkningar 2011

Del 2 – Lokalisering och placering av cykelparkering

Parkeringsbehov

Cyklistens parkeringsbehov avgörs av syftet med resan. Generellt sett har cyklister behov av korttidsparkering, dagparkering, nattparkering och långtidsparkering. Parkerings utformning, kringutrustning och placering beror på parkeringsbehovet. En parkering som syftar till att hantera behovet av att snabbt kunna utföra ett ärende bör både ha en annan utformning och läge än de parkeringar som skall hantera ett behov av att parkera en längre period.

Generellt vill alla som skall parkera sin cykel ha en parkering med hög standard nära entrén, men viljan att gå lite längre kan påverkas om en högre standard på cykelparkering kan erbjudas längre bort.

Parkeringsbehovet kan grovt delas upp i korttidsparkering, dagparkering, nattparkering och dygnsparkering.⁵ Korttidsparkeringen ställer inte lika höga krav på utformning däremot önskar cyklisten att denna istället ligger i direkt anslutning till målpunkten.⁶ Med fördel kan en högre standard erbjudas än vad som angivits i tabellen.

Parkeringsbehov	Tid	Avstånd	Standard	Övrigt
Korttidsparkering	<2 h	≤ 25 m	Ramlåsning	Är parkeringstiden mycket kort är avståndet till entrén mycket viktigt för att undvika vild parkering.
Dagparkering	2-12 h	≤ 50 m	Ramlåsning och väderskydd	Väderskydd bör erbjudas de som parkera en längre tid, men dessa kan placeras längre bort i förhållande till annan cykelparkering.
Nattparkering	10-24 h	≤ 175 m	Ramlåsning och väderskydd	Övervakning bör övervägas.

⁵ SKL (2010), Trafikverket (2010), Uppsala (2010) och egen bearbetning.

⁶ Wallberg, Sari, *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, 124

Dygnsparkering	≥ 1 dygn	≤ 200 m	Garage, box, förråd eller annan parkering med möjlighet att låsa in annan utrustning ex. hjälm och överdragskläder mm.	Vid resecentrum bör annan service, ex cykelpumpning också erbjudas. För övervakad parkering, garage och box eller parkering i förråd kan en avgift tas ut. ⁷ Huruvida en avgift tas ut beslutas av tekniska nämnden, avgiften ska baseras på angiven taxa för parkering omräknat till ytbehov.
----------------	---------------	--------------	--	--

Lokalisering av cykelparkering

Följande bör tas hänsyn till vid lokalisering:

- Angeläget att analysera omgivande infrastruktur (gång- och cykelstråk) kring målpunkten för att avgöra varifrån cyklisterna kommer och var de troligtvis kommer att vilja parkera.
- Cykelparkeringen ska vara på vägen till målpunkten.
- Cykelparkeringen ska placeras synligt i förhållande till omgivande cykelstråk samt målpunkten.
- Cykelparkering är en möblering där hänsyn behöver tas till helheten och vad en plats tål i form av mer fasta funktioner, särskilt på allmänna torg, vid lokalisering av cykelparkering.
- Barriärer ex. en trafikerad väg, mellan cykelparkering och målpunkt skall undvikas.
- Cykelparkering under större träd kan försvåra för drift och underhåll av cykelparkeringen och kan dessutom innebära problem med fåglar. En sådan placering av cykelparkering bör därför utformas med ovanstående i åtanke.
- I stadskärnan är det många funktioner som kräver plats. Nya cykelparkeringar måste ta hänsyn till uteserveringszoner, platser för bänkar och vistelse, eller evenemangsytor på torg.
- Ju högre standard cykelparkeringen har ju längre bort från målpunkten kan (men behöver inte) cykelparkeringen placeras. Det ger en god spridning av parkerade cyklar.

⁷ För övervakad parkering, garage och box eller parkering i förråd bör det övervägas om en avgift ska tas ut. Enligt SKL (2010) har en enkät i Uppsala visat att det finns en marknad för cykelgarage för 200-400 cyklar där avgiften är 100-200 kr/månad. En förutsättning är att garaget är nära målpunkten, övervakat och väderskyddat. Enligt *Sykelhåndboka (2002)* är det nödvändigt att ta ut en avgift för ett övervakad parkeringsplats för 2000 cyklar i kombination med cykelverkstad för att verksamheten ska vara ekonomiskt försvarbar.

En av cykelns fördelar jämfört med andra transportsätt är att man som cyklist kan komma mycket nära målet för resan, utan att behöva ta stor yta i anspråk. Det kräver i sin tur att det finns en god tillgång till cykelparkering i nära anslutning till målpunkten. Som regel bör det finnas tillräckligt med cykelparkeringar inom ett avstånd om 50 meter från målpunkten.⁸ I bilaga 1 redovisas parkeringstätheten av antalet cykelställ utifrån ett antal stora målpunkter i centrala Örebro.

En dåligt lokaliserad cykelparkering leder till oorganiserad, så kallad ”vild parkering” (Trafikverket 2010). Vild parkering innebär att cyklisterna parkerar sina cyklar på platser som inte är avsedda för detta. Lyckas kommunen inte heller uppnå tillräckligt många parkeringar nära målpunkterna finns även där en risk för vild parkering, vilket kan ge ett oordnat intryck på platsen och utgöra hinder, särskilt för funktionsnedsatta personer. Likaså tenderar cyklisterna att parkera där övriga cyklisterna redan har parkerat vilket skapar ytterligare felparkerade cyklar.⁹

Genom en god tillgång till cykelparkering visar kommunen allmänheten att cykeln som transportmedel prioriteras och på så vis kan vi få fler att välja cykeln.

Kommunen kan genom att peka ut områden för cykelparkering i detaljplan säkerställa ett tillräckligt antal cykelparkeringar vid nyanläggning eller ombyggnad av exempelvis järnvägsstationer eller skolor. Detta är relativt ovanligt bland kommuner och beror främst på kommunens ambition och vilja att skapa en förbättrad cykelinfrastruktur. Att använda detaljplan för att utöka antalet cykelparkeringar är enligt Boverket ett viktigt hjälpmedel.¹⁰ Läs mer i kap 5– Cykelparkering på fastighet.

Målpunkter

I följande avsnitt beskrivs vilka behov och krav som ställs på cykelparkering till olika målpunkter.

Vid målpunkterna finns arbetsplatser vars parkering ej bör användas av besökare. Arbetsplatsernas parkering för de anställda bör ha en generellt högre standard. Detta innebär att en viss andel cykelplatser bör avskiljas från besöksparkeringen.

Det erforderliga **antalet** cykelplatser vid nyetablering av verksamheter hanteras i parkeringsnormen för Örebro kommun. Parkeringstalen för cykel ska tjäna som vägledning för att lösa ett parkeringsbehov för fastigheten. Tillsammans med föreliggande riktlinjer tillgodoses även att rätt standard på planerad cykelparkering för målpunkten kommer till stånd.

Målpunkt	Typ av cykelresa	Parkeringsbehov
Busshållplats	Arbetsresa Fritidsresa	Övervägande dagparkering, men viss natt- och dygnsparkering bör tillgodoses vid regionala busshållplatser.
Tågstation	Arbetsresa Fritidsresa	Övervägande dagparkering, men natt-

⁸ Wallberg, Sari, *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, s124.

