

FRAMTIDS- VISIONER

Två arkitektbyråer och en designbyrå skapar visioner om framtidens cykelgarage. Platserna är två helt nya tågstationer i Malmö och den ombyggda centralstationen Malmö C. FRAMTIDSVISIONER varvas med intervjuer med personer som, på ett eller annat vis, arbetar med cykelparkeringar.

DSB tjänar på att fler cyklar

- En cykelresa slutar alltid med att du ställer din cykel någonstans. Om en cykelparkering inte ser inbjudande ut, vill du inte ställa din cykel där.

Det säger Jens Holger Hansen, som arbetar med trafikanalyser och planering för DSB S-tog. I Danmark drivs tåg- och busstrafiken av olika bolag. DSB är den danska motsvarigheten till SJ och de driver även lokaltåg, S-tog.

Att DSB är så tungt engagerade i cykling låter kanske lite märkligt i somligas öron, men för Jens H Hansen är det en självklarhet.

- Vi vill ha fler kunder! Då måste vi ha tilltalande cykelparkeringar.

Om DSB ordnar bra cykelparkeringar vid sina S-togstationer och fler lockas att cykla innebär det fler så kallade solo-reiser (pendlare som går eller cyklar till och från tåget). Solo-reiser ger nämligen DSB bättre intäkter än så kallade kombi-reiser (pendlare som åker buss till och från tåget). Detta eftersom de då slipper dela intäkterna med det lokala bussbolaget.

Och det låter på Jens Holger Hansen som om S-togs strategi fungerar. Genom att ordna bra

parkeringar och dessutom underhålla dem, har de fått fler cyklister. Bland annat plockar man regelbundet bort bortglömda cyklar som skapar oreda. Och det är en mäktig apparat, det handlar om sammanlagt 11 000 cyklar varje år, varav endast 5 procent av dem har visat sig vara stulna.

Jens Holger Hansen anser att det finns två huvudframgångsfaktorer om man planerar cykelparkeringar i anslutning till stationer:

1. Parkeringarna får inte ligga för långt bort. "En cykelparkering som är mer än 30 meter från nedgången (till tågplattformen) är meningslös. Men, det finns en utväg, man kan dressera seriösa cyklister med väderskyddade parkeringar. Då kan cyklister lockas att ställa cykeln en aning längre bort än 30 meter."

2. Se till att det finns möjligheter att bygga ut parkeringarna. "När DSB S-tog anlägger cykelparkeringar gör vi det alltid med 20 procents överkapacitet. Det har visat sig att de 20 extraprocenten ofta äts upp inom en kort tid."



Torra cyklar i snygga och säkra parkeringar

- Städer och kommuner vill ha mer stil. Cyklister vill ha säkra och väderskyddade parkeringar, säger Sten Toll på Cyklos AB om trenderna inom cykelparkeringar.

Cyklos tillverkar cykelparkeringslösningar som ställ och väderskydd. Och Sten Toll är företagets VD. Men han kallar sig själv hellre pappa till Omega, Gamma, Beta och alla de andra cykelställen som företaget tillverkar. Alla produkter har namn från det grekiska alfabetet.

Förut såg de flesta cykelställ ganska snarlika ut. De var till för att ställa cyklar i, punkt slut. Idag vill man ha en snygg cykelparkering med lite elegantare grejer.

Sten är ingenjör och följer trenden genom att ta fram nya snyggare parkeringslösningar för cyklar, men hittills har han inte anlitat några arkitekter eller designers, utan utvecklat cykelställen själv. Sten Toll är dock inte främmande för att anpassa tillverkningen efter kundens önskemål. Ett exempel på detta är "Beta"-cykelstället. När detta

togs fram var Sten i kontakt med en trädgårdsarkitekt i Arlöv.

- Kan du inte göra röret så det ser ut som ett hjärta, undrade hon.

Och så blev det. "Beta" är en stolpe med en hjärtformad topp, utrustad med ramhållare och kättingar. Just kättingen är en viktig detalj anser Sten. Han ger inte mycket för en tunn vajer.

- Cyklister vill ha ställ där de kan låsa fast sina cyklar så att de står kvar när de kommer tillbaka. Om de inte kan låsa fast den med en kätting eller en rejäl bygel i ett ställ, låser de fast cykeln vid en stolpe eller ett staket.

- Och så vill de att cykeln ska vara torr när de ska cykla iväg.

Enligt Sten kommer väderskydden mer och mer. Och det handlar inte bara om torra sadlar, utan om ordning och reda. Det har nämligen visat sig att det blir mer ordning och reda när cyklister ska

ställa sin cykel under tak. Ställer man cykeln fel riskerar man att missa poängen – en torr cykel.

Efterfrågan på cykelställ har blivit större i takt med att fler städer vill ha det bilfritt i större utsträckning med gågator osv. Trenden är att det ska finnas plats för så många cyklar som möjligt på så liten plats som möjligt, samtidigt som cykeln ska kunna låsas fast med en kätting eller en bygel i ramen. Ekvationen är inte enkel.

Sten Toll tror att vi kommer att se mer avancerade parkeringslösningar i framtiden.

- Kanske ett slags behållare där man kan stoppa in cykeln och få den bortforslad och sedan få tillbaka den igen på något enkelt sätt...

Pappan till Beta, Xerxes, Omega, Ypsilon m fl använder inte ordet automatiskt cykelgarage, men det är tydligt att det är något åt det hållet han ser framför sig.

FRAMTIDENS CYKELGARAGE ENLIGT UID

Cykeltornet är en tydlig visuell markör som manifesterar cykelns status i staden, sitt lilla fotavtryck till trots.







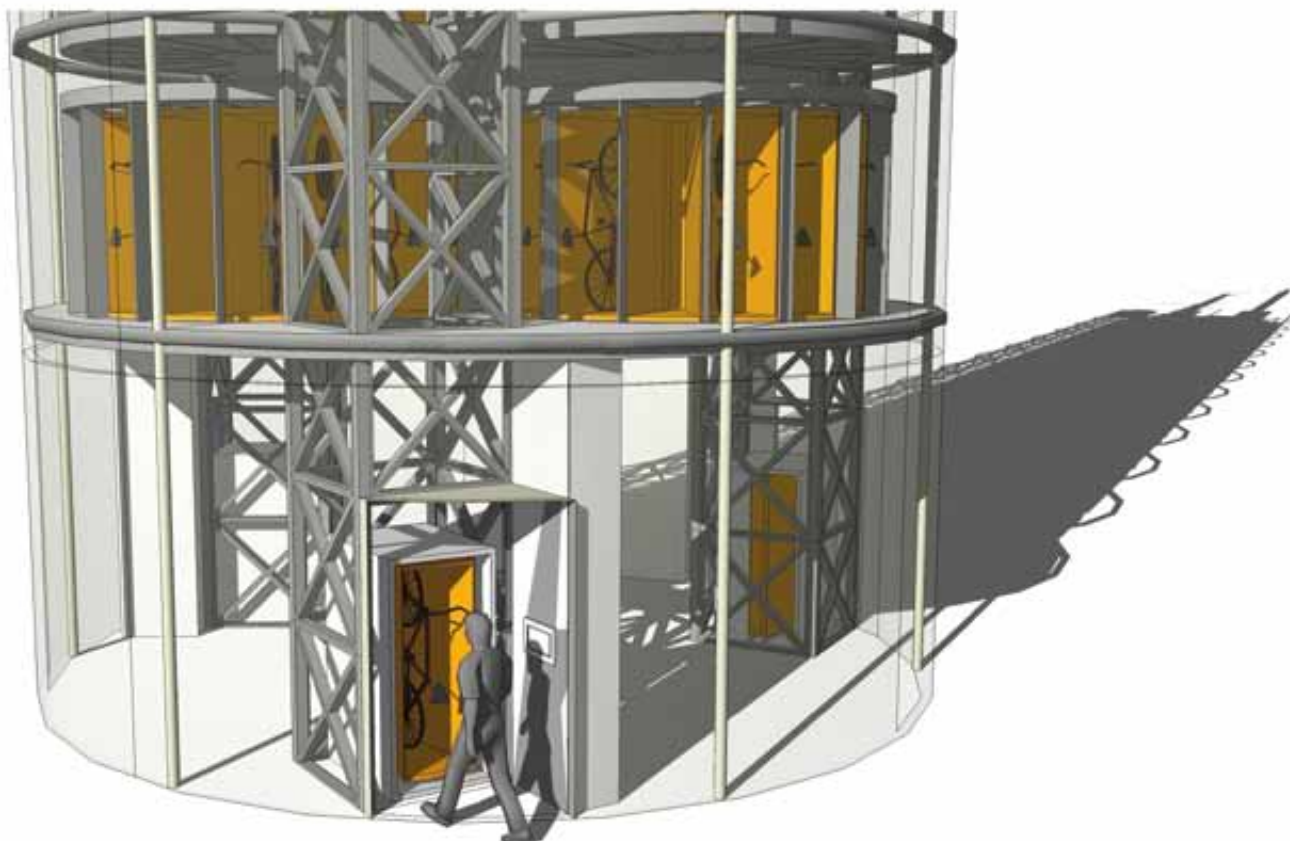
CYKELTORNET

Tornet är en stålkonstruktion med roterande hjul, som är kopplade till hisstorn, klätt i en lätt, transparent duk. Systemet är baserat på befintlig teknologi. Tornets skulpturala gestalt blir en stark visuell manifestation av cykelns betydelse för staden.

Genom sitt lilla fotavtryck kan tornet placeras nära nedgångarna till Citytunnelstationerna. Det gör cykelparkeringen extremt enkel och trygg.

Det föreslagna tornet är 41 meter högt (exklusive vindmöller) och mäter 9,5 meter i diameter. Det består av tre cylindrar med pareringshjul för 12 cyklar i varje hjul. Tornet har i detta utförande en kapacitet på 522 cyklar. Dessutom finns det plats för en cykelverkstad i bottenvåningen.

