

Kunnskapsgrunnlag sykkelparkeringsnorm

En norm som treffer fremtidens mobilitet

Innhold

Intro — 3

Bakgrunn — 4

Prosess og målsetning — 5

Undersøkelse og metode — 6

Klimamål og utslippskutt — 7

Hva er en trygg og god sykkelparkering? — 8

Sykkelstativ-ordliste — 9

Parkeringsnormen for sykkel — 10

Normen de siste tiårene — 11

Dagens norm - tall — 12

Dagens norm - kvalitet — 13

Sykling i Oslo — 14

Måltall og virkelighet — 15

Sykkelandelen i Oslo — 16

Årstidsvariasjoner — 17

Hvor mange benytter sykkel i Oslo? — 18

Hvor mange eier en sykkel i Oslo? — 19

Trender? — 20

Evaluerings av sykkelstrategien — 21

Oppsummering av sykling i Oslo — 22

Kartlegging av sykkelparkering i Oslo og omegn — 23

Hva er kartlagt og når? — 24

Prosjekter registrert sykkelparkering — 25

Eks. på kartlegging — 26

Eksempel #1: bolig — 27

Samlet kartlegging: bolig — 29

Eksempel #2: kontor — 30

Samlet kartlegging: kontor — 32

Resultat: det er 70-80% ledig kapasitet! — 33

Resultat: det er potensial for økt kvalitet — 34

Normen i nordiske byer — 35

Utvalg av byer — 36

Sammenligning av normtall — 37

Hvordan oppleves normen i andre byer? — 39

Kan Oslo lære av andre byers normer og praksis? — 40

Diskusjon — 41

Analyse og viktigste funn oppsummert — 42

Så – hva bør gjøres med normen? — 44

Anbefaling ny sykkelparkeringsnorm — 45

Intro

Bakgrunn

Gjennom de siste årene har utbyggere og rådgivere erfart at det bygges for mye sykkelparkering i bygge- og byutviklingsprosjekter i Oslo.

Det har konsekvenser for

CO₂-utslipp

Det bygges unødvendig mye kjellerareal, som i sin tur bidrar til terrenginngrep og store klimagassutslipp fra betongproduksjon.

Kostnader

Det er dyrt å bygge kjeller og det medfører økte kostnader for utbygger som igjen bidrar til dyrere boliger og dyrere leie.

Uteareal

Tomme stativer står på uteareal som isteden kunne blitt brukt for å øke bokvalitet og byliv.

Tiltro til virkemiddelbruk for grønn mobilitet

Tom sykkelparkering blir et bilde på festen ingen kommer til. Dette kan gi motstand mot tiltak som fremmer grønn mobilitet.

Behov for kunnskap!

Når mye av arealet som blir avsatt til sykkelparkering står tomt, har vi stilt spørsmål et om hva man kan gjøre med normen slik at den treffer behovet for sykkelparkering bedre. Vi har kartlagt dagens situasjon og dermed fremskaffet kunnskap som grunnlag for å komme fram til en redusert norm som treffer bedre – for dagens og framtidens mobilitet.

= Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget finnes i to versjoner – en kort og en lang. Dette er den lange.

Konklusjon

Basert på kunnskapsgrunnlaget foreslås en reduksjon i norm for sykkelparkering fra

- 3,0 til 2,0 for bolig
- 2,5 til 1,25 for kontor

Prosess og målsetning

Gjennom et felles initiativ overfor byutviklere organisert i OMAs bolignettverk, samlet Lala Tøyen og Civitas en ressursgruppe som fulgte prosessen med å utarbeide kunnskapsgrunnlaget gjennom innspill til

Problemstilling og fokus for arbeidet

Gjennom et oppstartsmøte og påfølgende korrespondanse ga ressursgruppen innspill til hvilke arealformål som skulle kartlegges og aktuelle prosjekter som gir god bredde i geografi og type prosjekter.

Drøfting av retning underveis

I første statusmøte drøftet vi foreløpige resultater fra kartlegging og analyse, og ressursgruppen kom med innspill.

Resultat og alternativer for revidering av norm

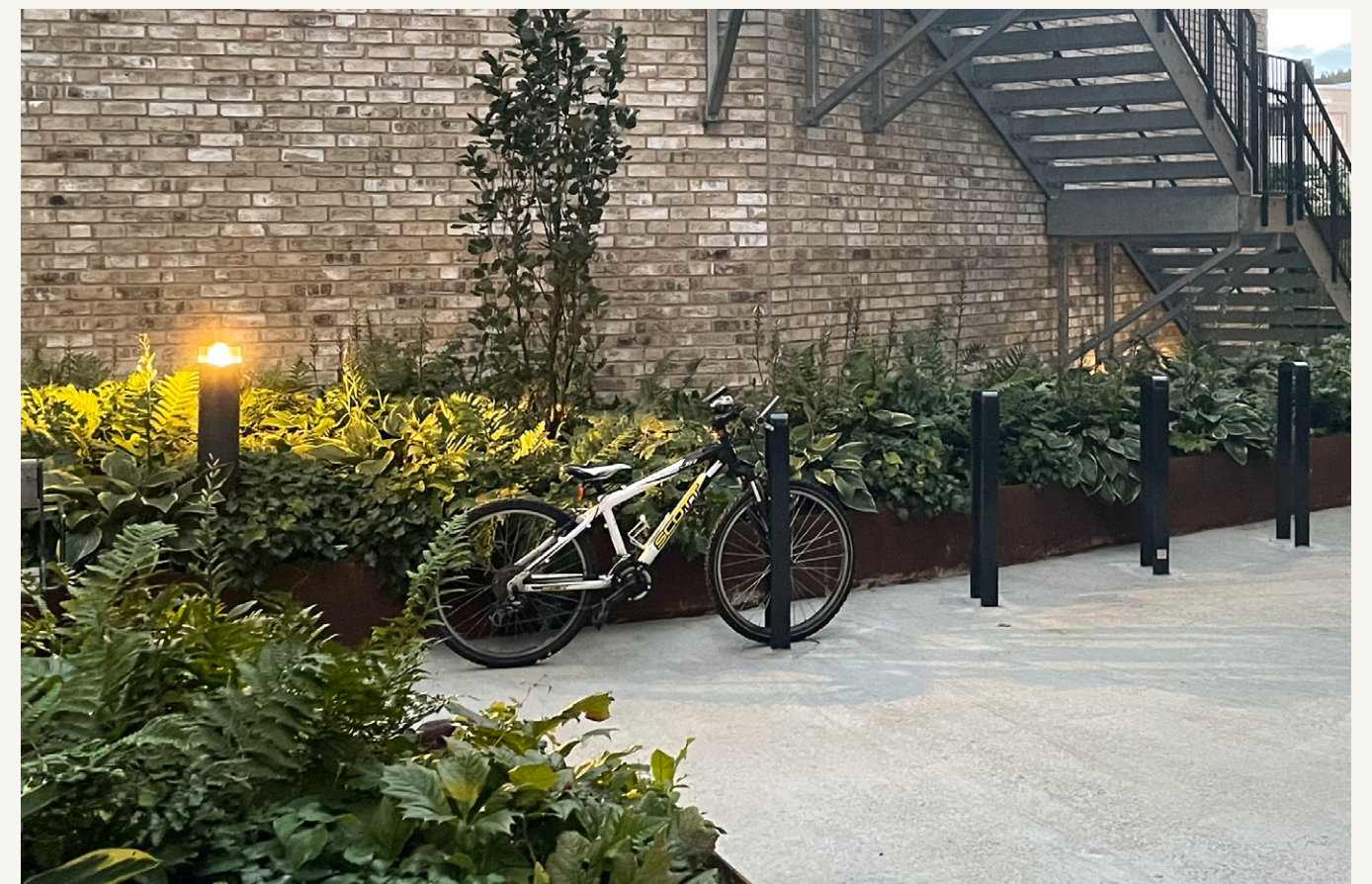
I andre statusmøte viste vi endelige resultater fra kartlegging og analyse. Vi la fram konkrete forslag til revidering av norm.

Omforent anbefaling

Med faglige vurderinger av Lala og Civitas, og dialog med ressursgruppen, ble det landet et konkret forslag til revidering av normen.

Målsetningen med arbeidet var å finne en norm som treffer behovene bedre og som øker fokus på tilgjengelighet og kvalitet, i motsetning til kvantitet.

En redusert sykkelparkeringsnorm vil kunne bidra til reduserte klimagassutslipp, reduserte byggekostnader og økt bokvalitet (uteområder). Det kan også bidra til økt kvalitet på sykkelparkeringen dersom fokus kommer bort fra kvantitet - og over på en utforming av sykkelparkeringen etter dagens og framtidens behov.



Undersøkelse og metode

Kunnskapsgrunnlaget består av en gjennomgang av parkeringsnormer, utvikling og mål for sykkelandeler samt registrering av sykkelparkeringsplasser og bruken av dem.

Dagens norm for formålene bolig og kontor

Sykkelparkeringsnormen for Oslo kommune er i dag for formål bolig 3,0 sykler per 100 m² BRA og for kontor 2,5 sykler per 100 m² BRA.

Kontekst Oslo

For å sette kartleggingen inn i en kontekst, er det også gjort et overordnet innsiktsarbeid gjennom å se på evalueringen av sykkelstrategien til Oslo og statistikk og tendenser for sykling i Oslo (sykkelandeler, sykkeleierskap, årstidsvariasjoner og trender).