⁹ *Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun*, 2011

¹⁰ *Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra*, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010, s 37.

		och dygnsparkering bör tillgodoses.
Förskola	Arbetsresa (personal) Studieresa (förskolebarn) Hämta/lämna i samband med arbetsresa	Dagparkering och korttidsparkering. Barns cyklar i ställ som är anpassade för lägre nav. Parkering för cykelkärria och lastcykel bör tillgodoses.
Grundskola	Arbetsresa Studieresa Hämta/lämna i samband med arbetsresa	Övervägande dagparkering, men till viss del korttidsparkering. Parkering för cykelkärria och lastcykel bör tillgodoses. Mopedparkering kan vara nödvändig.
Fritidsgård och andra fritidslokaler	Fritidsresa	Primärt parkering eftermiddagar och kvällar. Mopedparkering kan vara nödvändig.
Gymnasium och högre utbildning	Studieresa	Dagparkering. Mopedparkering kan vara nödvändig.
Sjukhus/ Vårdverksamhet	Arbetsresa Besöksresa	Övervägande dagsparkering och korttidsparkering, men även till viss del nattparkering bör tillgodoses.
Idrottsanläggning, badhus, motionsspår, naturområden, lekparker och andra rekreationsytor.	Arbetsresa Besöksresa	Till viss del dagparkering, men övervägande korttidsparkering kvällstid. Platsbehovet varierar med typ av anläggning. Större anläggningar har vid evenemang ett punktvis högt tryck på korttidsparkering kvällstid. Vid planering bör hänsyn tas till att ex. gym kan flyttas eller läggas ned. Flyttbar parkering på en sådan plats kan vara lämplig.

Studentbostad	Boende Besöksresa	Övervägande nattparkering och dygnsparkering, men även till viss del behov av korttidsparkering.
Matbutik	Arbetsresa Inköpsresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagsparkering. Behov av parkering för lådcykel och cykelkärra. Stort antal korttidscykelplatser i direkt anslutning till entré.
Andra butiker och kommersiella verksamheter, ex frisör eller café	Arbetsresa Inköpsresa Besöksresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagparkering. Behov av korttidsparkering i direkt anslutning till destination. Om butiker är samlade i kluster är en samlad parkering att rekommendera.
Köpcentrum	Arbetsresa Inköpsresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagparkering. Behov av parkering för lastcykel och cykelkärra. Cykelparkering av olika standard ska finnas vid alla entréer i anslutning till cykelstråk. Cykelparkering bör ligga närmare målpunkten än bilparkering.
Externhandel	Arbetsresa Inköpsresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagparkering. Behov av parkering för lådcykel och cykelkärra. Cykelparkeringen bör ligga närmare målpunkten än bilparkering.
Biograf/Teater/ Bibliotek/Kultur	Arbetsresa Fritidsresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagparkering.
Restaurang	Arbetsresa Fritidsresa	Övervägande korttidsparkering, men även viss dagparkering.

Behov av cykelparkeringar vid hållplatser och viktiga omstigningspunkter

En inventering av cykelparkeringarna vid Resecentrum har genomförts. Det är viktigt att detta kan göras regelbundet med hänsyn till antalet resenärer för att hela tiden kunna arbeta aktivt för att uppnå tillräckligt med cykelparkering på platser där detta efterfrågas. Inventering av cykelparkering har även genomförts i andra delar av city. För resecentrum (centralen, norr) går det att utläsa en utnyttjandegrad över 100 % där ställen till stor del är fyllda samtidigt som ett stort antal cyklar finns parkerade utanför ställ. Detta visar ett tydligt behov av ett utökat antal cykelparkering på denna plats.

I kommunens kommande kollektivtrafikprogram bör utbyggnad och förbättring av cykelparkering vid stationer och busshållplatser tas med som en del. En stationshandbok från Länstrafiken är en grund i detta som idag saknas. Ett samlat grepp med funktionskrav utifrån antalet av-/påstigande vid hållplatser gör det lättare för kommunen och andra aktörer att utforma dessa platser.

Boverket rekommenderar en inventering av befintliga cykelparkeringar vid alla större svenska kollektivtrafiknoder där aspekter som närhet, stöldsäkerhet, trygghet och kapacitet bör ingå.¹¹

Placering av cykelparkeringar

Generellt vill alla som skall parkera sin cykel ha en parkering med hög standard så nära entrépunkten som möjligt. Detta skall tillgodoses i möjligaste mån. Parkeringsform och placering kan variera och ändå uppnå målsättningen om entrénära parkering.

Markparkering

Den vanligaste formen är markparkering för cyklar. Lämpar sig främst för korttids-, och dagsparkering.

Fördelar	Nackdelar	Att tänka på!
-Synlig -Lätt att använda -Låg investeringskostnad	-Ej yteffektiv -Kan breda ut sig vid avsaknad av tydlig avgränsning. Viktigt att om möjligt bryta upp parkeringen så att den inte blir en barriär eller uppfattas som ett ”hav” av cyklar. -kan ta mycket mark i anspråk då den ej används.	Till en högre investeringskostnad kan parkeringen förses med väderskydd och även hägnas in för att övervakas, vilket innebär att den blir bättre lämpad som dygnsparkering. Markparkeringen kan även kompletteras med annan service i mindre byggnader intill parkeringen.

¹¹ Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010, 40

Cykelparkering på gata

Cykelparkering på gata lämpar sig väl på gator med längsgående parkering, då genom att placera ställ nära korsning där det ändå inte får stå bilar parkerade, eller om denna yta behövs till övergångsställe/passage istället ta bilparkering utmed gatan i anspråk.¹² Vid ett stort cykelparkeringsbehov kan det oavsett vara aktuellt att ta bilparkering i anspråk.

Fördelar	Nackdelar	Att tänka på!
<ul style="list-style-type: none">-Yteffektivt-Lätt att använda-Låg investeringskostnad-Kan bidra till sänkt hastighet på gata	<ul style="list-style-type: none">-Kräver tydlig utformning av avgränsning-Kan vara svår att angöra	<p>Cykel-p på gata kan om den placeras på klacken/avsmalningen bidra till sänkta hastigheter.</p> <p>Tas en p-ruta för bilar i anspråk kan ett särskilt ställ användas.¹³</p> <p>Viktigt är att tänka på anslutningen mot gata alt. från cykelbana.</p>

Garage

Garageparkering för cykel finns normalt sett vid större kollektivtrafikknutpunkter samt på privata fastigheter. Garageparkeringar kan vara obevakade, bevakade, manuella, halvautomatiska och helautomatiska.

Fördelar	Nackdelar	Att tänka på!
<ul style="list-style-type: none">-Väderskyddat-Yteffektiv (vid flera våningar)-Tydligt avgränsat område-Möjlighet att erbjuda annan service i samband med garaget.	<ul style="list-style-type: none">-Hög investeringskostnad-Resurskrävande (drift och underhåll, administration kring en eventuell uthyrning av cykelplatser)	<p>Garage lämpar sig främst för dygnsparkering. Men kan vara en tillgång som dagparkering då utrymme saknas.</p> <p>Att tänka på då ett cykelgarage planeras är att titta om befintliga oanvända hus finns tillgängliga.</p>

Örebro kommun invigde sitt cykelparkeringsgarage i juni 2014 och har på så vis skapat ett säkert och väderskyddat utrymme för cykelparkering i nära anslutning till järnvägsstationen. En uppföljning av dess beläggning ska genomföras i syfte att utvärdera behovet av ytterligare garage. Malmö som invigde sina cykelgarage i samband med

¹² GCM-handboken s.128

¹³ I Stockholm har ett särskilt ställ, "Stockholmshagen" tagits fram för detta ändamål.