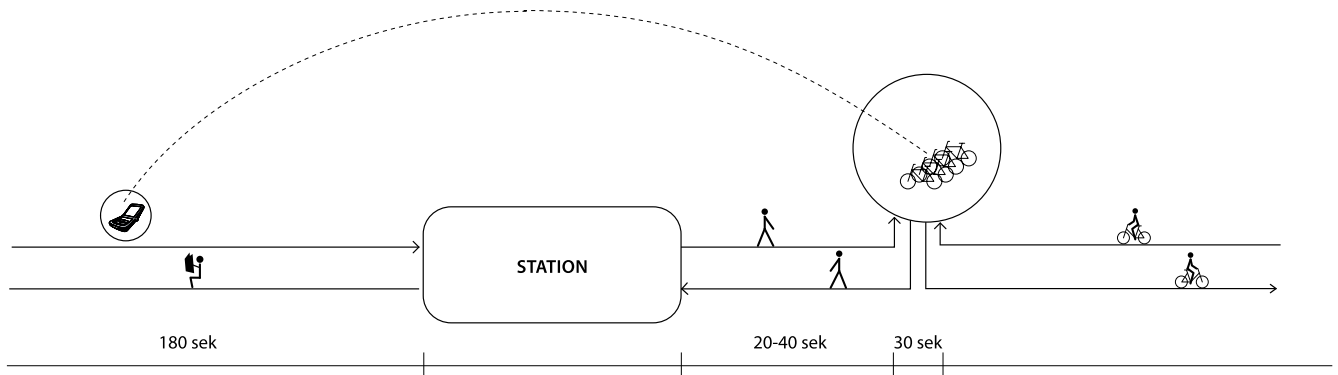
Tornets design kan ändras för att anpassas till olika kapacitetsbehov. Nya kolumner kan relativt enkelt adderas för att möta framtida behov av fler parkeringsplatser.



I gatuplan finns en cykelverkstad där du kan få din cykel reparerad medan du är borta. Personalen kan också hjälpa till om du får problem med systemet. Cykeltornet kan också innehålla cyklar för uthyrning.

SÅ FUNGERAR DET

1. När du anländer till cykeltornet hittar du en hiss som väntar på dig med en gul cykelbox inuti.
2. Du stoppar in ditt månads/rabattkort i automaten vid sidan av hissen eller betalar med ett mynt och får ett nyckelkort.
3. Hissen öppnas och du placerar din cykel (vertikalt) i boxen.
4. Du fortsätter mot tåget. Under tiden placerar maskineriet din cykel i tornet.
5. På väg hem kan du skicka ett SMS till cykeltornet. Med hjälp av GPS kan din ankomst beräknas och datorn ser till att din cykel är redo att hämtas upp.
6. Vid ankomst placerar du igen månads/rabattkortet eller nyckelkortet i automaten och hissen skickar ner rätt cykelbox.

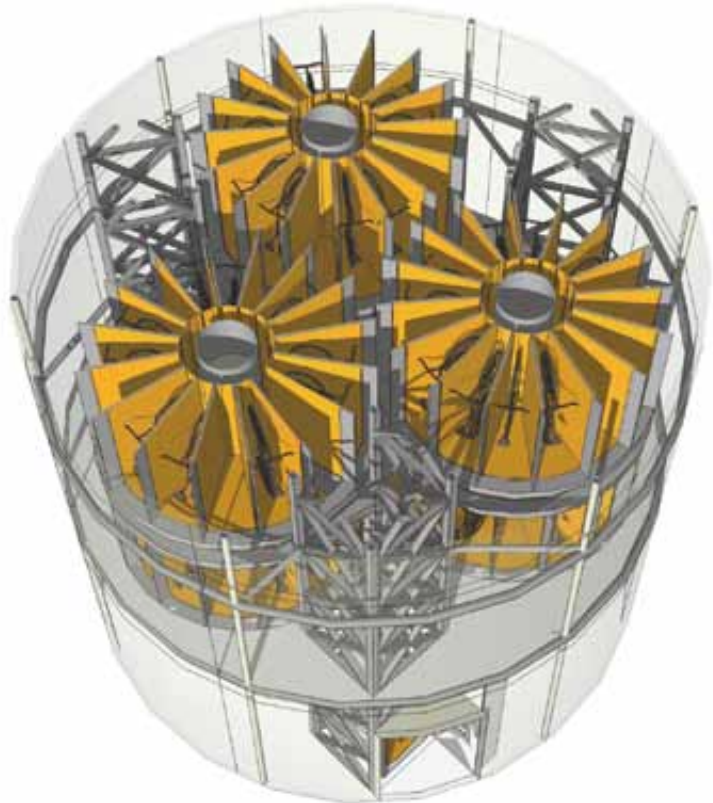
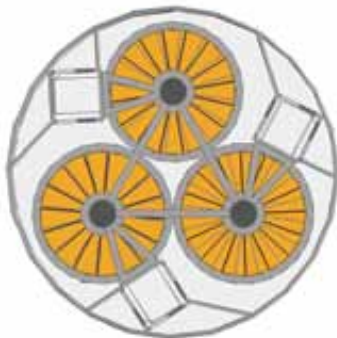


SÅ ÄR DET KONSTRUERAT

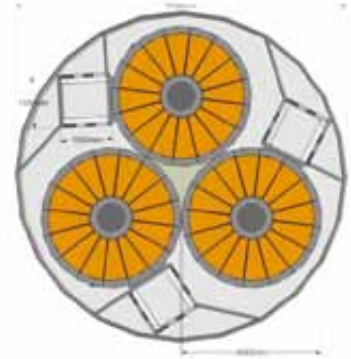
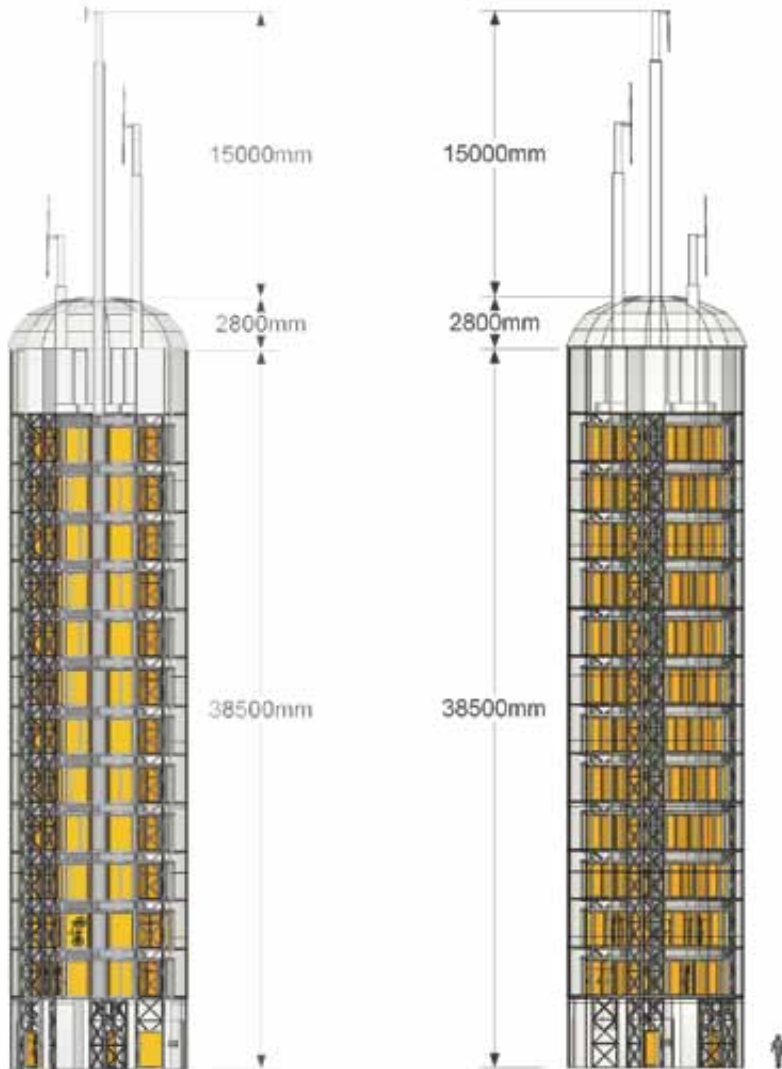
Parkeringshjulen roterar runt stålaxlar som bärs upp av stålbalkar på varje våningsplan. Balkarna är kopplade till de tre hisstornen som utgör tornets konstruktiva bärsystem.

En transparent film är monterad på ett sekundärt bärsystem. Därigenom är hela strukturen synlig från utsidan och upplyst från insidan nattetid.

Tekniken placeras i källare och i tornets topp. Tre vindmøllor på toppen förser tornet med nödvändig energi.

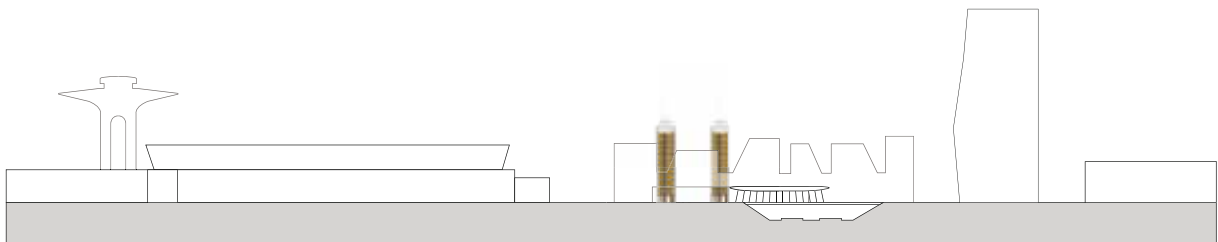
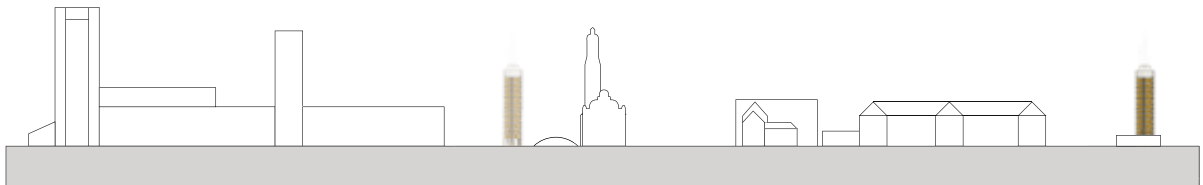
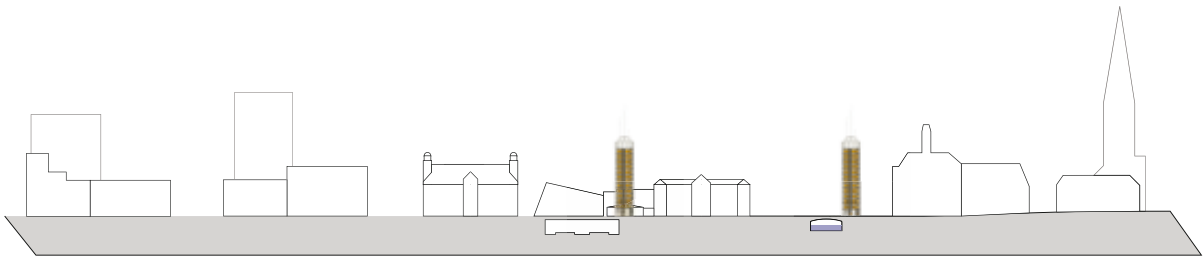


STRUKTUR



KONTEXT

Den lätta strukturen och de rörliga elementen gör cykeltornet till ett attraktivt visuellt tillägg till Malmös befintliga skyline.