Kartlegging av prosjekter

Vi har sensommeren 2025 kartlagt 17 boligprosjekter og 13 kontorbygg. Boligprosjektene er ferdigstilt mellom 2015-2025. Noen kontorbygg er eldre enn dette. Vi har gjort kvantitative registreringer (som antall stativer, antall sykler parkert, servicefunksjoner) og kvalitative vurderinger (som hvor tilgjengelig sykkelparkeringen er, kvalitet på stativene).

Vi har, med innspill fra gruppen, valgt prosjekter ut fra:

- geografisk spredning
- størst andel prosjekter med boligformål
- nyere prosjekter (hovedvekt siste fem år)

Oversikt andre nordiske byer

I tillegg til den fysiske kartleggingen, har vi gjort en omverdenanalyse der vi har sett overordnet på andre nordiske byers sykkelparkeringsnorm, hvilke kriterier som ligger til grunn for normen og hvordan den praktiseres. Vi har sammenlignet Oslo-normen med sykkelparkeringsnormene i Stavanger, København, Gøteborg, Stockholm, Malmø og Helsinki.

Klimamål og utslippskutt

Å kutte utslipp fra veitrafikk og bygg- og anleggsarbeid er vesentlig for å oppnå globale og lokale klimamål. Veitrafikk er den største direkte utslippskilden i Oslo. Produksjon av "andre ikke-metallholdige mineralprodukter» som inkluderer betong-konstruksjon og isolasjon er det største enkeltbidraget til klimagassutslipp fra bygg- og anleggsbransjen, og utgjør ca. en tredel.

Parisavtalen 2030

Gjennom Parisavtalen har landene satt seg som mål at den globale oppvarmingen skal holdes godt under to grader sammenlignet med førindustriell tid. Landene skal tilstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5 grader. Norge har som sitt bidrag meldt inn et mål å redusere utslippet av klimagasser med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990.

Klimastrategi for Oslo mot 2030

Oslos klimastrategi ble vedtatt av Oslo bystyre i 2020, og har et mål om å redusere de direkte utslippene med 95 prosent i 2030 (sammenlignet med 2009). Satsningsområde 3, transport, innebærer at gange, sykkel og kollektivtrafikk skal være førstevalgene for reiser i Oslo. Biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015.

Sykelstrategi 2015-2025

Bystyret vedtok i 2015 «Sykelstrategi for Oslo 2015-25» med en visjon om at «Oslo skal bli en sykkelby for alle». I mai 2018 ble «Plan for sykkelveinettet» vedtatt, med mål om at 25 prosent av alle hverdagsreiser skal foregå med sykkel innen 2025.

Eiendomssektorens visjon 2050

Visjonen til eiendomssektoren er: 1) Et klimanøytralt Norge i 2050. 2) 40% reduksjon av utslipp i 2030. 3) Lukkede materialkretsløp i 2050. 4) Null utslipp av miljøgifter i 2050

Klimagassutslipp fra veitrafikk og bygg- og anleggsarbeid

Utslipp fra veitrafikk som er den største direkte utslippskilden i Oslo (42%). Av disse er det personbiler som utgjør den største andelen (37%). (Klimabarometeret, Oslo kommune, 2023).

Utslipp fra indirekte kilder er ikke medtatt i Oslo kommunes klimabarometer. Men, om man inkluderer utslipp knyttet til produksjon og transport av materialer til bruk i bygg og til anleggsarbeid, ser vi - på landsbasis - at bygg- anleggs- og eiendomssektoren står for 16 % av Norges totale klimagassutslipp (Enovas årsrapport 2023).

I 2023 var klimagassutslippene til Oslo kommune redusert med 30% sammenlignet med 2009.

Hva er en trygg og god sykkelparkering?

Futurebuilts veileder for sykkelvennlige bygg definerer adkomst, tilgang, kvalitet og servicefunksjoner som viktige tema å vurdere.

Veien fram til sykkelparkeringen skal være trygg, trafiksikker og ha god belysning. Parkeringsstedet skal ha en god lokalisering - nærme målpunkt som inngangsdører - og ønskelig nærmere målpunktet enn bilparkeringen. Anbefalt gangavstand mellom sykkelparkering og inngang bør være maksimalt 25 m. For større sykkelparkeringsanlegg med ekstra fasiliteter, som sykkelhotell og sykkelbokser, kan denne avstanden være større da tilbøyeligheten til å gå er større.

Adkomst

- trygg vei
- kort avstand til målpunkt
- god framkommelighet

Tilgang

- smidig tilgang til stativ
- nok plass

Kvalitet

- adskilt fra bilparkeringsplasser
- stativ som kan håndtere flere typer sykler
- mulig å låse ramme og et av hjulene til stativet
- værbeskyttet

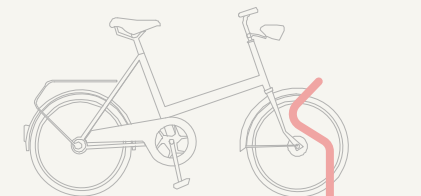
Servicefunksjoner

- sykkelvask i oppvarmet rom
- mekk og luft
- for kontor: garderobe med dusj, låsbare skap, tørkemuligheter for klær

Sykkelstativ-ordliste

Type stativ

Forhjulsstativ



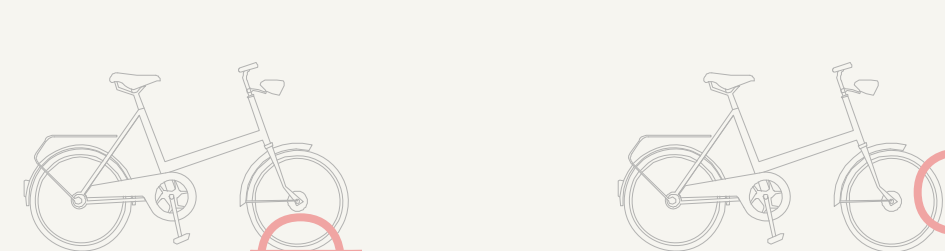
Vurdering

Passer ikke sykkel med brede dekk, kurv.
Ustabil om sykkel ikke har støtte. Kan ikke låse ramme og hjul til stativet

Trygg og god

Nei

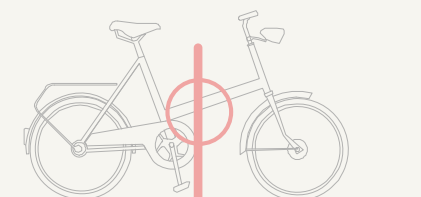
Bøylestativ gulvmontert Bøylestativ veggmontert



Ofte trangt mellom syklene, sykkelstyrene
hefter seg ofte i hverandre. Ustabile sykler om
de ikke har støtte, kan ikke låse ramme og hjul
til stativet

Nei

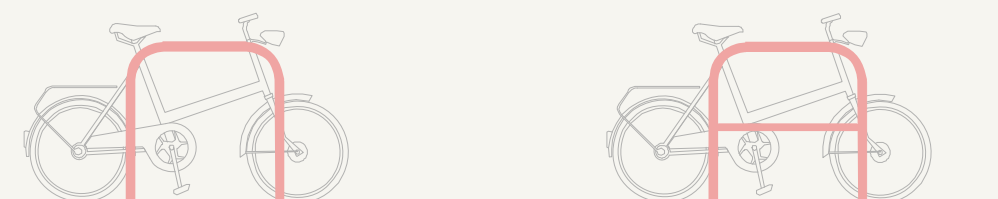
Pullertstativ



Tar liten plass når de ikke er i bruk, er mer
stabil jo større "ring" på stativet for sykler uten
støtte. Mulig å låse ramme og hjul til stativet.

Tja

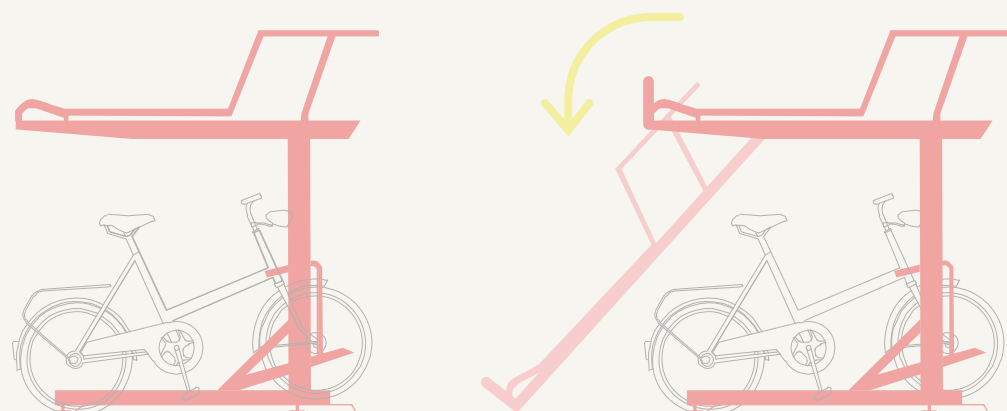
Rammestativ uten tverrstag Rammestativ med tverrstag



Stabile, kan lene sykler. Tverrstag gir økt
kvalitet pga. flere låsepunkter for lås og ramme
på sykkelen. Med min. 1-1,1 avstand mellom
kan man låse to sykler på ett stativ.

Ja

Toetasjes stativ - uten nedtrekk - med nedtrekk - med hydraulisk nedtrekk



Uten nedtrekk gir kun anledning til at små eller
lette sykler settes oppå. Nedtrekket bør være
hydraulisk for størst brukervennlighet. Krever
minimumshøyde gulv til himling 2,6-2,7 m.
Kan fungere som effektiv parkering til vanlige
tråsykler. Noen stativer muliggjør lås av ramme
og forhjul.