Citytunnelns öppnande har genomfört ytterligare åtgärder och erbjuder övrig service så som cykelverkstad, lounge med mera i anslutning till cykelgaragen.¹⁴



Temporär parkering

I samband med event, sportevenemang eller vid andra tillfälliga parkeringsbehov kan temporär cykelparkering anordnas. Flyttbara cykelställ och parkering lämpar sig vid tillfälliga arrangemang eller för att lösa ett övergående parkeringsbehov. Exempelvis är cyklingen säsongsbetonad och/eller vissa målpunkter genererar ett längre parkeringsbehov under vintermånaderna. Det kan även handla om en verksamhet som genererar ett stort parkeringsbehov, men också är benägen att omlokalisera. Exempelvis gym.

Fördelar	Nackdelar	Att tänka på!
<ul style="list-style-type: none"> -Kan lösa ett tillfälligt parkeringsbehov. -Låg investeringskostnad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Resurskrävande att flytta på ställen. 	<p>Tillfällig cykelparkering kan anläggas i bilparkeringsytor eller i gatans möbleringszon. Tänk på att cykelstället ej ska gå att flytta på med handkraft. Den temporära karaktären ställer även högre krav på drift och underhåll.</p>

¹⁴ Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010, 12

Attraktivitet

Samtidigt som cykelstället ska uppfylla kraven på funktion, design och säkerhet är det också viktigt att platsen runt om är iordningställd med bänkytor, papperskorgar och på vissa platser är det bra med serviceutrustning så som pump, verktyg, tvättmöjlighet, orienteringskarta och annan utrustning som kan vara användbart för cyklister. Denna extrautrustning bör övervägas för de större cykelparkeringsplatserna samt för resecentrum.

Trygghet

Lokalisering nära målpunkter ger generellt en hög trygghet då det vid målpunkter ofta finns folk i rörelse även under dygnets mörka timmar. Det ger en naturlig övervakning varför det är viktigt att alltid ha tryggheten i åtanke vid lokalisering och placering av ställ. Vid större parkeringar eller garage är det viktigt att ha god belysning och att ytorna är överblickbara. Bevakning kan också vara lämpligt vid sådana platser.

Bevakad cykelparkering

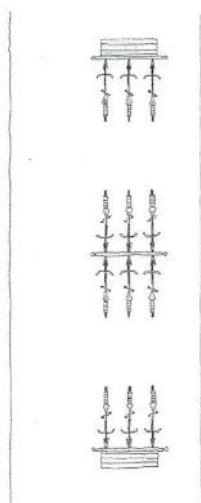
Idag saknas platser med övervakad cykelparkering i Örebro kommun. Det är något som bör ses över kopplat till större noder så som resecentrum inklusive parkeringsgarage men även Örebro Södra. Kameraövervakning kan också vara till hjälp för att säkerställa att cyklar inte står parkerade längre än tillåten tid.

Tillgänglighet

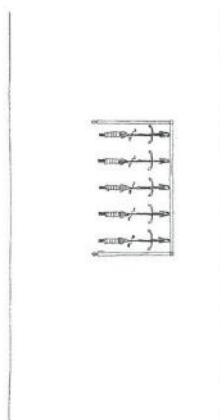
Cykelparkeringar skall självklart vara tillgängliga för cyklister. Det betyder att längd- och breddmått samt lutningar anpassats för att majoriteten av cykeltyper skall kunna använda dessa. Vid parkering i flera våningsplan bör en remdriven trapphiss eller låga lutningar eftersträvas.

Det är också viktigt att cykelparkeringar placeras så att gåendes framkomlighet inte hindras. En tillgänglig och användbar utomhusmiljö med avseende på funktionshinder är en viktig målsättning vid utformning av allmän plats. Det innebär att:

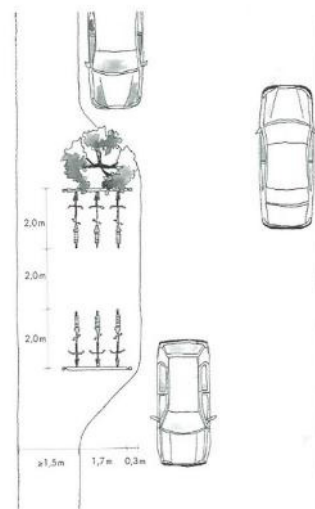
- Cykelparkering bör helst inte placeras utmed fasaden. Fasader är oftast en del av det naturliga ledstråket för personer med nedsatt syn. Detta benämns frizon. Cykelparkering placeras med fördel i gatans möbleringszon och släpp skall finnas för att möjliggöra passage. Vid cykelparkering längs fasad skall ett alternativt ledstråk tillskapas då kappning längs fasaden inte är möjlig.
- Viktigt här är att tillräckligt med utrymme finns kvar för gående mellan fasad och cykelparkering (minst 1,8 m). Ledsagare och hund behöver en bredd på 1,2 meter men för att möjliggöra snöröjning och sopning med maskin krävs minst 2,25 m. Tänk därför på att cykelställen behöver ett sådant djup att de kan användas av längre cyklar utan att de sticker ut.
- Cykelparkeringen ska avgränsas från gång- och cykelstråk. Detta kan göras med att parkeringens underlag är av ett avvikande (kontrastgivande) material. Avgränsningen kan även göras med en mur, räcke, mm. Ett räcke kan dock användas för vild parkering. Finns utrymmet är det bättre att kombinera en låg mur med en bänkyta.



Cykelparkering längs gatan bör tydligt avgränsas med räcke eller annan fast anordning för att minska risken för att synskadade personer ska gå in bland cyklarna.



Cykelparkeringar med cyklar som är placerade vinkelrätt mot gatan bör avgränsas med räcken eller gatumöbler.



Exempel på cykelparkering där yta av vägbanan tagits i anspråk för cykelparkering. Illustration: Exempelen på denna sida är baserad på Malmö stads parkeringshandbok.

Del 3 - Utformning av cykelparkeringar

Utrymmesbehov

Olika typer av cyklar är olika breda, långa och höga och har olika storlek och bredd på hjul och däck. Det gör att alla typer av cykelställ inte passar för alla typer av cyklar. Utrymmesbehovet för cykelparkering varierar därför beroende på vilken sorts cykel parkeringen planeras för. Ofta kan parkeringen behöva planeras för olika typer av ställ, exempelvis genom att framhjulsställ kompletteras med cykelplatser där cyklar med ömtåliga fälgar eller lastcyklar kan ställas. Detta kan behöva förtydligas med kompletterande skyltning.

Följande mått på olika cykeltyper är relevanta i samband med att cykelparkering planeras. Grundmåttarna är sammanställda från ett antal olika källor och ger en bild om hur storleken på olika cyklar varierar. Barncyklar ingår inte i sammanställningen nedan, men varierar självklart i storlek, särskilt vad gäller tumstorleken och bredden på däcken. Det är särskilt viktigt att tänka på vid planering av cykelställ vid skolor eller andra platser där många av cyklarna kan förväntas vara barncyklar.