Lundahoj

– ett decennium av erfarenheter

**55 procent färre stulna cyklar.
300 betalande kunder varje dag.
Ett oändligt antal studiebesök.**

- Alla kommuner i Sverige har varit här på studiebesök. Till och med Illmar Reepalu har varit här, säger Tommy Olsson som är verksamhetsansvarig för Lundahoj cykelresecentrum.

Antalet studiebesök säger en del om hur ovanligt det är med bevakade cykelgarage i vårt land. Lundahoj är förvisso mycket mer än bara ett övervakat parkeringsutrymme. Detta cykelresecenter kan erbjuda sina besökare allt från hundra procentig cykelövervakning och låncyklar till skoputsning och regncape, varje gång det regnar.

Det är bara de som utnyttjar den låsta delen av garaget som betalar för att parkera. Det finns även gratisplatser under tak på båda sidor om stationen. Dessa bevakas förvisso av Lundahoj, antingen genom patruller eller via webbkameror, men man tar inte ansvar för eventuella stölder.

Utöver de väderskyddade platserna patrullerar Lundahoj även alla utomhusparkeringar kring tågstationen, totalt 3 800 platser. Dessa dagliga patruller har mer än halverat cykelstölderna i området.

Jobbet handlar dock inte bara om stöldsäkring. Lund hade tidigare ett enormt problem med cykelparkeringen kring stationen. Med muskelkrafter i kombination med ett omutbart

bötessystem, för dem som inte parkerar inom de anvisade områdena, har Lundahoj lyckats bringa ordning i detta kaos. Den som felparkerar får helt enkelt lösa ut sin hoj för 200 kronor mot uppvisade av rätt cykelnyckel och legitimation. - Det svider säkert i plånboken, men det funkar. Vi plockar in cirka 60 cyklar om dagen och sju av tio hämtas samma dag, säger Tommy Olsson.

Bortsett från böterna är det låsta garaget och låncyklarna det enda som egentligen kostar något på Lundahoj. De flesta som utnyttjar betalgaraget är de omkring 300 trogna månads-kortskunderna, många från Helsingborg eller Malmö. Största rusningen sker på morgonen mellan kvart i sju och halv nio. På eftermiddagen är det mer utspritt.

Det har gått mer än ett decennium sedan Lundahoj startade verksamheten vid tågstationen i Lund. Idag har man förutom garaget även ansvar för service och underhåll av totalt 900 cyklar: låncyklar, studentcyklar och hela den kommunala tjänstecykelflottan.

I lokalerna finns därför också en verkstad. Men den är endast till för låne- och tjänstecyklar. Det tycker Tommy Olsson är synd. Han vet att många som parkerar i lokalerna tycker att det skulle vara smidigt att få cykeln reparerad under tiden den står i lokalen.

- Det känns taskigt att säga nej till lojala kunder som parkerat här i flera år, säger Tommy. De har ju problemet att cykelhandlarna inte öppnar förrän framåt tio.

Men Lundahoj är en offentlig verksamhet och får inte konkurrera med cykelhandeln. Det innebär att Lundahoj inte heller får sälja cykeltillbehör som lås, ljus eller hjälmar.

Verksamheten kostar cirka en miljon om året inklusive allt: drift, kläder, lokaler och Tommys lön och sociala avgifter. Tommy Olsson är den ende som är anställd, de andra, sammanlagt mellan 10-16 deltagare/dag, kommer från olika arbetspolitiska åtgärder.

Det finns mycket som är bra med Lundahoj och i mycket är Tommy Olsson nöjd. Men några saker hade han gjort annorlunda om han fått börja om med Lundahoj idag. Betalsystemet är en sak. Idag tar Lundahoj endast emot kontanter,

något som varken är bra för verksamheten eller kunderna.

- Det måste finnas alternativ, som betalkort eller sms, tycker Tommy, som dock helst av allt skulle se ett fungerande intermodalt kortbetalssystem tillsammans med Skånetrafiken.

Fast betalsystem kan förändras. Den största missen med Lundahoj är ändå tveklöst att man placerade ingången åt fel håll.

- Hade den legat på andra hållet, in mot stationen, hade vi lätt tiodubblat våra betalkunder, spår Tommy.

Kanske är detta den största lärdomen för framtidens garageplanerare att ta med sig. Cyklister är bekväma. De vill inte parkera för

långt bort eller ha besvär med att gå ner i ett garage. Det spelar ingen roll om det ligger värmeslingor i trappnedfarten, om sadeln är torr eller om stöldriskan minskar på grund av övervakningskameror, cyklisten ställer helst sin cykel närmast ut- eller ingången.

Den som vill förändra detta faktum, måste kämpa hårt och inte underskatta tuff marknadsföring för att sälja till och med sin gratistjänst. Tommy Olsson vet. Allt för stora ytor har stått tomma i det västra garaget (på andra sidan spåren) trots webbkameror, patrullering och låsta utrymmen efter öppettider.

Men Tommy är inte den som ger upp så lätt, minns hans månader framför fyra cyklar. I ett

pilotförsök med Tetra Pak, har Lundahoj börjat med företagsparkering med specialreserverade utrymmen målade i företagets färg och med låsbara förvaringsboxar. Denna modesta uppfräschning skapar tydligen en VIP-känsla, för de 18 platserna som först avsattes för Tetra Pak i cykelgaraget ska nu utökas med 15 till. Och fler företag visar intresse.

INTERVJU MED ANKI INGELSTRÖM, BANVERKET

Otydligt ansvar ger cykelröra



- Cykelparkeringen är redan full när man kommer på morgonen. Det finns ingenstans att låsa fast sin cykel. Det finns inget väderskydd och dessutom måste man lyfta upp sin cykel över en hög trottoarkant för att komma till parkeringen. Det är inte tänkt för cyklister.

Anki Ingelström, är samhällsplanerare på Banverket i Borlänge. Hennes upplevelse av cykelparkeringen vid stationen i Falun är knappast unik. Så här ser det ut på många av Sveriges tågstationer. Men det ska förhoppningsvis bli bättre. Regeringen vill att fler ska ändra sitt beteende och välja andra färdssätt än bilen.

- När allt fler uppmanas att åka koldioxideffektivt blir det viktigt med cykelparkeringar, säger Anki Ingelström, som ansvarade för utredningen: "Tåg och cykel - Redovisning av ett regeringsuppdrag för ökat kombiresande med tåg och cykel".

Att det är viktigt med bra cykelparkeringar vid

våra tågstationer tycks alla - från kommunerna till Vägverket, Banverket, Boverket och regeringen - vara överens om. Likaså att någon måste ha ansvaret för planeringen, byggandet och driften av dessa cykelparkeringar. Men vem som ska axla detta ansvar är tyvärr inte lika självklart.

Banverket har föreslagit regeringen att ge kommunerna möjlighet att söka statsbidrag för cykelparkeringar vid stationer och dels att Boverket ska ha ansvar för frågan. Poängen med detta är enligt Anki Ingelström att Boverket kan stödja kommunerna genom tydligare anvisningar om hur man ska tillämpa plan- och bygglagen (PBL) för att därigenom skapa vettiga cykelparkeringslösningar.

- Vi ser helst att någon löser det – där har vi inte landat och det är beklagligt, säger Anki Ingelström.

Vem denna någon är, är fortfarande oklart. Men

klockan tickar på. Enligt Banverkets prognoser kommer cyklingen i Sverige att öka från dagens 10 procent till 15 procent inom en inte allt för avlägsen framtid. Framförallt väntas antalet kombiresenärer, alltså de som kombinerar t ex cykel, gång och kollektivtrafik, att öka.

Denna förändring kommer att kräva bättre cykelparkeringslösningar inte minst vid våra tågstationer – annars är risken stor att det blir för omständligt för cyklister. I förlängningen kan detta innebära att regeringens goda vilja att styra om bilister till andra färdssätt möter hinder.

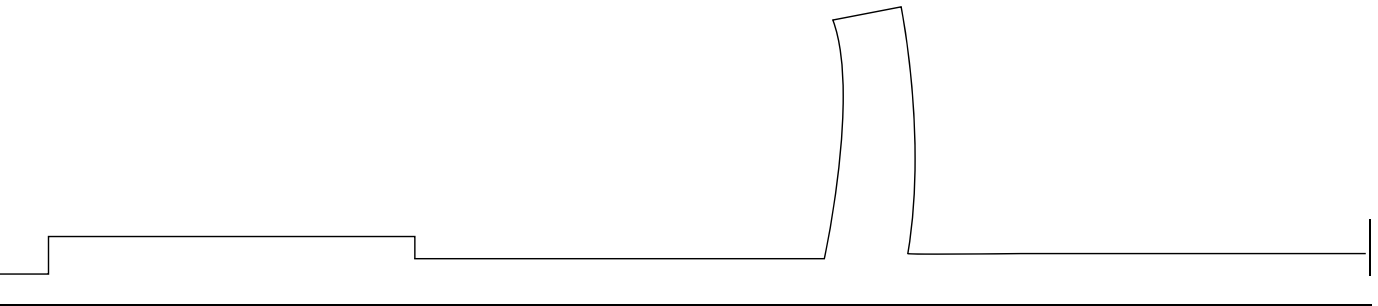
Det är med andra ord hög tid att ansvarsfrågan blir löst. Tills dess kan vi bara hoppas att såväl dagens cykelparkeringar som morgondagens utformas i samklang med cyklistens behov.