Tja

Parkeringsnormen for sykkel

Normen de siste tiårene

Parkeringsnormene i Oslo (og andre storbykommuner) har gjennomgått store endringer de siste tiårene – fra minimumskrav til bilparkering og lite krav til sykkelparkering – til maksimumskrav til bilparkering og høyere minimumskrav for sykkelparkering.

2002/2004 (bolig/næring) – innført detaljerte, men relativt lave krav til sykkelparkering for en rekke formål

2017 – «midlertidige» normer innført med skjerpede krav til sykkelparkering, bl.a. ble kravet til sykkelparkering tredoblet for kontor og handel/service

2022 – ny norm vedtatt 14. desember med ambisjon om å være i front i Europa på sykkelparkering. Økte krav til antall for flere formål og flere kvalitetskrav

Parkeringsnormer for sykkel i Oslo kommune					
Kategori	Målenhet	2002/04-2017*		2017-2022	14.12.2022
		Sentrum/ tett by	Åpen by	Alle soner	Alle soner
Store boligbygg	100m ² BRA			3,0	3,0
Studentboliger	100m ² BRA			3,0	4,0
Omsorgsboliger/sykehjem/ institusjon	100m ² BRA			1,5	1,0
Småhus	per bolig				4,0
Kontor	100m ² BRA	0,7	0,5	2,1	2,5
Handel og service	100m ² BRA	0,6	0,4	1,8	3,0
Kultur	100m ² BRA			2,1	3,0
Industri og lager	100m ² BRA	0,2	0,2	0,6	0,5
Hotell/overnatting	100m ² BRA				1,0
Undervisning	100m ² BRA			1,5	3,5
Stasjonsbygg/kollektiv holdeplass	Per holdeplass				6,0

* Flere formål er ikke sammenlignbare da kravet til antall p-plasser var knyttet til antall leiligheter, senger (hotell, sykehjem), seter (kino, kirke) og årsverk (barnehage, skole mv)

Dagens norm - tall

Dagens parkeringsnorm for bil og sykkel er fra desember 2022.

Det er en minimumsnorm med krav til antall plasser og kvalitet. Antall sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA varierer med formål. For bolig (store boligbygg) er normen 3 og for kontor er normen 2,5.

I beslutningsgrunnlaget for parkeringsnormene, som Oslo kommune vedtok 14.12.2022, er det ikke trukket inn erfaringstall for antall parkeringsplasser og faktisk bruk av sykkelparkering – verken i Norge eller sammenlignbare land. Det er det heller ikke blitt gjort den nylige evalueringen av gjeldende parkeringsnormer for bil og sykkel utført av PBE på oppdrag fra Byrådsavdeling for byutvikling (Saksnr. 202460850).

Vi har derfor satt i gang dette arbeidet for å fremskaffe et kunnskapsgrunnlag for å kunne fastsette en parkeringsnorm som kan treffe fremtidig mobilitet bedre.

Normer for sykkelparkering

Minimumsnormer

Kategori	Målenhet	Alle soner (Sentrum, Tett by og Åpen by)	Merknad
Store boligbygg	100 m² BRA	3	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	100 m² BRA	4	Dog minst 1 per boenhet
Omsorgsboliger/ sykehjem/institusjon	100 m² BRA	1	
Småhus	Per boenhet	4	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken
Kontor	100 m² BRA	2,5	
Handel og service	100 m² BRA	3	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler. Norm fravikes for plasskrevende varer
Industri og lager	100 m² BRA	0,5	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted
Hotell/overnatting	100 m² BRA	1	
Undervisning	100 m² BRA	3,5	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet
Kollektivholdeplass	Per holdeplass	6	Kan fravikes om det ikke er egnede arealer

Tabell 2: Minimumsnormer for sykkel. BRA beregnes etter teknisk forskrift, inkludert felles areal innendørs for boligformål. Parkeringsareal til bil og sykkel tas ikke med i beregningsgrunnlaget.

Dagens norm - kvalitet

Det følger også med kvalitetskrav til sykkelparkeringsnormen:

“Sykkelparkering skal være lett tilgjengelig, med gode forbindelser til sykkelveinettet og sykkeltilrettelagte gater. Parkeringsplasser som er lagt til uteareal som er offentlig tilgjengelig, skal være opplyst, lokalisert på et synlig sted og nær bygningens inngang.

Der minimumsnormen gir en utbygging av minst 10 sykkelparkeringsplasser gjelder følgende: Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være innvendig i bygg eller ha overbygg med belysning. Individuell bod regnes ikke som sykkelparkering. Arealer/plasser beregnet til langtidsparkering (for eksempel bolig og arbeidsplasser) bør være låsbare.

Antall sykkelparkeringsplasser som er store nok til å parkere alle typer sykler (også sykkelvogner og lastesykler) skal være minst lik 15 % av minimumsnormen. Plassene skal være minst 1 meter i bredden og 2,5 meter i lengden. Det kan velges fleksible løsninger, der plassene også kan brukes til 2 ordinære sykler.

Summen av ordinære plasser skal være lik eller større enn minimumsnormen.

Der hvor parkeringsløsningen ikke er på bakkeplan eller i 1. etasje, skal den legges i første parkeringsplan. Det skal sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogner og lastesykler.

Etasjestativer bør være nedtrekkbare.

For kategorien store boligbygg eller kontorbygg (jamfør tabell) skal det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vaske- og reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk), oppbevaring av ekstrautstyr som verktøy, ekstradeler med mer.

I kontorbygg bør det være garderobe og vaskested/vaskerom/dusjfasiliteter tilgjengelig.”

Sykling i Oslo

Måltall og virkelighet

For å sette sykkelparkeringsnormen i en kontekst, har vi undersøkt hvordan det står til med sykling i Oslo i dag – og funnet fram til statistikk som sier noe om sykkelandelen, sykkelbruk, årstidsvariasjoner og sykkeleierskap.



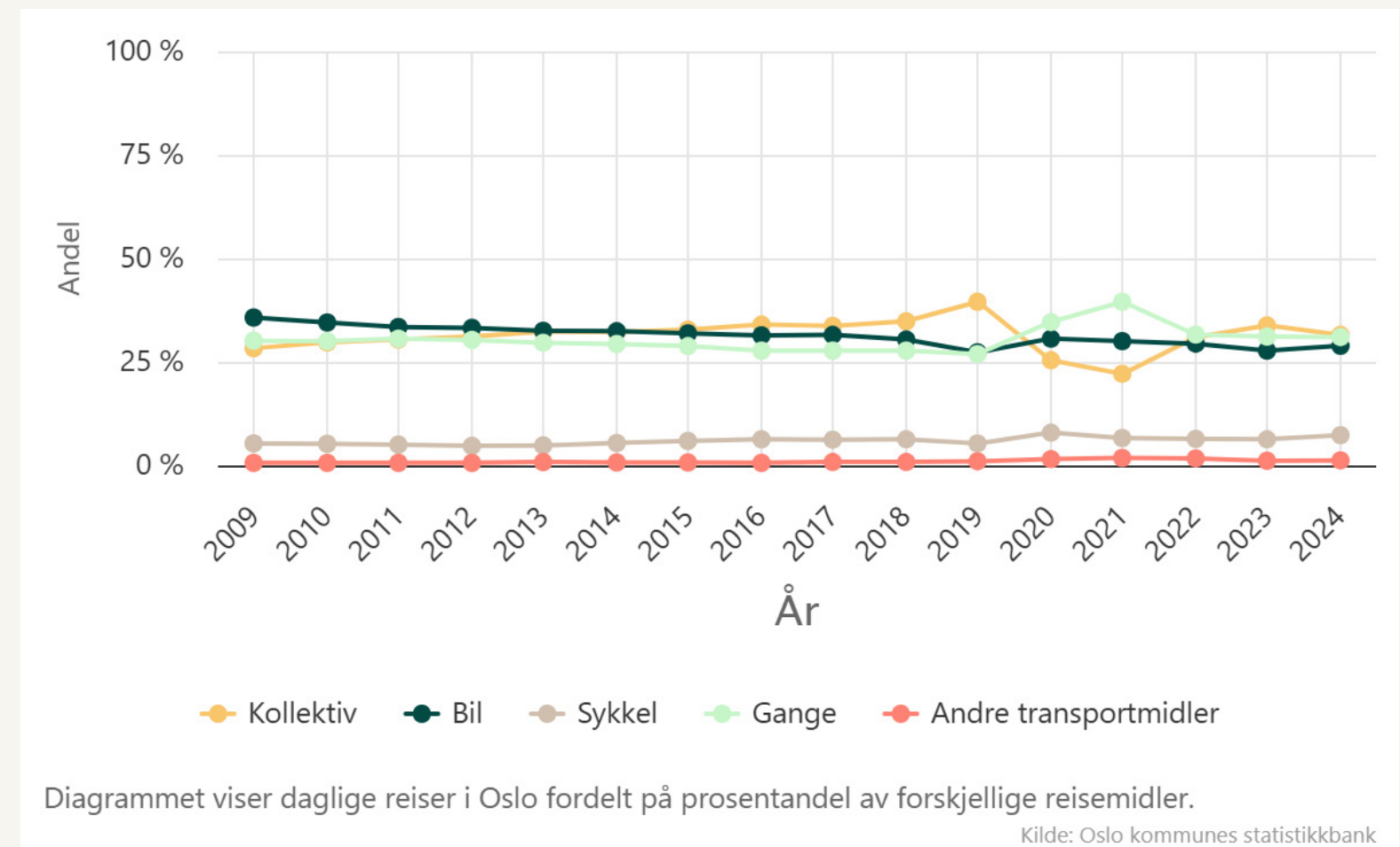
Sykkelandelen i Oslo

Andelen sykkelreiser i Oslo øker svakt

Andelen sykkelreiser av totale reiser ligger på rundt 8 % (fordelt på hele året) og er altså langt unna 25% som var målet for 2025.