Cykeltyp	Bredd	Längd	Höjd
Cykel			1,9 m inkl. cyklist ¹⁵
- Touringcykel ¹⁶	0,5 - 0,6 m	1,8 - 1,95 m	
- Racercykel ¹⁷	0,45 - 0,6 m	1,7 - 1,9 m	
- Mountainbike ¹⁸	0,6 - 0,65 m	1,7 - 1,9 m	
Trehjulig vuxencykel ¹⁹	0,8 – 1 m		
Lastcykel			
- Tvåhjulig lastcykel ²⁰	0,47 - 0,63 m	2,15 - 2,45 m	
- Trehjulig lastcykel ²¹	0,58 - 0,99 m	1,80 - 2,17 m	1,0 m ²²
Cykelkärra/släp ²³	0,85 m	3,35 m	
Liggcykel ²⁴	0,6 – 0,7 m	1,7 - 2,2 m	0,4-0,6m

¹⁵ SKL (2010) GCM-handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

¹⁶ Dahlqvist & Zakrisson (2014) Att planera för olika cykeltyper: En studie av lastcyklisters behov och preferenser. LTH.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ SKL (2010) GCM-handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

²⁰ Dahlqvist & Zakrisson (2014) Att planera för olika cykeltyper: En studie av lastcyklisters behov och preferenser. LTH.

²¹ Ibid.

²² Malmö gatukontor (2009): *Cykelgarage – inspiration, idéer & hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan.*

²³ Ibid.

²⁴ CROW(2007) Design manual for bicycle traffic.

Nedanstående uppskattade mått om hur mycket plats olika typer av cyklar behöver vid parkering är sammanställda från ett antal olika källor. Måtten ger en fingervisning om olika cyklars utrymmesbehov.

Utrymmesbehov	Bredd	Längd
Standardcykel ²⁵	0,75 m	2,0 m
Trehjuling ²⁶	1,20 m	2,3 m*
Liggcykel ²⁷	0,75 m*	2,3 m*
Lastcykel		
- Tvåhjulig lådcykel	0,75 m*	2,7 m*
- Trehjulig lådcykel ²⁸	1,20 m	2,3 m
Cykelkärra/släp ²⁹	1,20 m	3,5 m

* Egen skattning baserad på grundmått.

Förutom ovanstående kategorier bör även hänsyn tas till att barncyklar är mindre än vanliga cyklar.

Grundmått för cykelparkeringar

GCM-handboken beskriver vikten av att cykelparkeringar ska vara enkla att använda, det ska på ett enkelt sätt gå att låsa cykeln samtidigt som det ska vara bekvämt att komma till och från cykeln.³⁰ Samtidigt är det viktigt att se till olika ställs fördelar och nackdelar för olika typer av cyklar. En cykel som saknar stöd är lättare att parkera i ett framhjulsställ, medan cyklar med däck som är bredare eller smalare än standard har svårt att använda dessa. Korg och väskor kan ställa till problem om ställen står för tätt, eller om cykeln måste lyftas.

Ett antal grundmått rekommenderas:

- En normal cykel med cykelkorg kräver ett centrumavstånd i framhjulsställ på minst 0,7 meter.
- Pollare bör placeras med minst 1 meters mellanrum, men helst något bredare för att cyklar med korg, sidoväskor etc skall kunna parkera utan att haka i andra cyklar.
- På en cykelparkering med ramlås bör centrumavståndet 0,9 meter eftersträvas.
- Mått i ytterkant på cykelställ bör inte understiga 0,3 meter.
- Om ställ placeras i rader bör ett minsta avstånd på minst 2 meter mellan cykelraderna (bakdäck-bakdäck) finnas. Här bör även hänsyn tas till att en del cyklar är längre än standardcykeln.

²⁵ SKL (2010) GCM-handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

²⁶ Malmö gatukontor (2009): *Cykelgarage – inspiration, idéer & hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan.*

²⁷ Ibid.

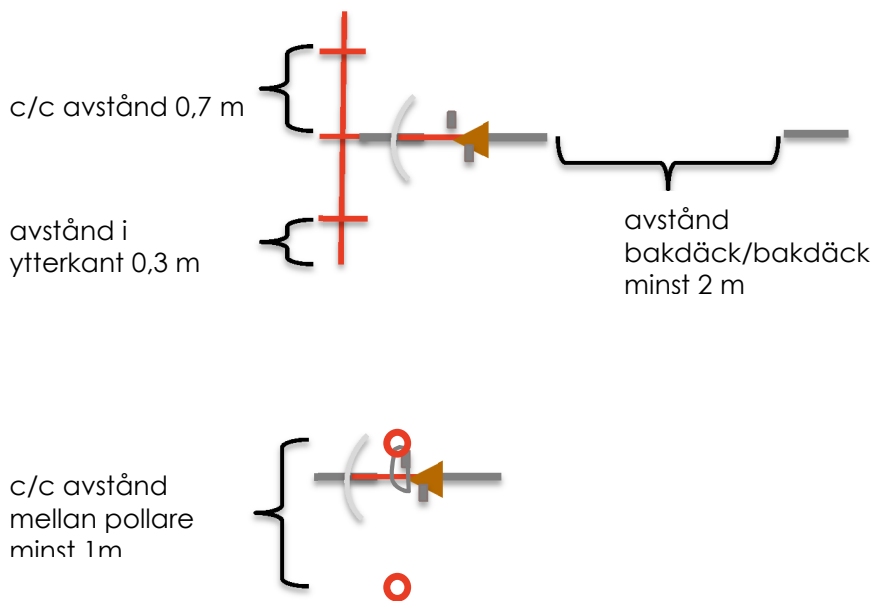
²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

³⁰ GCM-handbok: *utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, 127

- Vid varje parkering bör det finnas platser för bredare cyklar. Dessa platser bör ha en bredd om 120 cm. Detta mått skall även användas för passager, grindar eller dörrar som leder till cykelplatser.
- Vid cykelparkering intill kantstensparkering för bilar bör ett utrymme på 0,6 m mellan cykeln och kantstenen finnas för att bildörren ska kunna gå att öppna.
- Vid varje parkering bör det finnas någon, eller några platser för längre cyklar. Dessa platser bör ha ett djup på 2,70 m. Ställ bör placeras så att längre cyklar inte riskerar att sticka ut i gång- cykel- eller vägbana.

Vid beläggningsgrader från 0,9 och över, finns det en risk att någon klämmer in en extra cykel. Vid platser där cykelparkeringen inte räcker till skall i första hand nya ställ tillskapas, men om så inte är möjligt kan centrumavståndet minska något till 0,6 meter (sker idag exempelvis vid Drottninggatan) och i undantagsfall 0,5 meter för hjulhållande ställ. Några platser med högre standard (i.e. med större c/c avstånd) ska fortfarande finnas till hands. Dessa placeras längst bort från målpunkten.