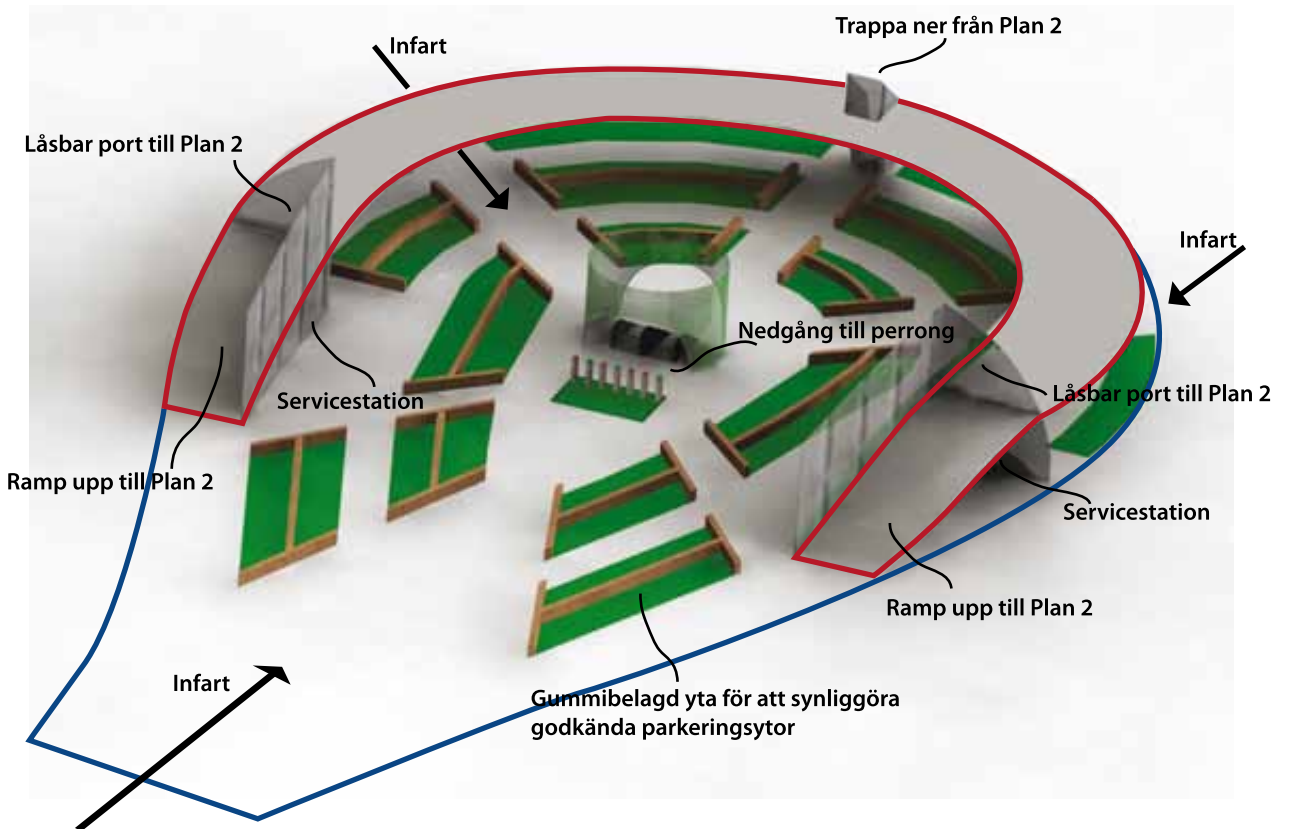
FRAMTIDENS CYKELGARAGE ENLIGT TRANSFORMER



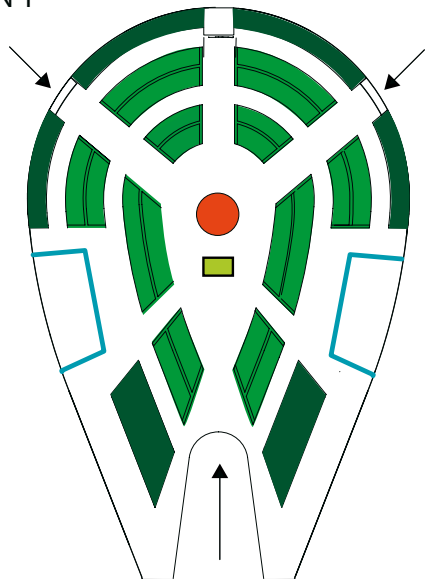
Cykeln ska få ta plats i staden. Detta var en av utgångspunkterna Transformer arbetade utifrån då man visualiserade sina visioner för framtidens cykelgarage. Här har man placerat garaget vid Citytunnelnedgången på Baggers plats.







PLAN 1



 NEDGÅNG TILL PERRONG

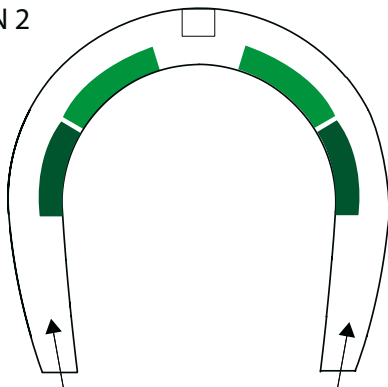
 SERVICESTATION



T-STÄLL



PLAN 2



LÅSAUTOMAT



BIKE DROP Ibland räcker inte tiden till att hitta en godkänd parkeringsplats för sin cykel. För att minska problemet med cyklar som är placerade i gångar och på olämpliga ställen har vi skapat Bike Drop. Med din RFID-nyckel eller med ett knapptryck kan du låsa din cykel tillfälligt och säkert. Cykeln fraktas sedan bort av servicepersonal och kan hämtas ut för en mindre avgift i någon av de servicestationer som finns i byggnaden.

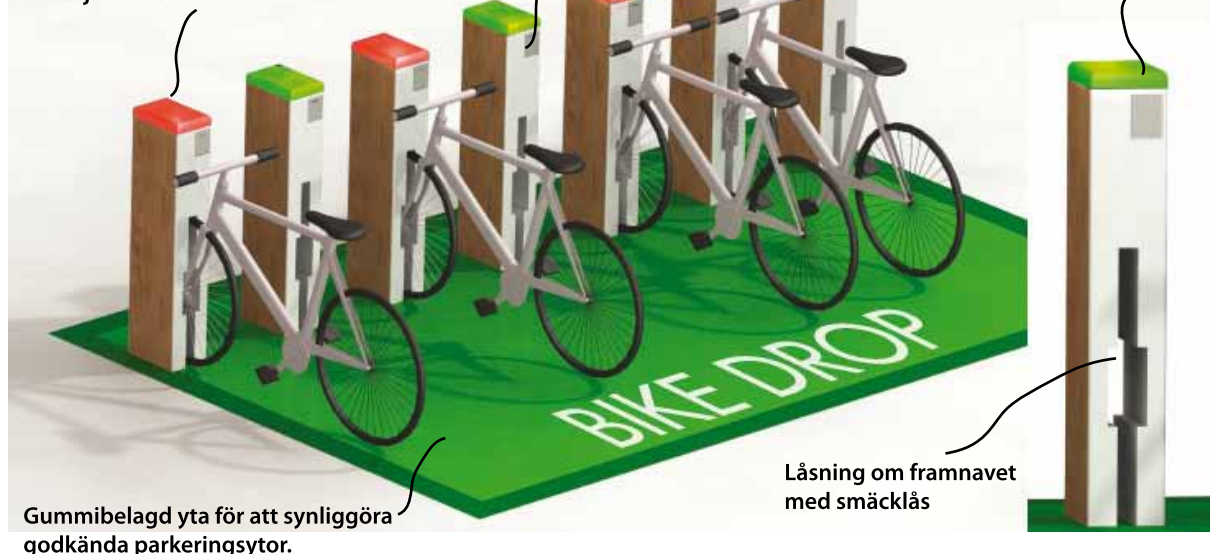
NÄR DU HAR BRÅTTOM



Kommunicerar automatiskt med en central dator som registrerar när, vilken och hur länge en cykel varit parkerad och meddelar samtidigt när det börjar bli fullt.

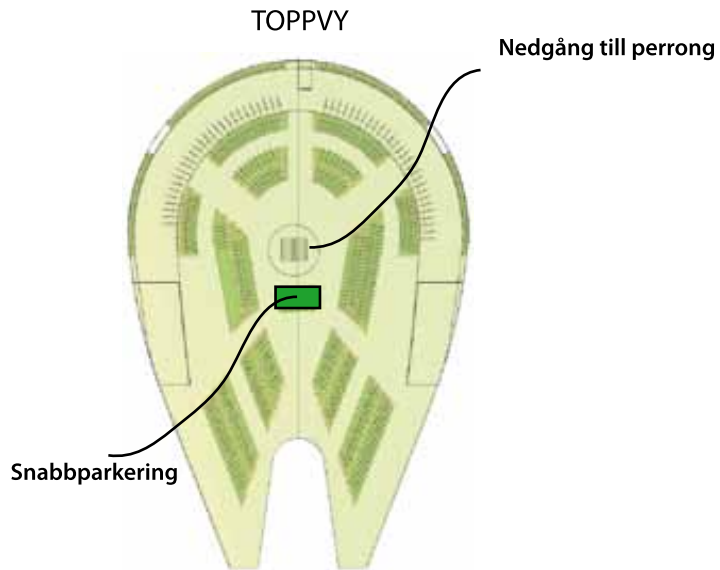
Cykeln låses med RFID-nyckel eller så trycker man ut en polett med ett unikt ID-nummer.