42 prosent av sykkelreisene er arbeidsreiser

Sykkelen brukes til arbeidsreiser i høyere grad enn andre typer reiser. Høyest sykkelandel finner vi blant yrkesaktive og de med høyere utdanning.



Kilde: Oslo kommunes statistikkbank (2024)

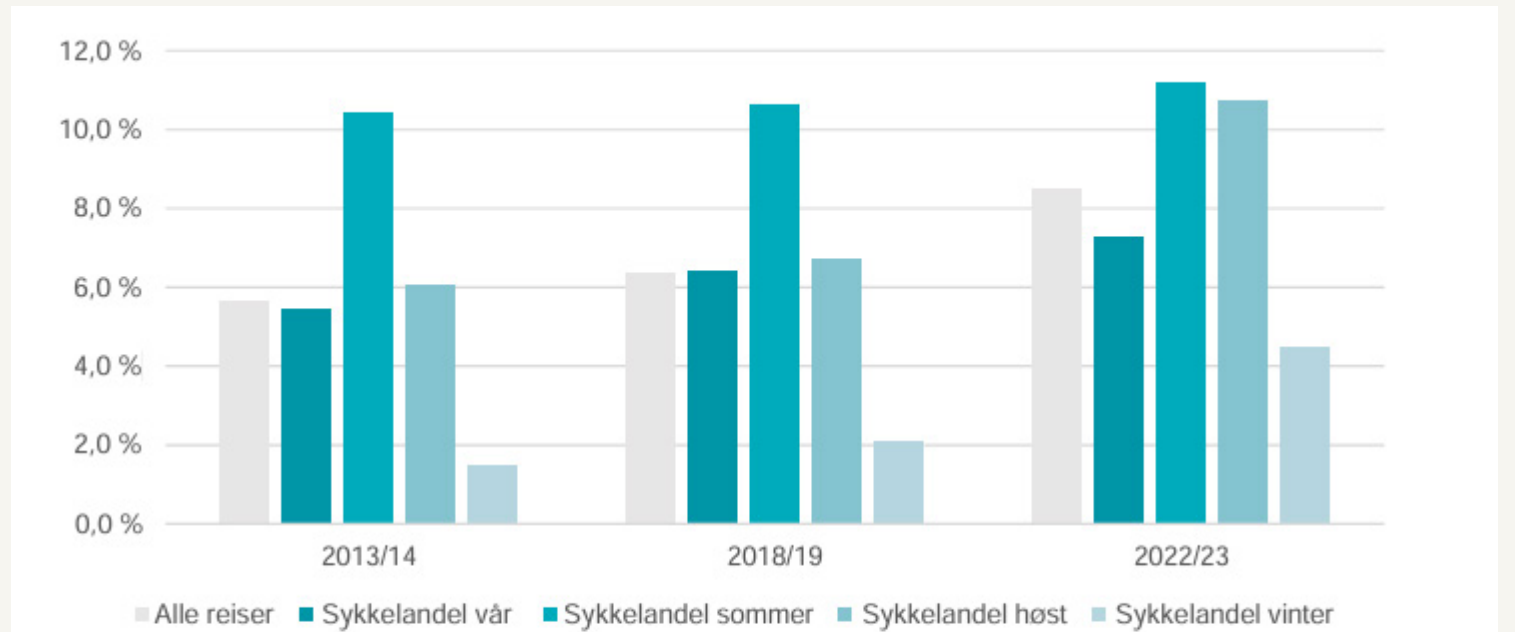
Årstidsvariasjoner

Sesongvariasjonene er store for sykkelreiser, men høst- og vintersykling ser ut til å være økende (men er også i sterkere grad påvirket av vær- og snøforhold).

Figuren viser sykkelandel for alle reiser og ulike årstider for bosatte i Oslo på reiser med reisestart/slutt innenfor Oslo og Akershus.

Siste reisevaneundersøkelse (22/23) viser en sykkelandel vinterstid på 4 %, sommer 11%, høst i underkant av 11 % og vår i overkant av 7%. (Øverste diagram)

Om en kun ser på sommerhalvåret, er sykkelandelen på arbeidsreiser 18 %. (Nederste diagram.)

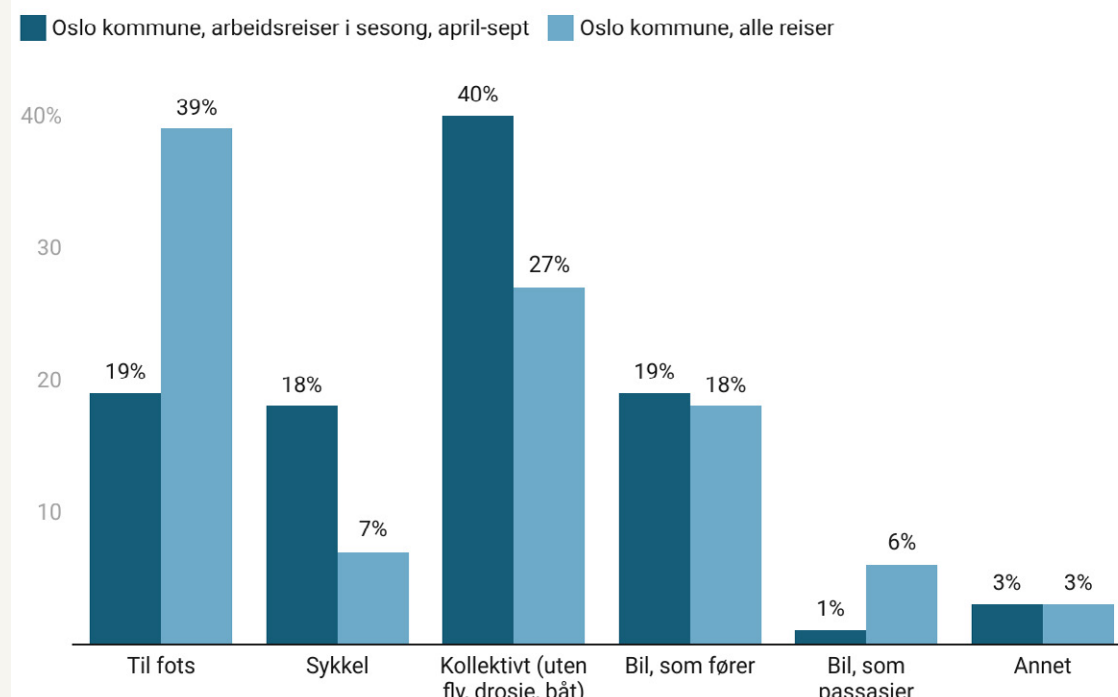


Figur 4-9 Sykkelandel for alle reiser og i ulike årstider for bosatte i Oslo på reiser med reisestart/slutt innenfor Oslo og gamle Akershus.

Når vi ser på sesongvariasjoner i sykkelbruk, er det relativt store endringer i sykkelbruk fra 2018/19 til 2022/23-dataene. Mens sykkelbruken sommerstid ikke har økt i betydelig grad, kan det virke som at mye av sykkelveksten skyldes økt bruk av sykkel høst og vinter, med omtrent 4 prosentpoeng vekst i høstmånedene, og en doubling vinterstid (fra om lag 2 til 4 prosent).

Transportmiddelfordeling for innbyggere i Oslo kommune

Grafen viser Transportmiddelfordeling for innbyggere i Oslo kommune, i 2024. Mørk blå viser alle reiser til fra arbeid, i «sykkelsesongen», april-september (n= 909, i antall reiser) Lys blå viser alle reiser, hele året (n= 10.312, antall reiser)



<https://www.opinion.no/innlegg/syklende-og-transportmiddelfordeling-hva-betyr-prosentandelene>