Rekommenderat mått mellan cykelställ är 0,7 m c/c
Rekommenderat mått mellan pollare är minst 1 m

Låsbarhet

Möjligheten att låsa fast cykeln i ram tillsammans med komfort och väderskydd är egenskaper som värderas högt av pendlare och är därmed utformningskrav som ställs på långtidsparkering.³¹ En undersökning visar att cyklisterna i Örebro efterfrågar en möjlighet att låsa fast cykeln mot ramen, för att på så vis känna sig trygg om att inte få cykeln stulen.³² Örebro kommun har sedan 2013 beslutat att inte köpa in några andra ställ än sådana med låsbarhet mot ram. Det är också viktigt att själva stället är utformat så att det är svårt att skruva loss eller kapa av. Exempelvis behöver bultar som fäster stället mot marken endast vara möjliga att lossa med specialverktyg.

Det finns ett flertal varianter på ramlåsbära cykelställ, det som är extra viktigt att beakta är att det ska finnas tillräckligt med utrymme bakom cykeln samt möjligheter att röra sig förbi parkerade cyklar. Flera studier visar att stöldsäkra cykelparkeringar har en stor potential för att öka cykeltrafiken i staden. Idag väljer många på grund av stöldrisken en sämre cykel som inte är trafiksäker vilket får konsekvenser för antalet olyckor.³³

Endast cykelställ med möjligheten att låsa fast cykeln i ramen ska köpas in.

Olika typer av cykelställ

I detta avsnitt beskrivs olika typer av cykelställ som kan användas i Örebro samt dess fördelar och nackdelar. Örebro kommun har som policy att cykelställ utförs i huvudsak svartlackerade. Hjulhållare kan utföras i annat ytskikt med hänsyn till hållbarhet och gummi- eller annat material skall finnas på ytor där cykelns ram ligger mot stället (exempel Smekab Edge). Inga ställ i betong får förekomma, undantag görs endast för korta/temporära placeringar vid exempelvis ombyggnationer.

Cykelställ i Örebro kommun ska utföras svartlackerade, hjulhållare kan utföras i annat ytskikt med hänsyn till hållbarhet. Inga ställ i betong får förekomma. Undantagsfall är de fall då det inte finns möjlighet att gjuta ner stället i marken.

³¹ Wallberg, Sari, *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, 124

³² Sammanställning av cykelparkeringstest, Örebro kommun, Örebro, 2013

³³ Malmö's cykelparkeringshandbok

Cykelbox

<p>Att tänka på!</p> <p>Cykelbox lämpar sig för dygns- och flerdygns-parkering.</p> <p>Kan erbjudas som ett alternativ till garage. Boxen erbjuder en bra standard till en lägre investeringskostnad.</p> <p>Kan användas både interiört, exempelvis i garage, eller på markparkering.</p> <p>Foto: Cykelboxen.se och Falco Street Furniture</p>	<p>Fördelar</p> <ul style="list-style-type: none">-Väderskyddad-Kan ge möjlighet att förvara annan utrustning i boxen, till exempel cykelhjälm och belysning.-Tydlig avgränsning av cykelparkeringen
 	<p>Nackdelar</p> <ul style="list-style-type: none">-Hög investeringskostnad-Resurskrävande (drift och underhåll, administration kring en eventuell uthyrning av cykelplatser)



Tvåvåningsställ

<p>Att tänka på!</p> <p>Tvåvåningsställ passar för såväl dag-, dygns- och flerdygnsparkering. För längre parkering är en kombination med övervakning att rekommendera.</p> <p>Gasfjädrade tvåvåningsställ gör det lättare att använda den övre våningen. Om ställen placeras nedsänkta, eller med en upphöjd plattform kan den övre våningen nås lättare.</p> <p>Kan i de fall då det råder platsbrist användas som ett alternativ när det gäller långtidsparkering.</p>	<p>Fördelar</p> <ul style="list-style-type: none">- Yteffektivt
	<p>Nackdelar</p> <ul style="list-style-type: none">- Viss utrustning på cykeln (ex. cykelkorg, barnstol) kan göra att cykelstället inte går att använda- Kräver viss inlärning och fysisk styrka för att använda över delen av stället.- Ramläsning inte alltid möjlig- Kan inte användas av lastcyklar eller cyklar med påkopplade cykelkärror eller påhängscyklar.

Framhjulsställ

Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none">-Lätt att använda med standardcykeln-Ger ordning åt cykelparkeringen-Ger en naturlig avgränsning av cykelparkeringen	<ul style="list-style-type: none">-Starka vindar, oavsiktligt välta cyklar eller yttre påverkan kan ge skador på den parkerade cykelns framhjul.-Svår eller går inte att använda för icke-standardcyklar
Att tänka på!	
 <p>Hags Elipse används idag vid bl.a. Södra station och Stadsbiblioteket. Cykelstället har fått bra resultat av användarna i kommunens test 2013. Det beskrivs som enkelt att nå bågen när cyklisten ska låsa fast sin cykel. Passar väl in i stadsmiljön.</p>  <p>Cyklus Delta finns bl.a. vid Rättscentrum, populärt bland invånarna, dock kan det vara trångt och krångligt att komma åt bågen för låsbarhet.</p>	<p>Framhjulslåsande ställ lämpar sig för korttidsparkering och dagparkering.</p> <p>För att möjliggöra passage bör släpp mellan ställen finnas då de är placerade längs med gata eller torg.</p> <p>Att tänka på när parkering med framhjulsställ planeras är att ett ställ med ramlås bör väljas, samt att hjulhållaren ska vara kilformad så att den passar olika däcktyper.</p> <p>Parkeringen bör även kompletteras med annan parkering intill som är anpassad för andra typer av cyklar som exempelvis lastcyklar.</p>

Pollare

Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none">-Ramlåsning-Flexibel parkering-Passar många olika typer av cyklar-Kan se elegant ut och ger en öppnare lösning än framhjulställ	<ul style="list-style-type: none">-Kan bli oordning-Sämre stöd för cykeln om den inte låses fast i ramlås-Kan innebära problem vid drift och underhåll-Kräver stöd på cykeln-Enbart stöd mot ram kan ge slitage på cykeln om ytan ej är gummerad.
 <p>Cyklos Beta är ett ställ som möjliggör fastlåsning i ram med kedja. Svårt att passera mellan ställen. Finns idag vid resecentrum.</p>  <p>Vestre Urban (finns vid Järntorget) är en Cykelpollare som har läsbarhet mot ram men som med en relativt fri placering av låspunkt mot ram kan bidra till "oreda" bland parkerade cyklar. Modellen möjliggör parkering av cyklar med olika höjd, exempelvis barncyklar och lastcyklar.</p>	<h3>Att tänka på!</h3> <p>Pollare lämpar sig för korttidsparkering såväl som dagparkering.</p> <p>Att tänka på när parkering med pollare planeras är att tillräckligt utrymme måste finnas kring stället så att framkomligheten inte hindras.</p> <p>Kräver god förankring.</p> <p>Vid val av pollare, är det bra att tänka på att stället ska ge stöd åt cykeln samt erbjuda flera låspunkter. Pollaren bör ha ett stort hål/ögla som möjliggör fastlåsning i olika höjd.</p>

Alternativa lösningar

Särskilda ställ

Bygelpollare (ex Sheffield eller Smekab Edge) ger plats för fler cyklar och ger ett ökat stöd jämfört med enkel pollare. Finns i höga och låga varianter.

Foto: Broxap.com



Smekab Car Bike Port finns på Drottninggatan norr om Änggatan idag. Där visar kommunen demonstrativt hur mycket plats en bilparkering tar.