Röd eller grön lampa som signalerar om det finns plats, synlig på långt håll.



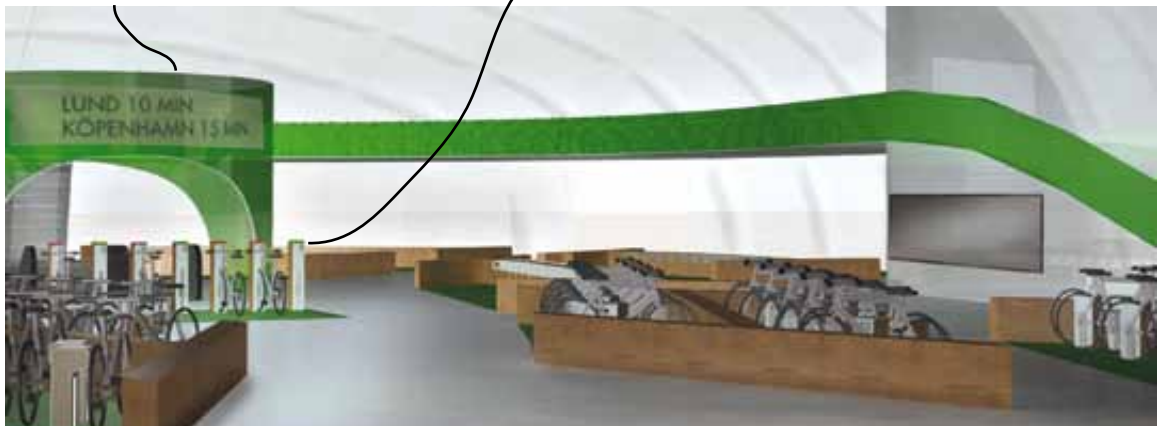
Gummibelagd yta för att synliggöra godkända parkeringsytor.

Låsning om framnavet med smäcklås



Vid nedgången visas antal minuter till nästa avgång

Ytan för snabbparkering är placerad precis framför nedgången till perrongen



LÅSAUTOMAT Cykelställ med ökad säkerhet och enkelt handhavande. Ramen låses runt sadelstången med en automatisk griparm och hjulen säkras med tryckkänsliga kolvar under marknivå. Trädetaljer, växter samt tydliga avgränsningar för cykelparkeringsytor i grön gummi skapar ett lugnare och mjukare intryck.

OM DU ÄR EXTRA
RÄDD OM DIN CYKEL

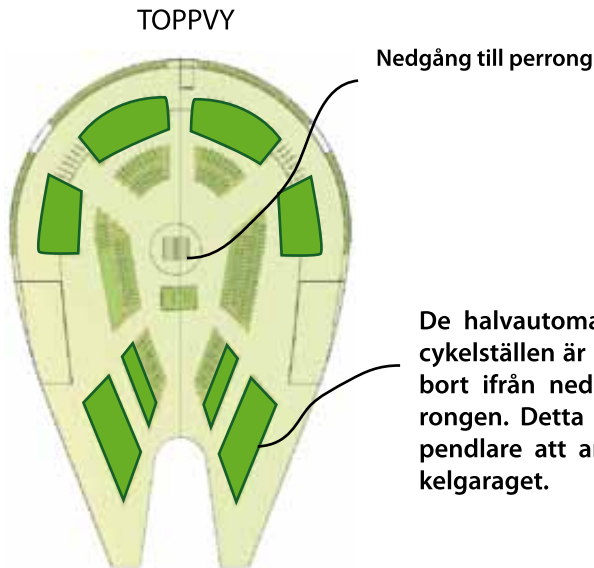


- Användarvänliga cykelställ med hög säkerhet

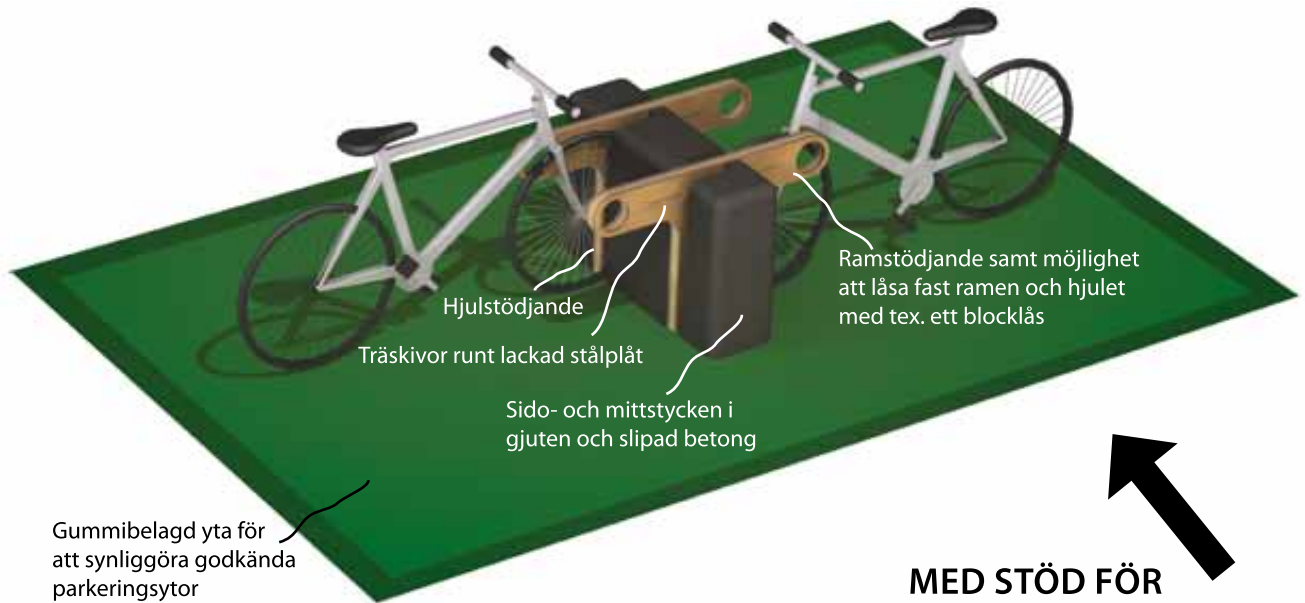
- Låsbart fack för cykelhjälm

- Stället låses med RFID-nyckel och PIN-kod alternativt med mynt/sms för tidsbestämd parkering

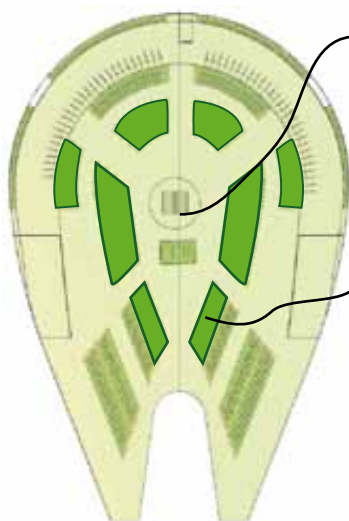
- Låsautomaten kommunicerar automatiskt med en central dator som registrerar hur länge en cykel varit parkerad



T-STÄLL T-stället är ett lättillgängligt, kommunikativt och snabbt cykelställ. T-stället är ram- och hjulstödjande och medger fastlåsning av ramen och framhjulet med exempelvis blocklås. De ytor som är i kontakt med ramen är i trä för att minska slitaget på cyklarna.



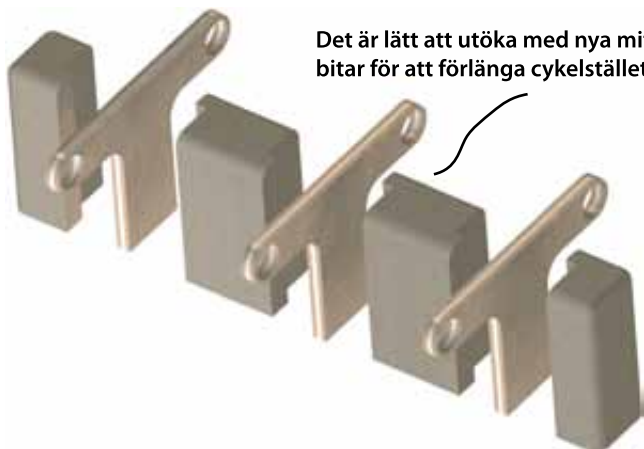
TOPPVY



Nedgång till perrong

De ram- och hjulstödjande låsen är placerad närmst nedgången till perrongen. Detta för att motivera pendlare att använda hela cykelgaraget

SPRÄNGSKISS



Det är lätt att utöka med nya mitt-bitar för att förlänga cykelstället

TOPPVY



SIDVY



Klimathot och fetmaskräcker cykeltrend

- Det är väldigt stort fokus på cykling just nu. Trenden är tydlig. Det visar inte bara det nyvaknade intresset från media och beslutsfattare, utan även försäljningssiffrorna, säger Klas Elm, som är ordförande för branschorganisationen Svensk Cykling.

Förr var valet ganska lätt när det var dags att köpa cykel. Svensken köpte antingen Crescent eller Monark. Och det viktigaste valet utöver märket var vilken färg man skulle ha på ramen. En och annan som var lite sportig valde kanske dessutom en bockstyrecykel, men ändå. Idag är bilden en annan.

Hybrid-, vardags-, terräng-, racer-, cruiser-, ligg-, pack- eller hopfällbar cykel – själva cykeltypen är oftast bara det första i raden av de val cykelköparen står inför. Sedan ska man välja märke, utrustning och tillbehör: växlar helst

inbyggda så kallade navväxlar, sadel, pedaler, bromsar, korg eller inte...

För allt fler har cykeln blivit en livsstilmarkör: "visa mig din cykel och jag kan säga vem du är". Men det stora urvalet till trots, den cykel som säljer bäst idag är, enligt Klas Elm, hybridcykeln - en modern sportig standardcykel som passar både som transport- och träningscykel.

Att cykeln har medvind idag beror förstås på en kombination av olika anledningar. Tidsvinst, miljö- och klimat är några av dem. Men den anledning som utan tvekan väger tyngst är, enligt Klas Elm hälsa. Folk söker helt enkelt nya sätt att röra sig.