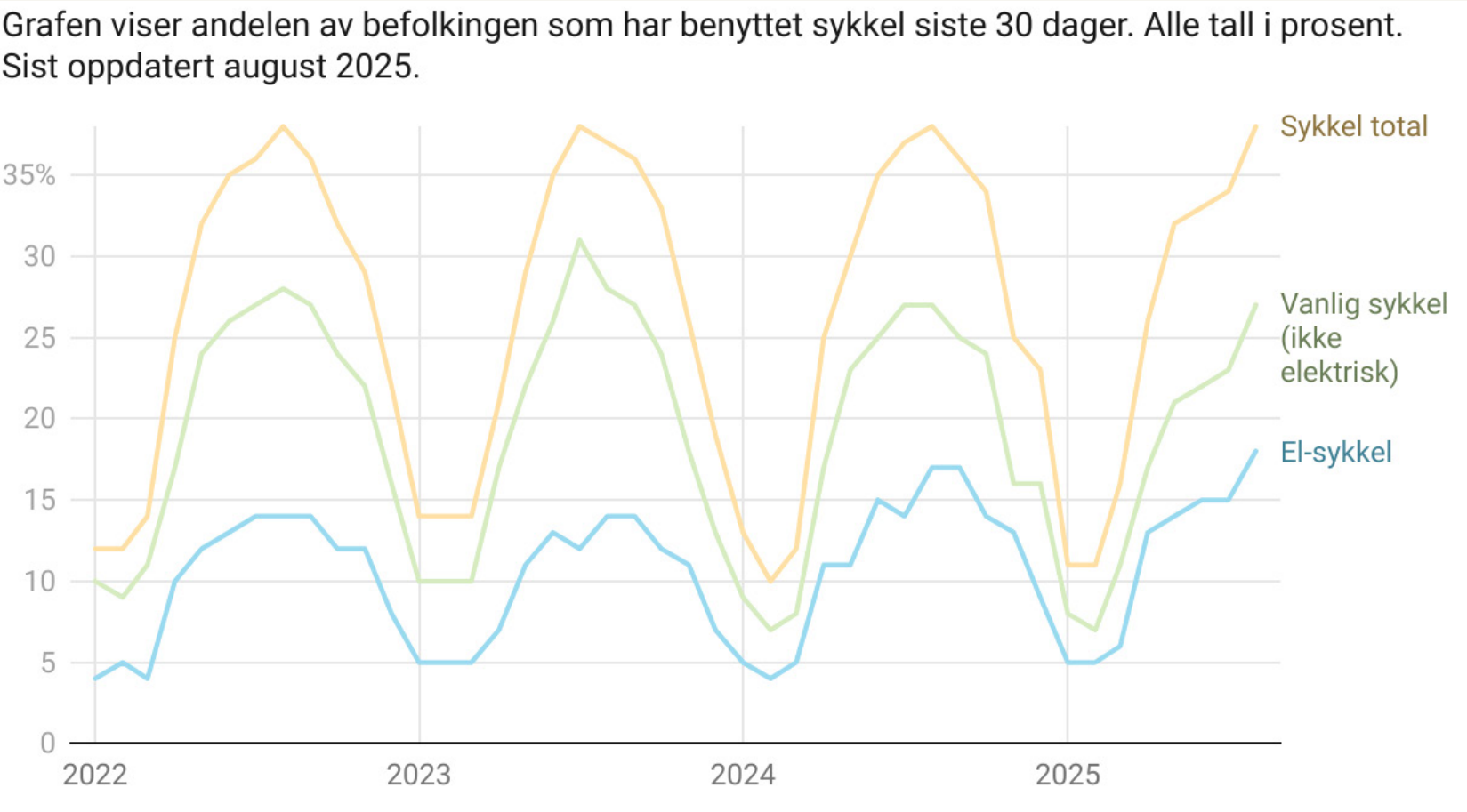
Hvor mange benytter sykkel i Oslo?

Sykkelbarometeret

En annen måte å måle sykkelbruk på, er hvor stor andel av befolkningen over 18 år som har benyttet sykkel siste 30 dager. Det får også fram svingningene i årstidene.

Grafene er landsgjennomsnitt, tabellen under for Oslo kvartalsvis.

Rundt 30-40 % av bosatte i Oslo har brukt sykkel siste 30 dager i sommerhalvåret, mens 10-15 % har gjort det i vinterhalvåret. Det er jevnere bruk av elsykkel over året enn vanlig sykkel.



Q1 2024	Q2 2024	Q3 2024	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025	NET	Oslo		
476	466	479	493	492	475	6854	BASE		
8%	24%	30%	20%	9%	24%	20%	Vanlig sykkel (ikke elektrisk)		
5%	12%	18%	13%	7%	15%	11%	El-sykkel		
11%	31%	41%	29%	15%	34%	28%	Sykkel total		

Kilde: [Syklistforeningen.no/sykkelbarometeret](https://syklistforeningen.no/sykkelbarometeret)

Hvor mange eier en sykkel i Oslo?

Tilgang til sykkel i befolkningen ser ut til å ligge stabilt, men økningen i tilgang til elsykkel har økt betraktelig.

Det er forskjeller mellom indre og ytre by på tilgang til sykkel, og særlig forskjell mellom ytre øst og vest i tilgang på vanlig sykkel. Merk at de som er definert å ha tilgang på elsykkel, også kan disponere vanlig sykkel i tillegg til elsykkel.

Dataene sier ikke noe sikkert om antall sykler, siden det spørres om "tilgang" og ikke eierskap. Noen har flere sykler, mens andre husstander kan flere personer dele på én sykkel. I de kartlagte boligprosjektene er det omlag 0,6 parkerte sykler per person, som er i tråd med andelen som har tilgang i sykkel i reisevaneundersøkelsen.

Tilgang til elsykkel øker sterkt

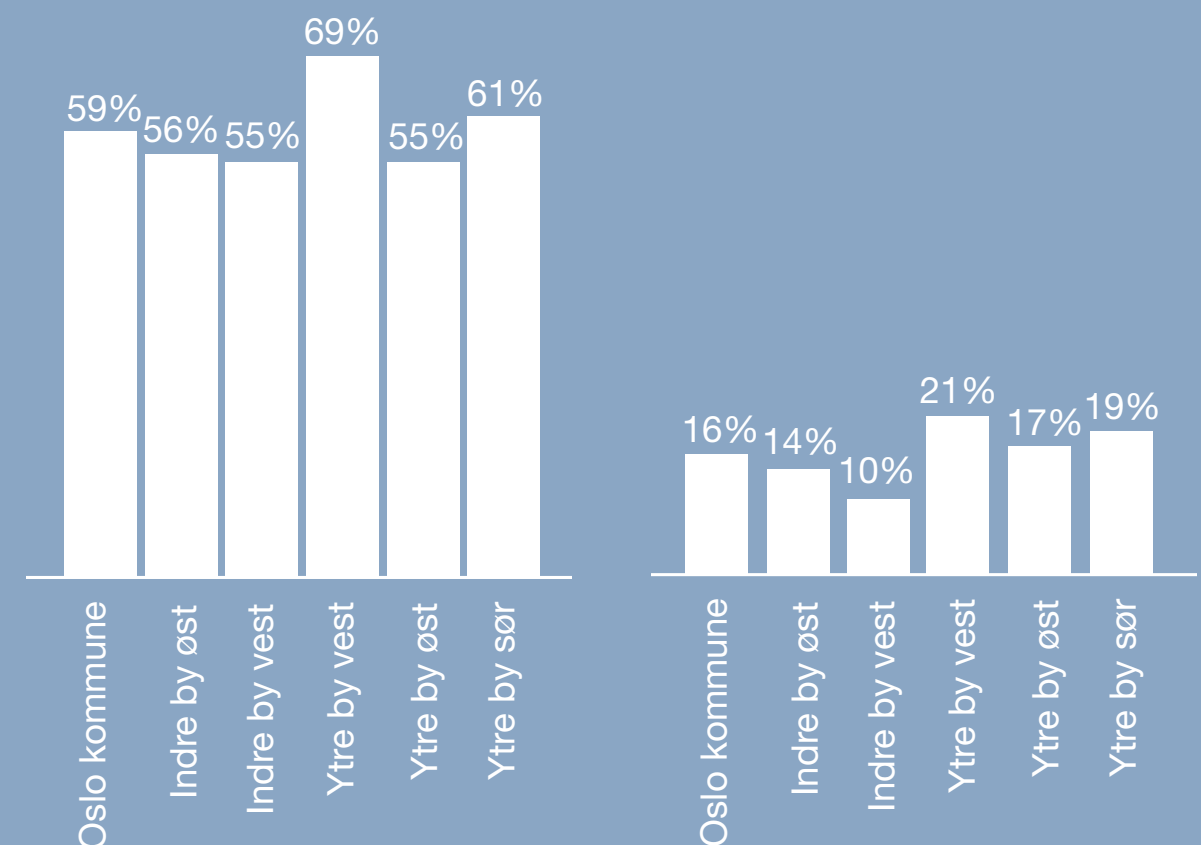
Tilgang til sykkel i befolkningen ser ut til å ligge stabilt, men økningen i tilgang til elsykkel har økt betraktelig. Det er forskjeller mellom indre og ytre by på tilgang til sykkel, og særlig forskjell mellom ytre øst og vest i tilgang på vanlig sykkel.

65 %

av befolkningen i Oslo kommune har tilgang på sykkel i brukbar stand (elsykkel eller vanlig sykkel).

Vanlig sykkel

Elsykkel



Kilde: Bymiljøetaten 2025: Reisevaner i Oslo. Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022/23. Utført av Norconsult for Bymiljøetaten.

Trender?

Flere elsykler

Stadig flere bruker elsykkel. Syklene er dyrere enn tradisjonelle tråsykler og krever derfor sikrere parkering. I Oslo stjeles rundt 6000 sykler i året. 43% av boligeiere i Oslo (Oslopulsen, YouGov 2022) er opptatt av at det finnes et trygt sted å oppbevare sykkel ved kjøp av ny bolig.

Nesten 40 % av sykkelreisene registrert i 2022/23 er foretatt med elsykkel. Andelen som har elsykkel (kun elsykkel eller både elsykkel og vanlig sykkel) har økt fra 7 prosent til 16 prosent siden 2018/19 (RVU 2022/23). En av fire av de som har tilgang til sykkel, har elsykkel.

Elsyklister sykler mer

Studier viser at de som skaffer seg elsykkel sykler betydelig lengre og oftere og reduserer bilbruken mer sammenlignet med dem som har vanlig sykkel, også når en kontrollerer for andre forhold (Fyhri og Sundfør, 2020).

Flere eldre - endrede mobilitetsbehov

Befolkningen vil bli betydelig eldre i årene framover, og størstedelen av befolkningsveksten vil skje i de eldste aldersgruppene. I løpet av det neste tiåret vil befolkningen bestå av flere eldre personer (65+ år) enn barn og unge (0-19 år). I 2050 forventes omtrent en av fem nordmenn å være 70 år eller eldre (SSB, 2024). Dette vil også ha påvirkning på mobilitetsbehovene og behovet etter plasser for f. eks. permobiler kan øke i boligprosjekter.



Evaluering av sykkelstrategien

I 2024 ble det gjennomført en evaluering av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025.

Evalueringen peker på i hvilken grad mål per innsatsområde er oppnådd etter en trafikklysmoell med rødt, gult og grønt. Det var tre innsatsområder som igjen hadde 8 tiltak knyttet til seg.