Ett ställ rymmer 12 cykelplatser. Synpunkter från genomfört cykelparkeringstest beskriver stället som klumpigt men uppseendeväckande.



Att tänka på!

Ger många olika fästpunkter för ett lås och möjliggör fastlåsning av både ram och hjul.

Bygeln behöver fästas noga så att den inte går att lossa med vanliga verktyg.

Kan utformas med gummiyta för att minimera skav på ramens lack.

Del 4 - Cykelparkering på fastighetsmark

Parkeringsnorm

Parkeringsbehovet för bostäder, arbetsplatser, butiker och andra verksamheter skall enligt PBL i första hand lösas på den fastighet där behovet genereras. 3 kap. 15 § plan- och bygglagen anger att ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skäligen utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.”³⁴

För att kunna bedöma hur mycket cykelparkeringar som behövs för olika typer av fastigheter behövs en parkeringsnorm för cykel. Örebro har i sin parkeringsnorm inkluderat cykelparkering för boende och besökare samt cykelparkering i angränsande förråd.³⁵ Parkeringsnormen reglerar även cykelparkering för industri, skolor, kontor, hotell och restaurang samt butik. Normen inkluderar behovet av cykelparkeringar för både arbetande och besökare.

Fastighetsägare skall tillhandahålla cykelparkering på kvartersmark för boende och arbetande inom fastigheten. Om inte tillräckligt utrymme finns på kvartersmark kan cykelparkering med hjälp av friköp placeras på allmän plats. Placeringen av dessa sker då i samråd med tekniska förvaltningen. Fastighetsägarna står för kostnader och skötsel av dessa ställ friköpet skall vara genomfört innan bygglov erhålls.

Kvalitetsriktlinjer

Cykelparkering inomhus bör uppfylla följande kriterier:

- Samtliga dörrar till cykelrum, trapphus eller entréer skall vara breda nog för att en lastcykel skall kunna passera. Det innebär ett mått på 120 cm.
- I det fall flera dörrar passeras skall dessa öppnas automatiskt med nyckelbricka och vara seriekopplade.
- Cykelparkering skall i första hand lösas i entréplan. I det fall det inte går att ordna skall parkeringen nås med hiss eller ramper som inte överstiger en lutning på max 1:12.
- Cykelparkeringens utformning skall ta hänsyn till behovet av parkering av lastcyklar.
- Gemensamma cykelrum kan utrustas med tvätt och verkstadsytor (med oljeavskiljare) samt kompressordriven luftpump.
- Cykelparkering på fastighet utförs med fördel i olika lägen och för olika behov: korttid/besök, dygnsparkering och vinterförvaring.
- Cykelparkeringar och cykelrum skall utföras med hög säkerhet och trygghet.
- Vid arbetsplatser kan det också vara aktuellt med annan service utöver cykelparkering, exempelvis har duschmöjligheter på arbetsplatsen haft positiva effekter för att de anställda ska välja cykeln som transportmedel till och från arbetsplatsen.

³⁴ Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010, 24

³⁵ Parkeringsnorm för Örebro kommun, 2010-12-01

Del 5 – Arbetsmetoder och rutiner

Drift och underhåll av cykelparkering

I Örebro kommun är det Tekniska förvaltningen som ansvarar för drift och underhåll av cykelställ. Drift och underhåll av cykelparkering innefattar renhållning, snöröjning samt byte av trasiga delar. Idag sker detta arbete utifrån inkomna synpunkter samt efter en vårlig inventering. Det är viktigt att denna inventering görs och att utbyte av trasiga delar sker så snabbt som möjligt för att hela tiden bibehålla en attraktiv miljö för dem som väljer att cykla.

För drift och underhåll av cykelparkering är följande viktigt att tänka på:

- Cykelparkering intill gata bör placeras minst 0,5 m från kantsten för att ge utrymme för snöupplag och dörrzon.
- En utformning av cykelparkeringen som medger maskinskötsel är att föredra. T.ex. tillräckligt avstånd mellan cykelställ eller en variant som är enkel att flytta.
- Cykelparkering under träd bör undvikas för att minimera problem med fågelträck och det ökade underhåll det annars kan leda till.
- På platser där cykelställ då och då plockas bort p.g.a. annan användning av ytan, t.ex. Hindersmässan på Stortorget, bör cykelställ med uppstickande fundament/rördelar undvikas för allmänhetens säkerhet.
- Helsvetsade cykelställ bör undvikas då dessa måste bytas helt när de går sönder vilket blir oekonomiskt kontra ett ställ där det går att byta delar.
- Byte/reparation av trasiga cykelställ kan vara beroende av leveranstider då det är svårt för Bygg och drift att lagerhålla delar till alla olika typer av cykelställ som används. Användandet av färre varianter av cykelställ är därför att föredra.

Trasiga cykelställ skall åtgärdas eller bytas ut omgående av Tekniska förvaltningen, Bygg och drift

Felparkerade cyklar och "skrotcyklar"

Enligt "Lag och förordning om flyttning av fordon i vissa fall" (1982:129, 1982:198) finns möjligheten att flytta cyklar och mopeder under förutsättning att fordonet är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande och parkering. Det kan också vara så att cykeln eller mopeden utgör ett hinder eller annan olägenhet. Örebro kommun arbetar idag enligt detta men då i huvudsak på cyklar som behöver flyttas p.g.a. ett kommande arbete på platsen. Dessa cyklar flyttas då till en uppsamlingsplats.

I syfte att frigöra cykelplatser arbetas det idag även med uppmärkning av cyklar som blivit stående, t.ex. bortglömda eller stulna cyklar och "skrotcyklar". Detta arbete görs regelbundet av Vuxam inom Örebro kommun. Dessa cyklar bortforslas om de inte tas om hand inom angivet tidsintervall. Uppmärkningen sker enligt särskilda kriterier och en utarbetad rutin.

Förutom ovanstående kan lokala trafikföreskrifter om parkeringsförbud för cyklar antas för ett område så att parkerade cyklar utanför anordnade parkeringsplatser kan samlas in av kommunen för att säkerställa framkomligheten. En sådan hantering är rättsligt prövad och bör införas särskilt för området vid stationen och resecentrum.

Inventering av cykelparkeringar

I maj 2009, 2011 samt 2014 genomfördes en översiktlig inventering av antalet cykelparkeringsplatser och dess beläggning. Se bilaga 2 för var befintliga cykelparkeringar på allmän platsmark finns idag.

En jämförelse av inventeringarna visar att antalet cykelparkeringar har minskat med 512 stycken mellan 2009 och 2011 för att sedan öka med 489 mellan 2011-2014. Standarden på cykelparkeringarna framgår inte av inventeringarna.³⁶

Område	P-platser cykel 2009	P-platser cykel 2011	Jämförelse 2009-2011	P-platser cykel 2014	Jämförelse 2011-2014
Norr	2544	2449	-95	2631	+182
Centrum	2075	1895	-180	2001	+106
Söder	1725	1488	-237	1689	+201
Totalt	6344	5832	-512	6321	+489

Under kapitlet utvärdering av tidigare insatser kring cykelparkering beskrivs ytterligare inventering som genomförts vid resecentrum. Både inventering av cykelparkering generellt i centrum och specifikt vid resecentrum behöver göras kontinuerligt vid samma tidpunkt för att på ett enkelt sätt kunna följa upp antalet samt utvärdera arbetet.