Klas Elm cyklar själv året om och kallar sin cykel "min ögonsten". Helst verkar han inte vilja lämna den ur sikte alls (han tar med den in på jobbet i

centrala Stockholm). Men om han ska ställa den någon annanstans vill han att parkeringen har väderskydd och bra låsmöjligheter, så att man kan låsa fast cykeln i ramen. Elms idealparkering får dessutom gärna vara bevakad, men det är inget måste.

Men även om han själv helst låser fast sin cykel i ramen, har han förståelse för andra parkeringslösningar. Det är en kapacitetsfråga. Ibland måste man få plats med många cyklar på ett ordnat sätt – man anpassa sig till situation och behov.

Idag planeras cykelparkeringarna efter standardcyklar och Klas Elm tror inte att det kommer att ändras i den närmsta framtiden. Men hans dröm är att cykelinfrastrukturen i framtiden ska få en självklar och naturlig plats i stadsplaneringen i våra svenska storstäder.



FRAMTIDENS CYKELGARAGE ENLIGT TESTBEDSTUDIO

Testbedstudio tipsades om en webbsida för mountainbikecyklister. Här hittade man ett forum och slängde ut en fråga om vad man som cyklist önskar av ett cykelgarage.



LÅT TUSEN BLOMMOR BLOMMA! Idag måste ett cykelgarage kunna hantera en stor mängd olika cykeltyper utöver de vanliga tvåhjulingarna: liggcyklar, lastcyklar, cykelkärror etc. I takt med att intresset för cykling ökar så blir också utbudet och önskan om att skilja sig från mängden större.



Status...

Uppdrag: höja cyklandetets status!

Strategi:

1. Utformning & utbud:

- arkitektur
- cykelpark/bana/bmx
- konst/musik
- service (verkstad, gör det själv, café, uthyrning)
- nya samarbeten

2. Närhet & attraktionskraft:

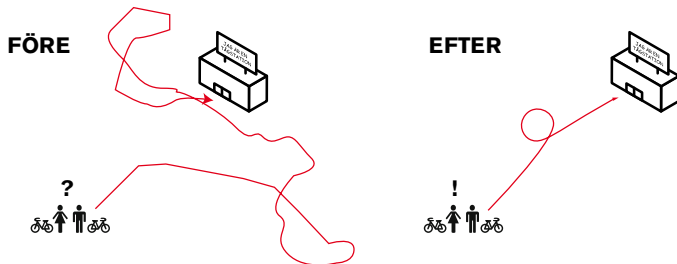
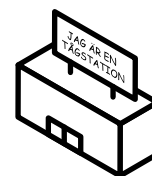
- tillgängligt (inget hav av cyklar)
- cykelgaraget blir en genväg till stationen
- snabbare och enklare än att köra bil
- miljöpåverkan: fakta, information, CO2

3. Bonusprogram:

- ekonomisk stimulans/billigare tågbiljett för cyklister
- gratis årlig service för trogna cyklister
- gratis hjälm/rabatter på cykelaffärer
- stimulera arbetsplatser till interna tävlingar om cyklade kilometer (jmf. stegmätare)

NÄRA ELLER LÅNGT IFRÅN? Cykelgaragen bör erbjuda olika typer av parkeringslösningar för olika cyklisters krav. Den stressade studenten med en rostig rishög till cykel är kanske inte lika motiverad som MTB-fantasten att hitta en säker parkeringsplats?

VAR VILL DU PARKERA DIN CYKEL? ÄR DU:	extremt rädd om din cykel	mycket rädd om din cykel	ganska rädd om din cykel	inte alls rädd om din cykel
HUR VILL DU PARKERA DIN CYKEL? VÄLJ MELLAN:	"valet parking"	cykelhållare: metallbåge	cykelhållare: metallbåge	cykelställ
SÄRSKILDA BEHOV?	specialparkering för icke normativa cykeltyper samt familjeparkering			



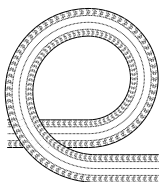
Cykeln är på alla sätt ett nära transportmedel. Skall man höja cyklandetets status måste cykelgaragen vara överblickbara, enkla att lokalisera och ligga mycket nära målet. De bör ligga på vägen till perrongerna, och om möjligt utgöra själva vägen dit! Vid utformningen av framtidens stationer bör cykeln få det logistikmässiga a-läge taxibilar så länge ockuperat.

Cykelbanan transformerad

Låt cykelgaragen bli ett tribut till rörelsen, farten - cyklandets själva essens! Du kan cykla i hela cykelgaraget. Alla parkeringsplatser är bra platser, farväl till längst bort längst in. Parkering en passant!

SKALTEST

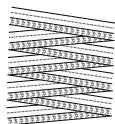
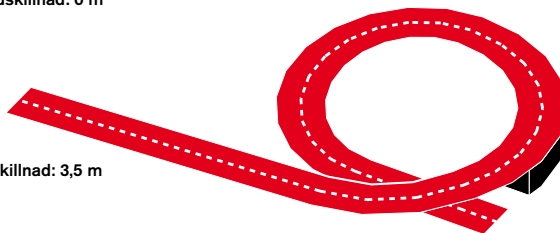
dubbelsidig parkering | antal: 1 000 cyklar | längd: 350 m | höjdskillnad: 0 m



LOOP

- cykelbanan gör ett varv alldeles vid stationen...

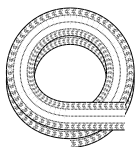
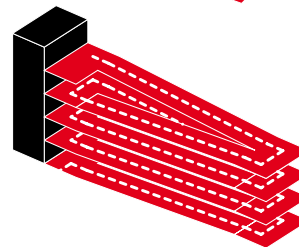
dubbelsidig parkering | antal: 600 cyklar | längd: 210 m | höjdskillnad: 3,5 m



FASADKLÄTTRING

- baksidor, brandgavlar och liknande outnyttjade ytor blir cykelparkering

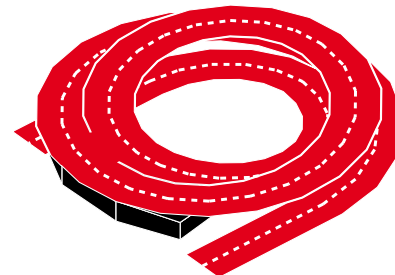
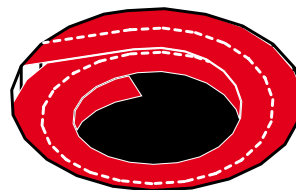
enkelsidig parkering | antal: 350 cyklar | längd: 245 m | höjdskillnad: 12 m



SPIRAL

- cykelparkering som leder ända ned till perrongen!

dubbelsidig parkering | antal: 600 cyklar | längd: 210 m | höjdskillnad: 7 m



DUBBELSPIRAL

- skulptur och cykelparkering i ett!

dubbelsidig parkering | antal: 1 000 cyklar | längd: 350 m | höjdskillnad: 7 m

HJÄLMFRISYR...

Ett sätt att höja statusen på cyklandet är att göra livet bekvämare, enklare och 'lyxigare' för cyklisterna. Som cyklist skall man känna sig mött i sina behov. Varför inte erbjuda en beauty spot- möjlighet? Här kan du kolla i spegeln att du ser ok ut innan du går på tåget. Här kan du låsa in hjälmen och annat bagage innan du ger dig av till kontoret.

NEEJ!
HJÄLM-
FRISSA!

BORDE
NOG KOLLA
SPEGELN...

INNEHÅLL:
Spegel
Hjälmåskåp
Förvaringsskåp
Belysning
Reflexkoll

KOLLA STILEN INNAN DU GÅR PÅ TÅGET.

GÖR DET SJÄLV...

KOMMER STRAX,
SKALL BARA
PUMPA DÄCKEN
Å FIXA KEDJAN...

RENARE ÄN
DEN NÅNSIN
VARIT!

Hård
cykling i ett hårt
klimat frestar på cykeln.

Varför inte ta några minuter och fräscha upp cykeln innan du rullar hem? I "gör-det-själv" punkten finns allt du behöver: spolplatta, högtryckstvätt, handskar, låneverktyg, luft, olja och möjlighet för dig själv att fräscha upp dig efter avslutad värv. Saknar du något? Prata med serviceverkstaden så uppdaterar de verktyg och utrustningspark efterhand.

INNEHÅLL:
Spolplatta
Högtryckstvätt
Låneverktyg
Tryckluft mm

I VÅR 'GÖR DET SJÄLV' PUNKT FIXAR DU
ENKELT SÅNT SOM ALDRIG BLIR AV ANNARS!

LA DOLCE VELO VITA...

Det skall vara lätt att vara cyklist! Service som efterfrågas är betjänad parkering, hjälp med att laga och serva cykeln under dagen, hjälp med att ta hand om hjälmar, försäljning och koll av av reflexer, cykelbelysning etc. Kombinera detta med en bilpool, ett cafe, och ett utämningsställe för förbeställda ekogrönsaker och man har skapat en mötesplats och samtidigt underlättat människors vardag.

TVÅ LATTE,
TA MED?

TILLBAKA
VID FYRA,
KLART DÅ?

INNEHÅLL:
Valet parking
Serviceverkstad
Cykeluthyrning/bilpool
Café/hämtställe
Information
Bytेशylla

LÅT NÅGON ANNAN TA HAND OM DIN CYKEL!

INGA MÖRKA VRÅR...

VILKEN UTSIKT
MÅN HAR
HÄRIFRÅN!

OCH SÅ NÄRA
STATIONEN
DET ÄR.

Att i ett cykelgarage kunna cykla hela vägen till och från sin plats är konstigt nog väldigt ovanligt! Utformar man ett garage på ett sätt som gör det möjligt skapar man en miljö karakteriserad av rörelse, öppenhet, överblick, och i förlängningen trygghet. Garagekänslan är borta, velodromkänslan total!