- 1) Innsatsområdet handlet om å øke sykkelandelen til 25% innen 2025. Dette er ikke oppnådd, den er per i dag ca. 8%.
- 2) Innsatsområdet handlet om å gjøre sykkelveinettet i Oslo tilgjengelig, framkommelig og trafikksikkert. Dette punktet har hatt høyest måloppnåelse, men det er fremdeles forbedringspotensialet for kvaliteten på infrastrukturen.
- 3) Innsatsområdet handlet om trygghet og om hvorvidt Oslo er en god og trygg sykkelby. Dette er vurdert til å være delvis oppnådd.



1C: Tilpass bygninger for parkering av sykler - Sjekkliste og sykkelparkeringsnorm

En detaljert sjekkliste og en sykkelparkeringsnorm for bygninger og områder utarbeides i løpet av 2015.

Vurdering av gjennomføring

Det er utarbeidet en sykkelparkeringsnorm for bygninger og områder. Det er definert en liste med krav i tillegg til minimumsnormer, selv om disse kravene ikke nødvendigvis sammenfaller med alle punktene i forslaget til sjekkliste som presenteres i strategidokumentet.

Sykkelparkeringsnormen ble vedtatt i 2022 som del av parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune. I 2017 vedtok bystyret midlertidig praktisering av krav til parkering i plan- og byggesaker 21.06.2017, sak 202), som inkluderte økning i krav til sykkelparkering.



Tiltaket er gjennomført, men ikke til oppgitt tid i strategien.

Sykkelparkeringsnormen var et tiltak under innsatsområde 1. Den har fått grønt lys (oppnådd). Kilde: Bymiljøetaten (2025): Evaluering av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025. Utført av EY og WSP på vegne av Bymiljøetaten.

Oppsummering av sykling i Oslo

Sykkelandelen langt fra målet

Dagens sykkelandel på rundt 8 % er langt unna målet om 25%.

Sykkeleierskap

For sykkelparkeringen i boligprosjekter er sykkeleierskap en viktig faktor, da de som eier en sykkel uansett må ha en plass å parkere den.

Årstidsvariasjoner

For kontor og andre formål er det sannsynlig at vær og årstidsvariasjoner påvirker mer.

Flere elsykler

Setter andre krav til sykkelparkeringens kvalitet - det er ikke mulig å sette en lastesykkel i andre etasje i et to etasjes stativ og en dyr sykkel krever en trygg sykkelparkering med et trygt stativ.

Flere eldre - endrede mobilitetsbehov

Flere eldre forventes å påvirke behovet for parkering av også andre små framkomstmidler, som permobiler.

Kartlegging av sykkelparkering i Oslo og omegn

Hva er kartlagt og når?

Vi har kartlagt 17 boligprosjekter og 13 kontorbygg. Boligprosjektene er ferdigstilt mellom 2015-2025. Noen kontorbygg er eldre enn dette.

Vi har registrert kvantitative forhold som antall stativer og antall sykler, hvilke stativer, om det er servicefasiliteter som garderobe, sykkeldusj og verktøy. Vi har også gjort kvalitative vurderinger av ankomst med sykkel til sykkelparkeringen og en beskrivelse av plasseringen sykkelparkeringen har i prosjektet.

Kartleggingen er gjort sensommeren 2025. Vi har notert værforhold og temperatur på kartleggingstidspunktet.

Boligprosjektene har vi kartlagt på kveldstid på hverdager, hovedsakelig mellom kl 18 og 22 i uke 32, 33 og 34.

Kontorprosjektene har vi kartlagt på dagtid etter at skoleferien var over, på hverdager mellom 10 og 14 i uke 34, 35 og 36. Det var oppholdsvær og sommertemperaturer på undersøkelsesdagene.



Sykkelparkering ute med rammestativer, ett stativ til to vanlige sykler, i Løren Botaniske.

Prosjekter registrert sykkelparkering

Hovedformål bolig (17)

Oslo (13)

Poppelhagen, Sæter
Frysja borettslag, Frysja
Passasjen Vollebekk
Green park, Sandaker
Grefsen stasjon, Sinsen
Vertikal Nydalen
Kværnerbakken, Kværnerdalen
Vollebekk Torgkvartal
Løren botaniske
Ammerud Stasjon
Schlägergården Hage, Lilleaker
Humlehagen, Ensjø
Lilleaker Vest

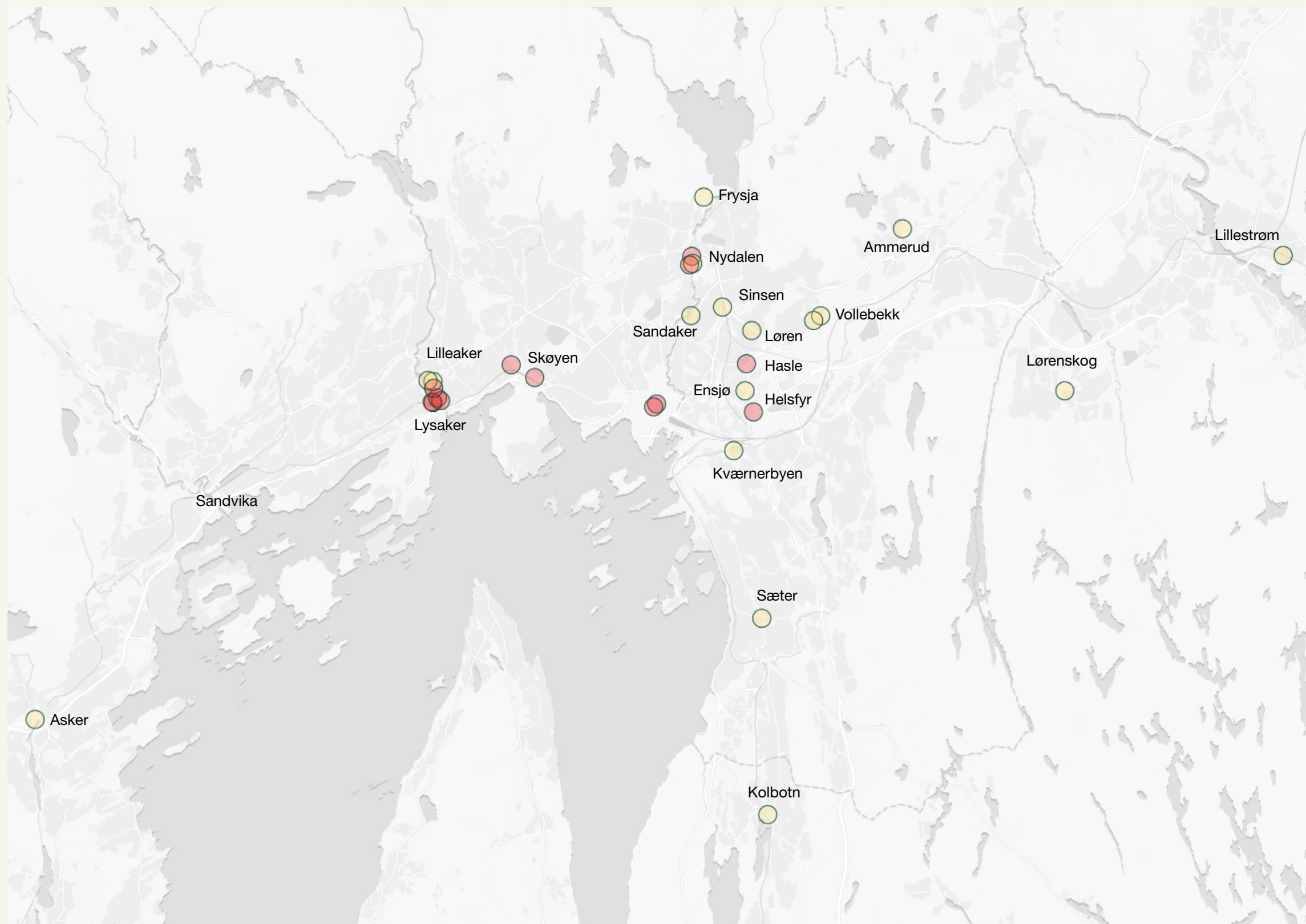
Akershus (4)

Lørenskog Hageby
Kvarteret Nestunet trinn 1, Lillestrøm
Wesselkvartalet, Asker
Skolebakken K, Kolbotn

Hovedformål kontor (13)

Oslo (alle)

Lilleakerveien 2 A-B, Lilleaker
Lilleakerveien 4 E, Lilleaker
Lilleakerveien 6, Lilleaker
Lilleakerveien 8, Lilleaker
Gullhaug torg 5, Nydalen
Nydalsveien 28, Nydalen
Møllergata 4, Hammersborg
Møllergata 12, Hammersborg
Økernveien 94, Hasle
Harbitz torg, Hoff
Mustads vei 1, Lilleaker
Verkstedveien 1, Skøyen (tall Entra)
Fyrstikkalleen 1, Helsfyr (tall Entra)



● Bolig ● Kontor



Eksempel på kartlegging

Beregningsområde-projektområdet		Fysjalia barrettslag / del av Fysjiparken	
Arealliste			
Nº BRA			
Ant. plasser			
Ant. pl. i stativ		154	
Area (m² BRA)		12 +	28 + 14 + 22 + 22 + 28 + 156
I stativ			
Utenom stativ			
I stativ		13 + 106 + 39	
Utenom stativ			
I stativ		50 + 39	
Utenom stativ			
Totalt		85 plasser	