Inventering av cykelparkering ska genomföras vart tredje år.

³⁶ Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun, Örebro, 2011, s15

Uppföljning

Vid uppföljning av arbetet med cykelparkering och de mål som angivits för arbetet finns det ett antal nyckeltal framtagna. Dessa är viktiga indikatorer att följa upp för att kunna fortsätta arbetet med cykelparkering samt motivera framtida investeringar.³⁷

Mål	Indikator	Rutin (Ansvar)
90 % av Örebros cykelställ är låsbara mot ram.	Låsbarhet mot ram	Inventering av cykelställ vart tredje år inom norr, centrum, söder, antal ställ, typ av ställ och beläggning. (Tekniska)
Minst 50 % av cykelparkeringar skall finnas inom 25 m från entré.	Avstånd mellan målpunktens entré och cykelparkering	Inventering med 3 års mellanrum (Stadsbyggnad)
Beläggningsgraden skall uppgå till max 90 % innan insats för att tillskapa nya ställ påbörjats.	Beläggningsgrad	Inventering med 3 års mellanrum (Stadsbyggnad)
80 % av cyklisterna upplever cykelparkeringar som tillgängliga, säkra och trygga.	Upplevd nöjdhet.	Regelbunden enkätstudie/attitydundersökning vart tredje år. (Stadsbyggnad)
Minst 50 % av cykelparkeringsplatser avsedda för dagsparkering eller långtidsparkering skall vara försedda med väderskydd.	Väderskydd	Inventering av cykelställ vart tredje år inom norr, centrum, söder, antal ställ, typ av ställ och beläggning. (Tekniska)

³⁷ Envall, Pelle & Nissan, Albania, *Parkering i storstad: rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i tätta attraktiva städer*, bilaga 1, s17

Del 6 - Åtgärdsplan

En plan för investeringar/åtgärder för nya cykelparkeringar

Örebro kommun har tidigare haft ett kvantifierat mål om att tillskapa minst 40 nya cykelplatser per år tills behovet med god tillgång till parkering är uppfyllt. Detta mål ska fortsätta gälla för att arbeta upp en acceptabel mängd cykelparkering i Örebro kommun samtidigt som minst 100 cykelplatser per år byts ut och får en standardhöjning med läsbarhet mot ram etc.

I investeringsprogrammet 2015-2018 finns 1 miljon kr avsatt till cykelparkering årligen, vilket är en tydlig satsning på åtgärder som förbättrar befintlig och skapar ny cykelparkering på platser med behov.

Cykelparkeringar i samband med byggandet av de nya huvudcykelstråken ska också ses över.

Åtgärder skall prioriteras och kostnadsberäknas och följas upp årligen.

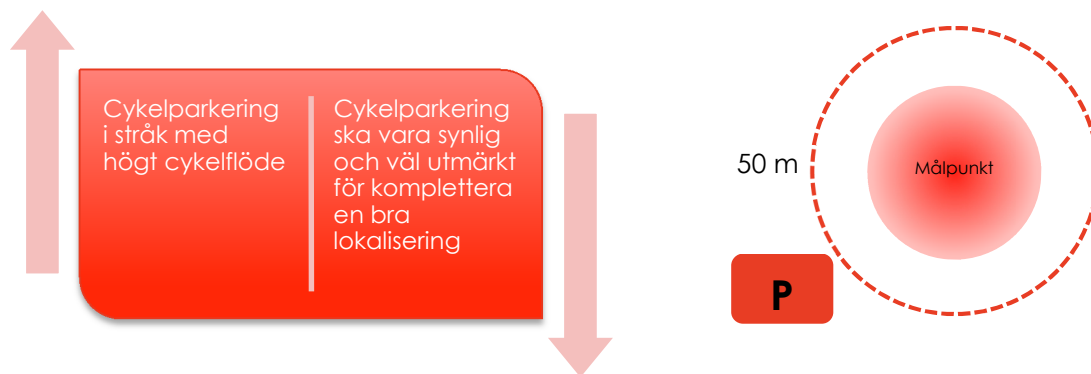
Bilaga 1 – fd. Kortversion

Cykelparkering på allmän platsmark

Cykelparkering är en viktig del i att få till ett hela-resan perspektiv, där dessa riktlinjer med hjälp av ett antal ställningstaganden ska kunna vara till hjälp i planering och utveckling av cykelinfrastrukturen i Örebro kommun.

Lokalisering

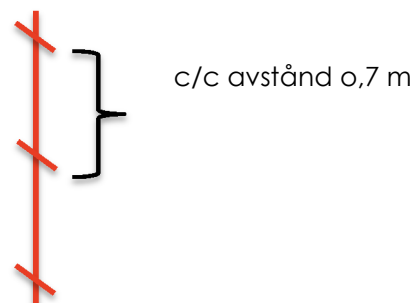
Valet av placering av cykelparkering är avgörande för användandet. Placering bör ske utifrån stråk och målpunkter där stora mängder cyklister färdas samtidigt som cykelställen bör vara synliga och lättåtkomliga. Det är också av stor vikt att de placeras inom ett acceptabelt avstånd från målpunkten beroende på om det handlar om långtids- eller korttidsparkering. Ett riktmärke för korttidsparkering är ca 25 meter från målpunkten, men där ett bra parkeringserbjudande kan motivera att gå 50 meter, eller ända upp till 100 meter vid långtidsparkering. Vid parkering under en längre tid är avståndet inte lika viktigt, istället är säkerhet, trygghet och bra parkeringskomfort viktigare faktorer.



Utformning

När det gäller utformning är det av stor vikt att tillräckligt med plats finns runt om och att cykelställen passar som en fast möblering på platsen. Cykelställ bör placeras på rätt avstånd från fasad och trafik för att på så vis lämna tillräckligt med plats för att inte hindra framkomligheten för gående. Detta finns vidare beskrivet i del 2.

Med avseende på tillgängligheten och möjligheten att komma åt och låsa fast ramen i cykelstället, ska dessa utformas om en bredd på minst 0,7 meter i c/c avstånd. Avståndet i ytterkant bör inte understiga 0,3 meter och vid dubbelsidig parkering anger gcm-handboken ett minsta mått på 2 meter. Vid trånga miljöer bör vi kunna acceptera 0,6 meter c/c (sker idag exempelvis vid Drottninggatan) och i undantagsfall 0,5 meter.



Tillräckligt många cykelställ

Vid hållplatser och stationer är cykelparkering av stor vikt sett till hela-resan, där antalet cykelparkeringar påverkar användandet av cykel som transportmedel till och från stationen. När det gäller järnvägsstationer bör antalet cykelparkeringsplatser vara ca 10-30 % av antalet dagliga tågpendlare. Vid den senaste trafikräkningen vid Örebro C var det ca 12 000 på/avstigande resenärer med tåg och buss vilket skulle innebära ca 1200 parkeringar för att uppnå acceptabel nivå. Idag finns ca 900 cykelparkeringsplatser vid eller i nära anslutning till Örebro C.



Olika målpunkter skall uppfylla olika cykelparkeringsbehov. Hur många parkeringar som bör planeras för en fastighet regleras i parkeringsnormen, typ av cykelparkering och utformning beskrivs i kap 1 och kap 3.