INNEHÅLL:
Solcellsdriven belysning
Uppvärmd köryta-aldrig hal
Belyst dygnet runt
Öppet, fri sikt överallt
Bemannat till 7 - 19
Övervakningskameror

teodolatorn arkitekt

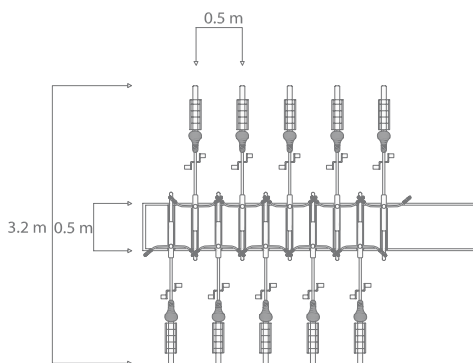
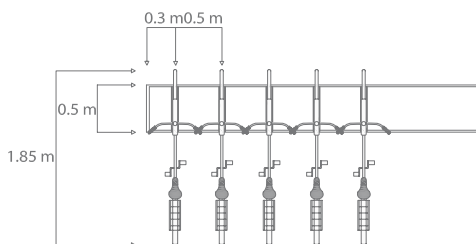
CYKLA HELA VÄGEN TILL PARKERINGSPLATSEN!

SVÄNGRUM

Hur mycket plats tar en flakcykel, hur fungerar cykelställ med två våningar och hur tätt kan man placera cykelställ utan att det blir obekvämt för användaren? Detta och andra hårda fakta om cykelparkering får du svar på i SVÄNGRUM.

Rekommenderade mått för cykelparkeringar inomhus

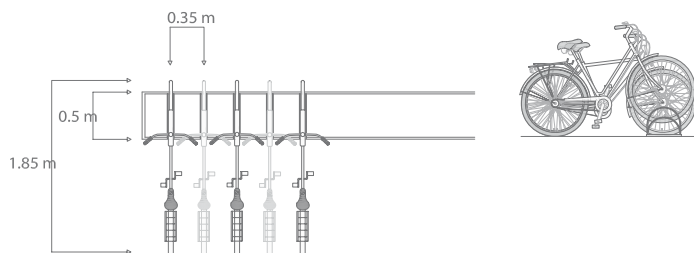
RAK CYKELPARKERING



Cykelställ i ett plan

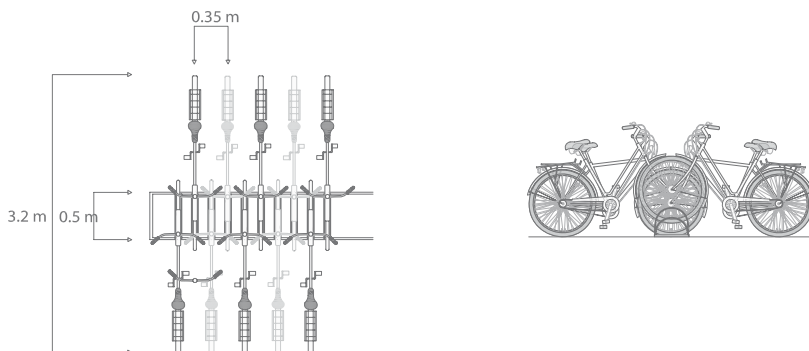
Det traditionella cykelstället i ett plan är det mest bekväma, men det är inte särskilt yteffektivt. Avståndet mellan två parkerade cyklar bör vara minst 0,5 meter inomhus och 0,7 meter utomhus. Bakom de parkerade cyklarna bör det finnas ett friutrymme på minst 1,75 meter. Om man har flera rader med cyklar i garaget är 2 meter ett bra mått på gången mellan raderna. Detta gäller för alla typer av cykelställ som presenteras i detta kapitel.





Cykelställ i ett plan med cykelhållare på olika höjd

Cykelställ som har höjdförskjutna cykelhållare rymmer fler cyklar än ett vanligt cykelställ, men det är mindre bekvämt för användaren. Avståndet mellan cyklarna bör vara minst 0,35 meter och friutrymmet bakom de parkerade cyklarna bör vara minst 1,75 meter.

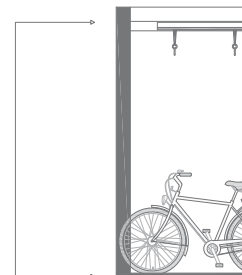
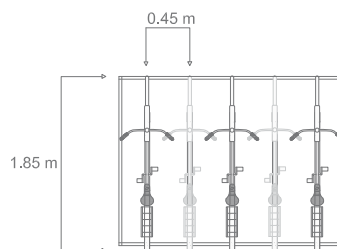
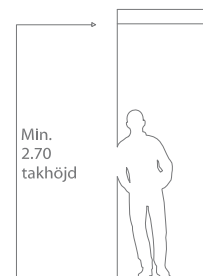
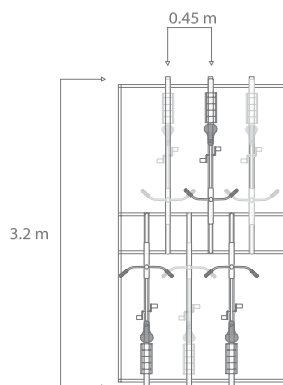
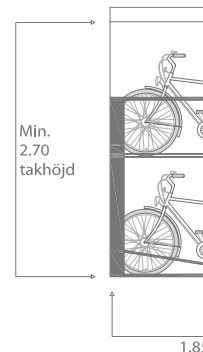
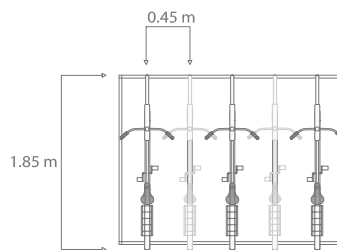


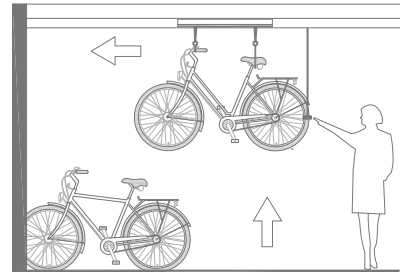
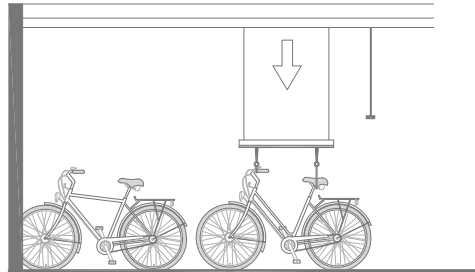
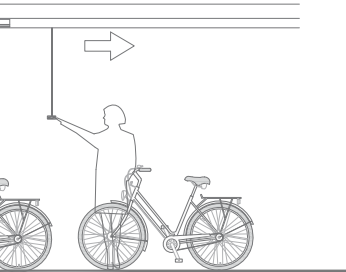
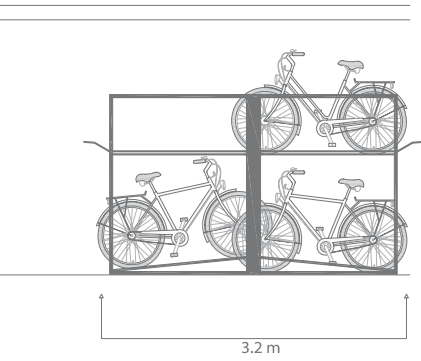
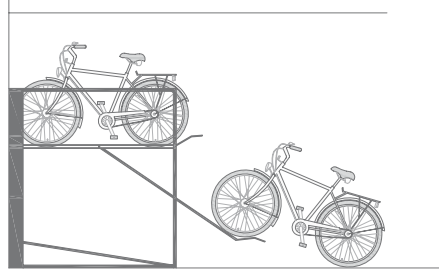
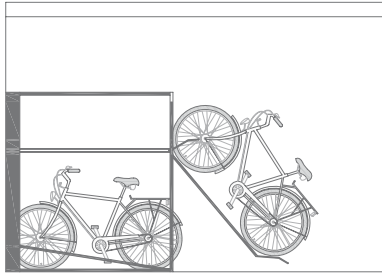
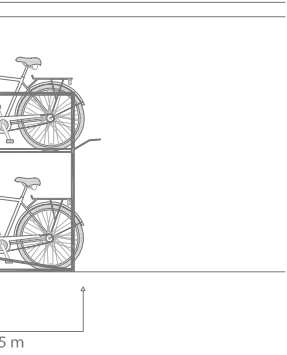
CYKELSTÄLL I TVÅ PLAN

Cykelställ i två plan är de mest yteffektiva cykelställen men inte de mest användarvänliga. Är cykelparkeringen inte bemannad med personal som kan hjälpa till med att parkera cykeln i den övre nivån finns det risk att denna kommer att utnyttjas mindre. En idé kan vara att ha uthyrningscyklar i den översta raden för att på så vis öka utnyttjandet. Cykelställ i två plan finns i olika fabrikat med olika mått. Det krävs en takhöjd på minst 2,70 i garaget för att de olika cykelställen ska få plats.

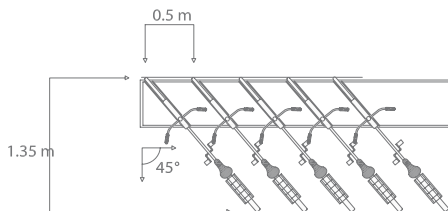
Avståndet mellan skenorna, som är vinklade till olika höjd, bör vara minst 0,45 meter. Bakom de parkerade cyklarna bör det finnas ett friutrymme på minst 1,75 meter. För att underlätta parkering av cykeln förses cykelställets övre nivå med en utdragbar skena som kan fällas ner. Skenan kan dessutom vara försedd med motvikt så att det blir ännu lättare att lyfta cykeln på plats.

En annan variant av cykelställ i mer än ett plan är ett så kallat vajersystem där cyklar hissas upp och hänger ovanför de cyklar som parkeras på golvet.