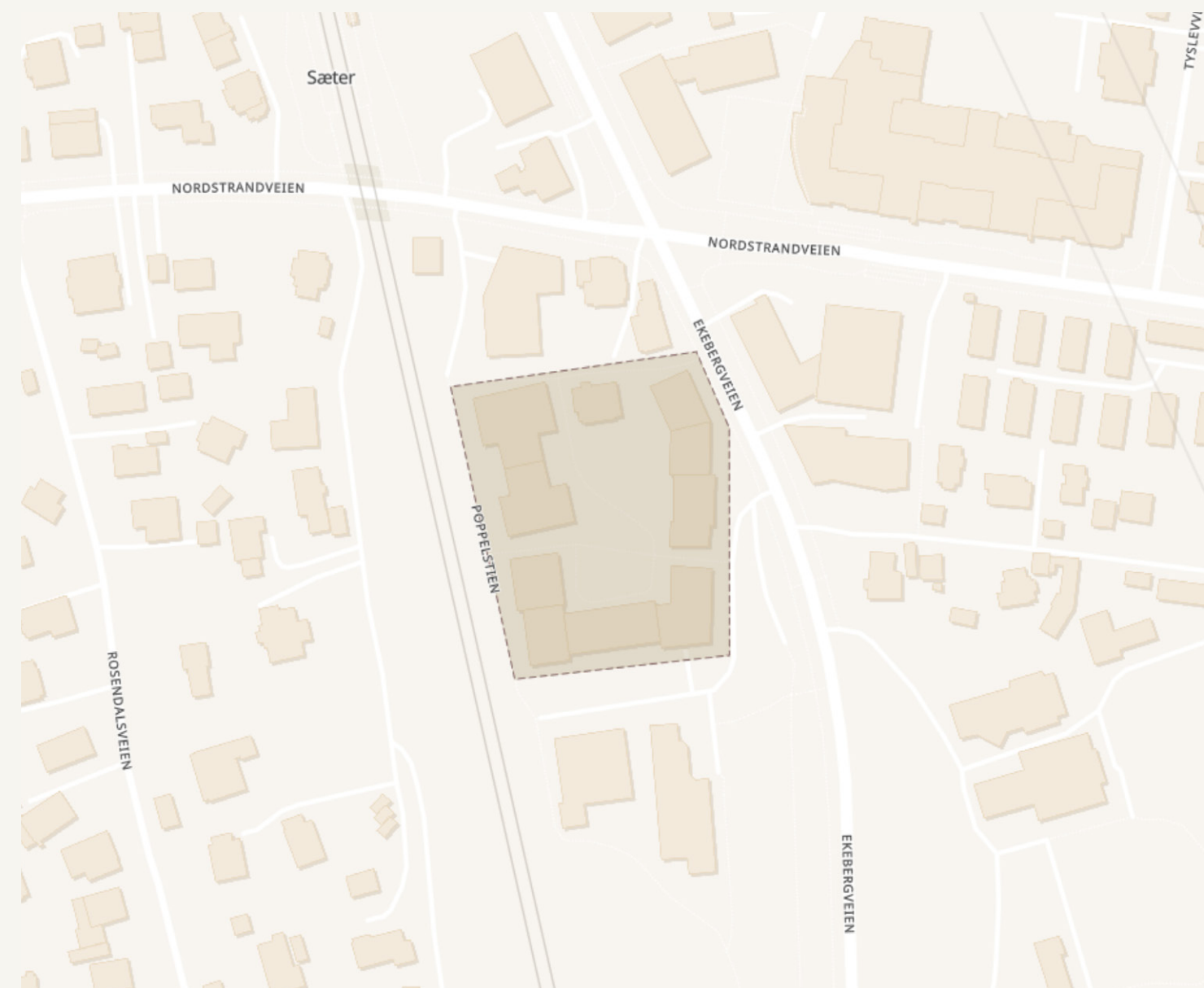
Eksempel #1: bolig

Poppelhagen, Sæter, Nordstrand, Oslo

Hovedformål	Bolig
Andre formål	Seniorsenter, næring 1. etasje
Ferdigstilt	2024
BRA m²	12 400 (750, 150)
Antall leiligheter	135
Snitt leilighetstr.	92 m²
Type stativer	Toetasjes uten nedtrekk inne Forhjulstativ ute (rammestativ montert 90 gr.)
Beliggenhet	Hovedsykkelrom i 1. etasje, flere mindre arealer i U1
Adkomst	Trinnfri til sykkelrom i 1. etasje, rampe til U1

Sykkelparkeringen i dette prosjektet hadde flere lokasjoner. Hovedsykkelparkeringen har inngang mot gårdsrom og var i 1. etasje i tilknytning til et fellesrom med verktøy og spylemuligheter som man går gjennom for å komme til sykkelparkeringen. Det var trinnfri adkomst og automatiske dører.

Parkeringen med nest størst antall sykler lå i U1 i tilknytning til gate sør i prosjektet, enten via samme rampe som bil gjennom garasjeport, eller via sidedør med rampe.



Antall sykler registrert per 100 m² BRA



Tall

Sykler parkert inne:	58
Sykler parkert ute:	5
Totalt antall sykler parkert:	63
Plasser iht. norm:	399

Kvalitet

God kvalitet med fellesrom og logisk adkomst, mange toetasjes stativer uten nedtrekk inne. Noen plasser plassert noe utrygt blant bilparkeringsplasser - men nære trappeoppganger.



Poppelhagen, Nordstrand, Oslo

1 Høy kvalitet på sykkelparkeringen ute (ved å snu stativene 90 grader, kunne man økt kvaliteten på parkeringen - syklene hadde fått bedre støtte, og hadde passet flere typer sykler).

2 Nedkjøring til sykkelparkering i U1 har rampe sammen med biler eller separat dør. Sykkelparkeringen ligger rett på innsiden.

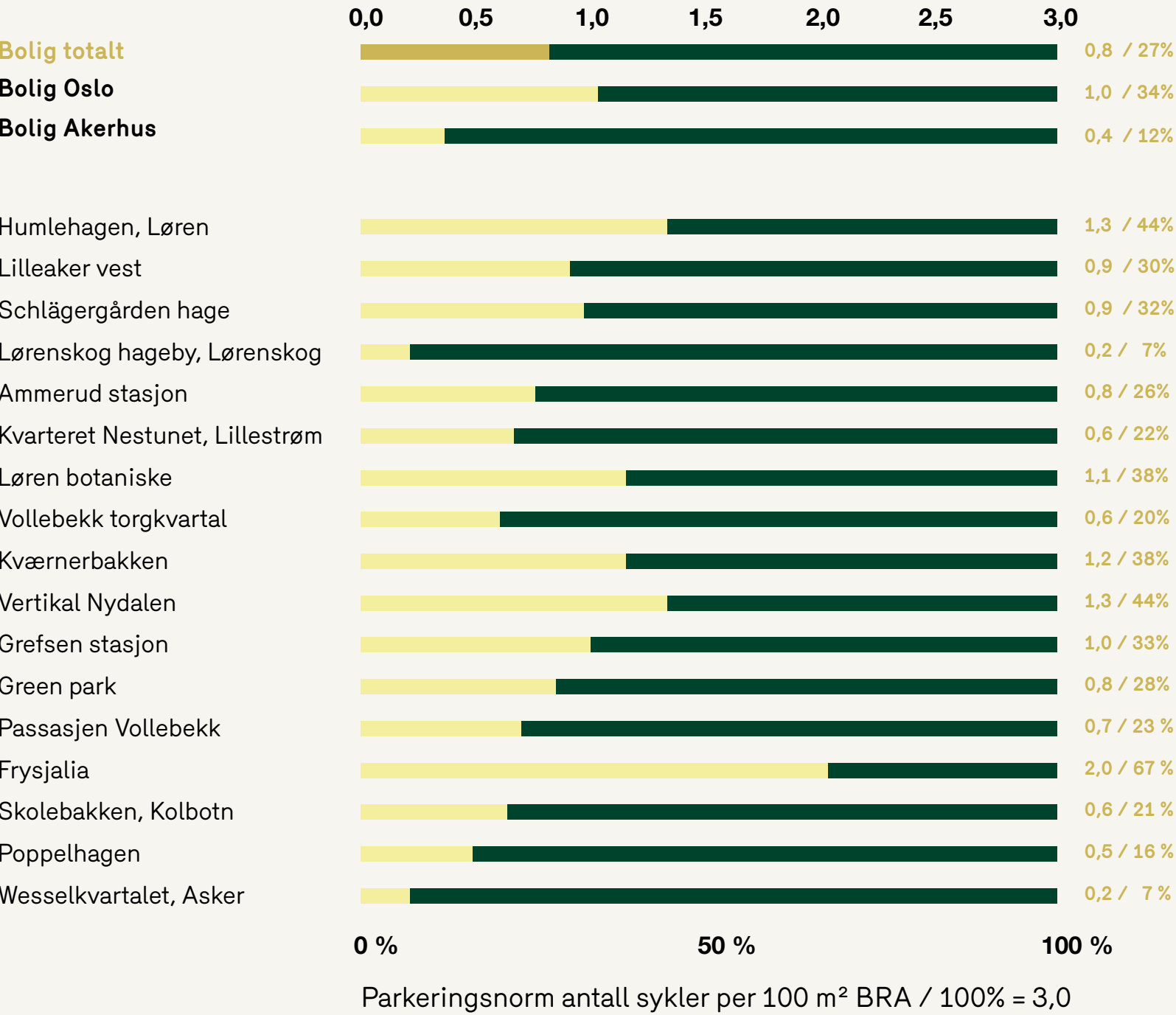
3 Lav kvalitet på stativene plassert på restarealer i p-kjeller sammen med biler, men de er i bruk - kanskje fordi de er nære oppgangen til boligene/heis?