Rätt typ av cykelställ

Utformningen och därmed vilken typ av cykelställ som väljs ska bidra till att parkering kan ske smidigt och säkert. Designen ska harmonisera med gestaltningen av platsen. Örebro kommun har efter undersökningar bestämt att endast cykelställ med möjligheten att låsa fast cykeln i ram ska köpas in. Cykelställ kan med fördel placeras under tak samt att parkeringen gärna ska bidra till ett ordnat intryck. Cykelparkering med tak innebär ett väderskydd och en mer bekväm parkering för cyklisten samtidigt som belysning ofta finns i samband med denna typ av parkering.



Cykelparkering ställer högre krav i samband med utveckling av nya cykeltyper så som elcyklar och lådcyklar. Här är viktigt att det i staden även går att hitta cykelparkering för större cykeltyper däribland lastcyklar eller cykel med cykelvagn. Vilka mått som bör användas för att kunna planera för denna typ av cyklar anges i kap.3.

Säker cykelparkering

Typen av cykelparkering ska bidra till minskad risk för stöld utifrån läsbarhet mot ram, men ska även utformas och placeras så att sannolikheten för skadegörelse minimeras. Likaså ska cykelparkeringar placeras på ett sådant sätt att cyklisten ska känna sig trygg att vistas i miljön. Lokaliseringen kan med fördel placeras i stråk där många människor passerar/är verksamma och på platser som är väl upplysta. Cykelparkeringsgarage är en utveckling av cykelparkering där möjligheten finns att på ett säkert inlåst område eller i byggnad parkera sin cykel mot en mindre avgift. Detta är väl lämpat för pendlare eller andra som vill ha cykeln parkerad en längre tid men vill känna sig säkra på att cykeln står kvar.

Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelparkering innefattar renhållning, snöröjning samt byte av trasiga delar. Cykelställ och dess kringtytor bör driftas vår, höst som vinter för att få bort grus, löv och snö/is som annars kan utgöra hinder för den som vill parkera sin cykel.

Till drift och underhåll hör även bortforsling av cyklar som blivit stående och slutligen klassas som ”skrotcyklar”.

Referenser

Litteratur

Celis, Pablo & Ladegaard, Erik Bolling, *Bicycle parking manual*, The Danish Cyclists Federation, Köpenhamn, 2008

Envall, Pelle & Nissan, Albania, *Parkering i storstad: rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i tätta attraktiva städer*, Trafikverket, Borlänge, 2013

Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra, 1. uppl., Boverket, Karlskrona, 2010

Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun, Örebro, 2011

Parkeringsnorm för Örebro kommun, antagen av Programnämnd samhällsbyggnad 2010-12-01.

Rutiner för mätning och rapportering av vägtrafikdata i Örebro kommun, Örebro, 2012-01-20.

Sammanställning av cykelparkeringstest, Örebro kommun, Örebro, 2013

GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010

Malmö gatukontor (2009): *Cykelgarage – inspiration, idéer & hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan*.

Dahlqvist & Zakrisson (2014) Att planera för olika cykeltyper: En studie av lastcyklisters behov och preferenser. LTH.

CROW(2007) Design manual for bicycle traffic.

Kummel, Linda. *Mobilitetsstrategi för Ulleråker*. Uppsala kommun (2016).

Räkning från jarmo 2011

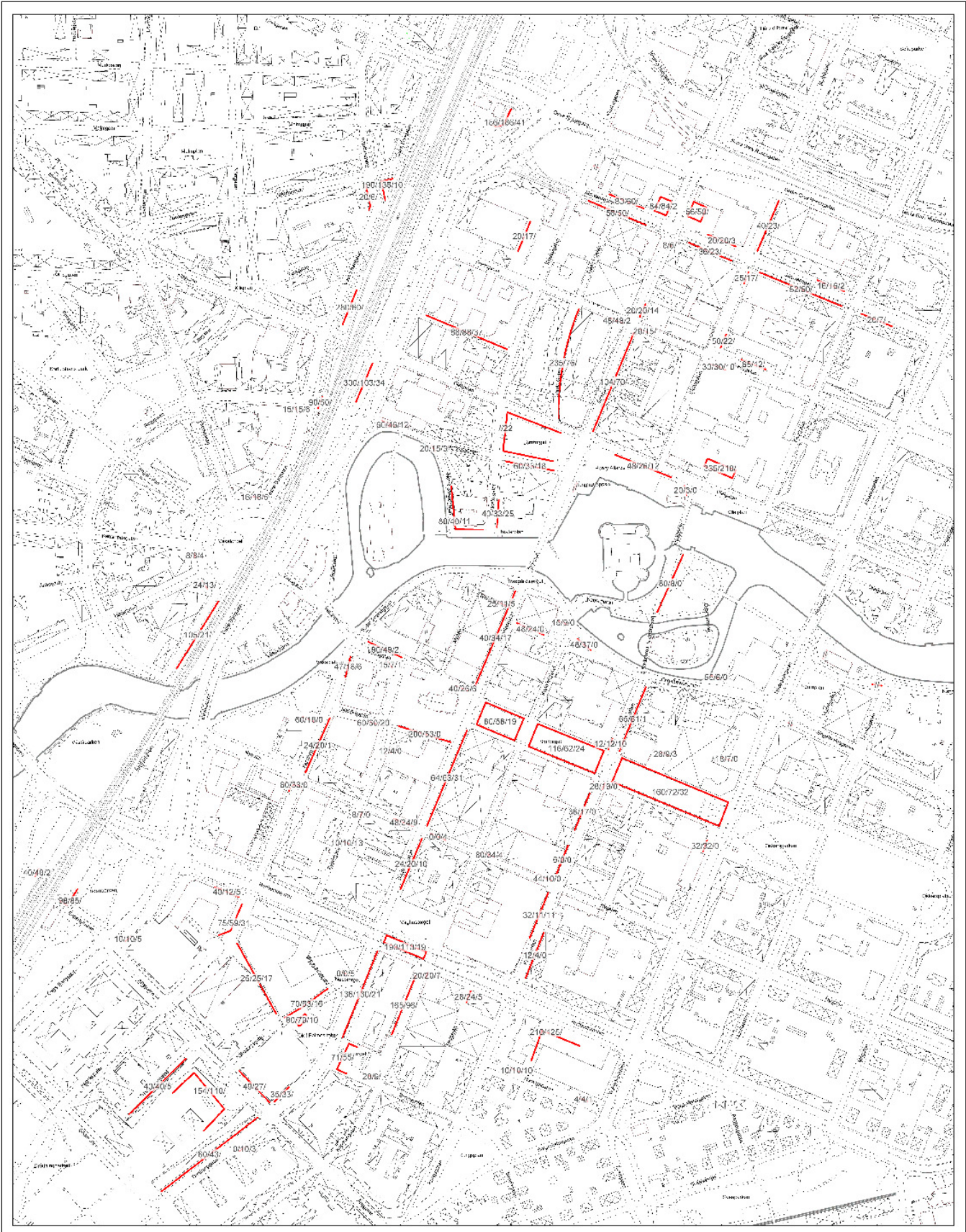
Bilaga 1

Cykelparkering i city 2011



CYKELPARKERINGAR I CITY 2011

Projektnr _____
Dnr _____



Bilaga 2

Typer av cykelparkering inom Örebro kommun