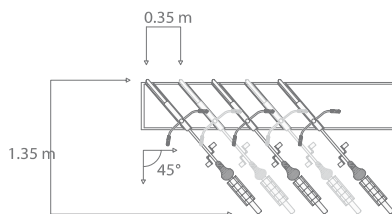


VINKLAD CYKELPARKERING



Vinklade cykelställ i ett plan

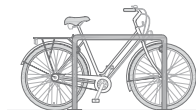
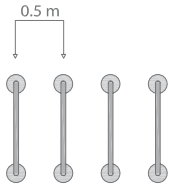
Där man inte får plats med raka cykelställ kan man placera vinklade cykelställ. Cyklarna som står parkerade i denna typ av ställ sticker totalt ut 1,35 meter eftersom de står i 45 graders vinkel. I ett rakt cykelställ sticker hela cykelns längd ut, det vill säga 1,85 meter. Avståndet mellan cykelhållarna bör vara minst 0,5 meter. Friutrymmet bakom de parkerade cyklarna bör vara minst 1,50 meter.



Vinklade cykelställ i ett plan med cykelhållare på olika höjd

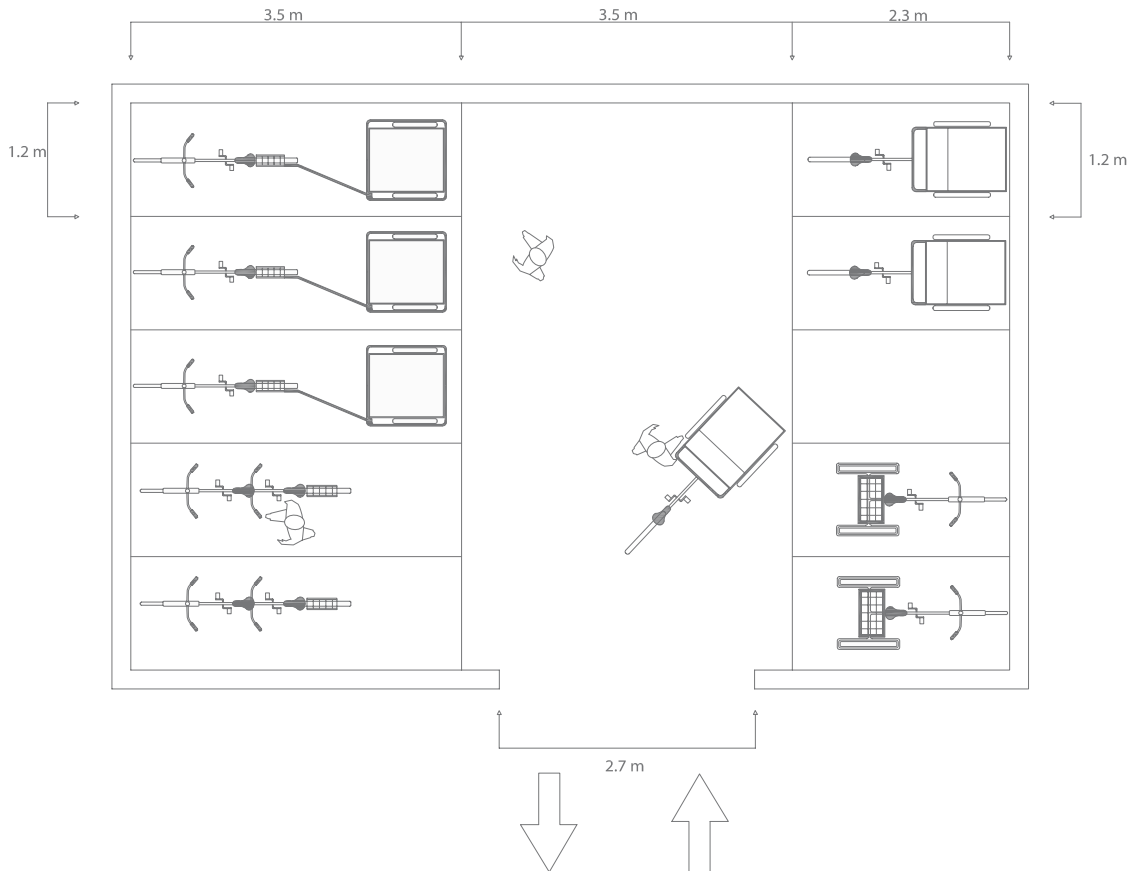
Avståndet mellan cykelhållarna bör vara minst 0,35 meter. Friutrymmet bakom de parkerade cyklarna bör vara minst 1,50 meter. Detta cykelställ är det mest yteffektiva, men samtidigt det minst bekväma för användaren, av redovisade cykelställ i ett plan.

CYKELSTÄLL MED BYGEL



Cykelställ med bygel
Cykelställ som endast består av en bygel som man kan låsa fast sin cykel i, bör placeras med 0,5 meters mellanrum. Detta för att det ska vara enkelt att få in och ut sin cykel.

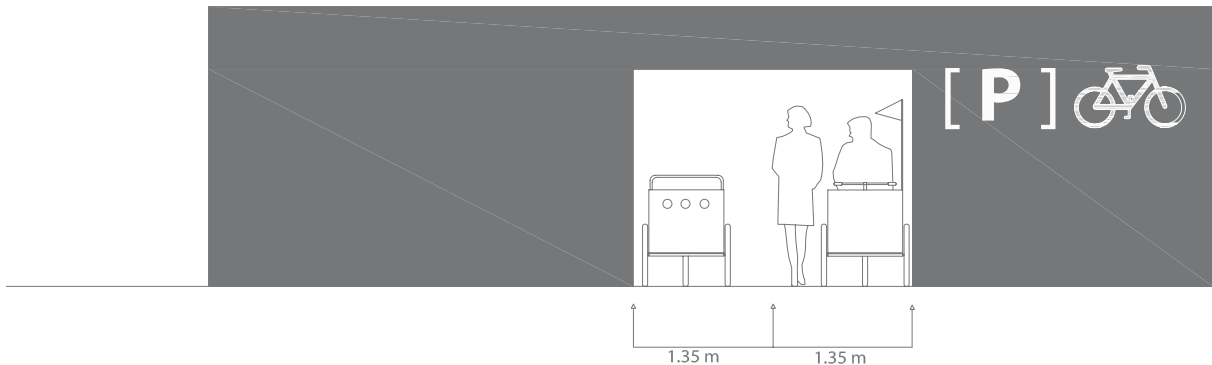
PARKERINGSYTA FÖR SPECIALCYKLAR



Yta avsedd för specialcyklar

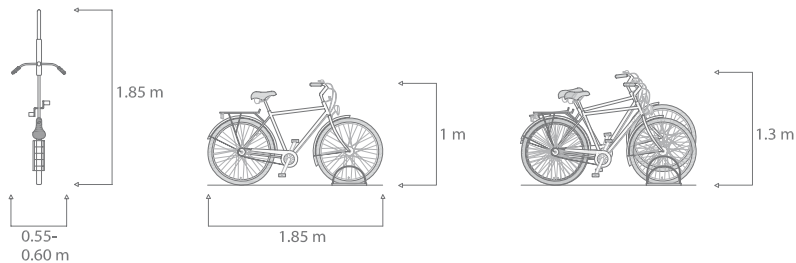
En yta i garaget bör avsättas för så kallade specialcyklar så som trehjulingar, tandemcyklar och cyklar med kärra. Ovan finns ett exempel på hur en sådan yta kan planeras och hur stor plats tio specialcyklar kan ta. Den totala ytan i detta exempel är knappt 56 kvadratmeter.

Det ska vara enkelt att ta sig in och ut från cykelgaraget oavsett om man har en vanlig tvåhjuling eller en annan variant av velociped.

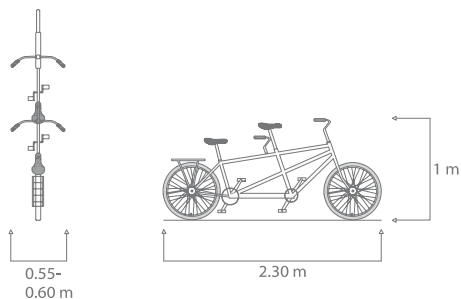


Cyklar och utrustning

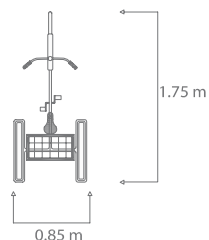
VUXENCYKEL



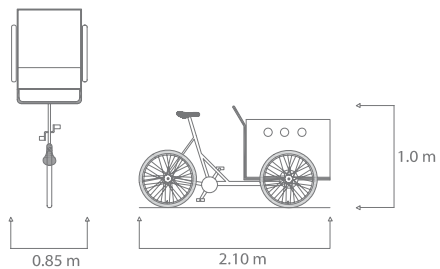
TANDEM CYKEL



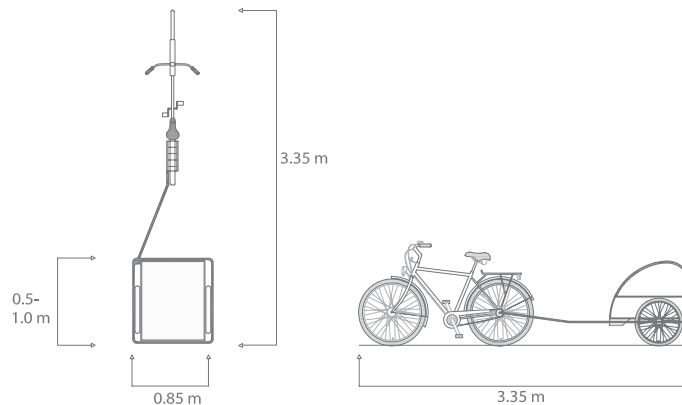
TREHJULING



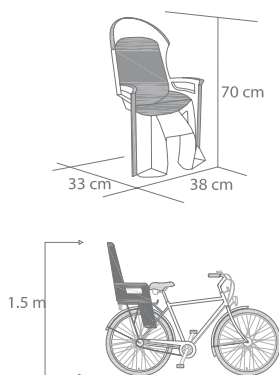
LÅDCYKEL



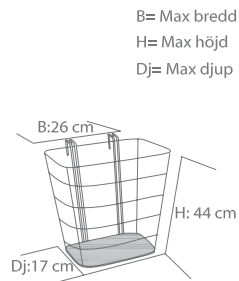
CYKEL MED VAGN



BARNSITS



CYKELKORG



DÄCK-TJOCKLEKAR