4 Verktøy til enkle reparasjoner og skiprepp sammen

5 Toetasjes stativer inne i sykkelrom i 1. etasje med god kobling til gårdsrom og fellesrom med sykkelvask og mekkestativ.



Samlet kartlegging: bolig



Stolpene viser belegg av parkerte sykler opp mot parkeringsnormen for bolig.



Omlag 70% av plasser satt av til sykkel står tomme. Det er i de fleste boligprosjektene brukt toetasjes stativer - der øvre nivå har få eller ingen sykler.



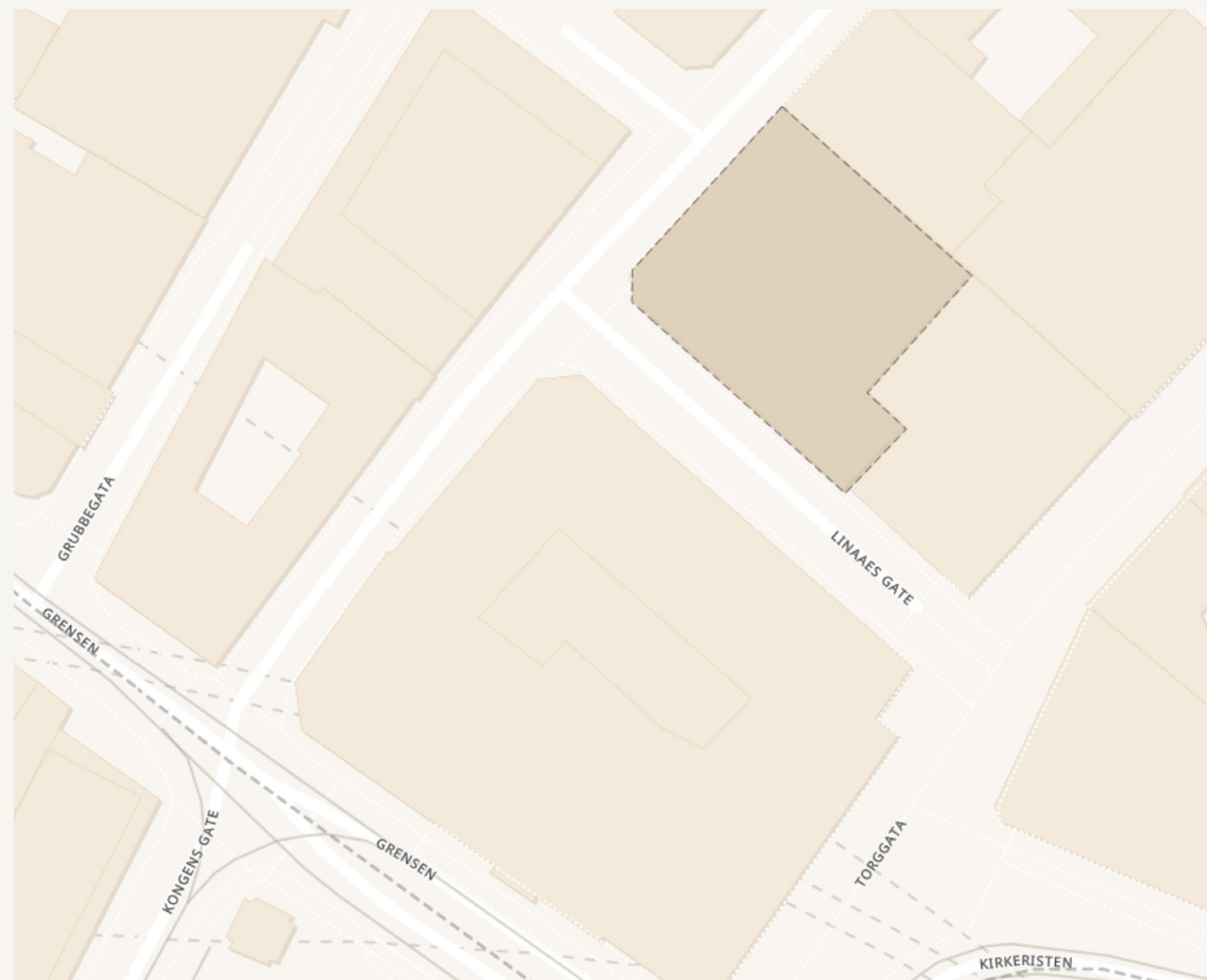
Selv om mye av sykkelparkeringen utendørs uten tak er forsegggjort og logisk plassert, er den lite brukt. Dette er en tendens i alle boligprosjektene. Der det er etablert skur med gode stativer er belegget noe høyere.

Eksempel #2: kontor

Møllergata 4, Hammersborg, Oslo sentrum

Hovedformål	Kontor
Andre formål -	
Ferdigstilt	2025 (åpnet august)
BRA m²	6917
Type stativer	Toetasjes med hydraulisk nedtrekk inne
Beliggenhet	U1
Adkomst	U1 – bred rampe med tydelig skilting

Sykkelparkering med funksjonelle og estetiske løsninger i kjeller. Tydelig skilting til sykkelparkering. Toetasjes stativer med hydraulisk nedtrekk og avsatt areal uten stativer til elsykler. Garderobe, dusj, lademulighet for elsykkel, tilrettelagt for vask av sykkel, mekk. Sykkelparkeringen var relativt ny ved registreringstidspunktet, så det er mulig at registrert bruk er noe lav. Den er allikevel tatt med som eksempel for å vise en godt tilrettelagt sykkelparkering med logisk adkomst, funksjonelle og estetiske løsninger.



Antall sykler registrert per 100 m² BRA



Tall

Sykler parkert inne:	14
Sykler parkert ute:	0
Totalt antall sykler parkert:	14
Plasser iht. norm:	173

Kvalitet

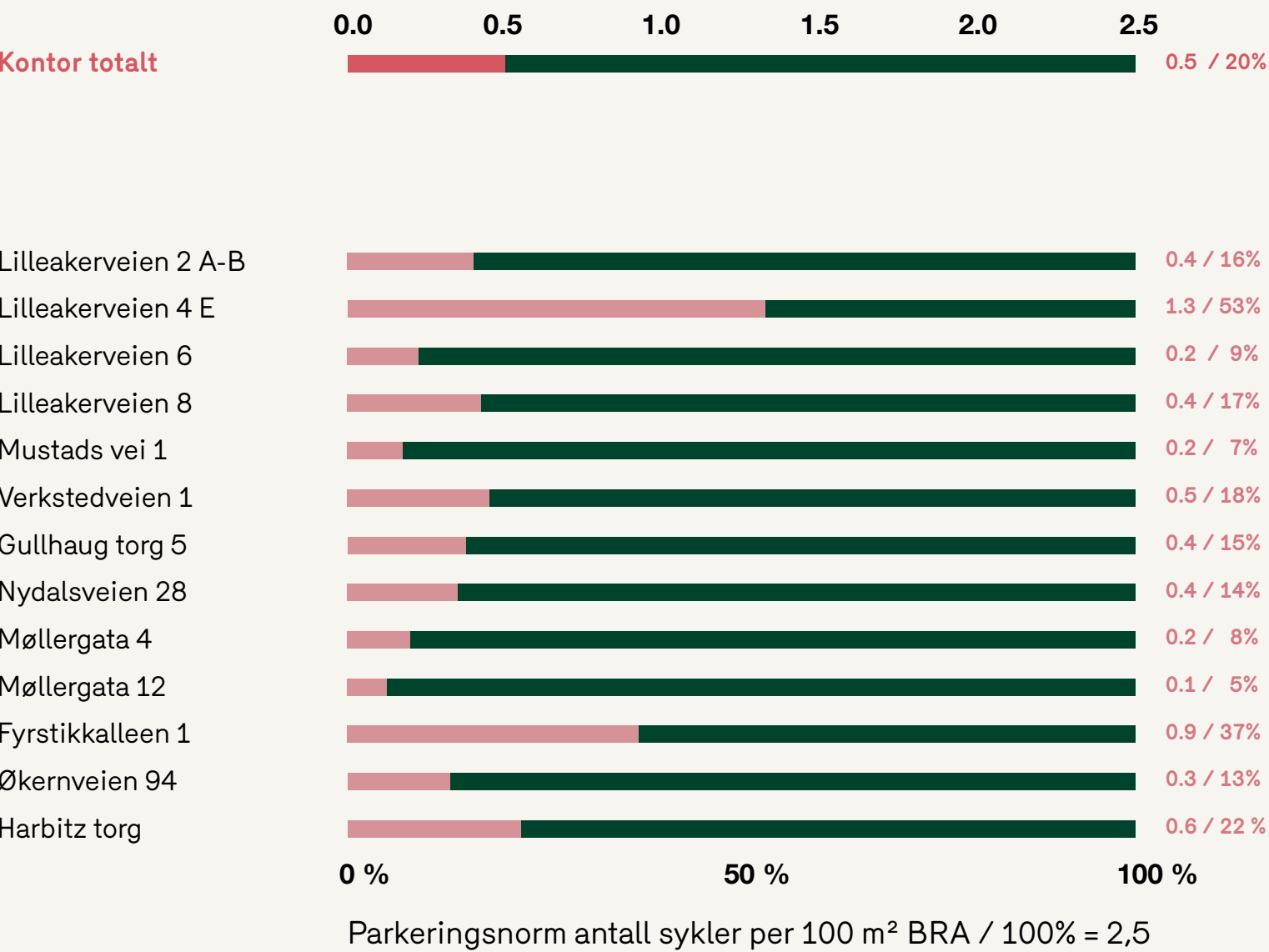
God kvalitet, logisk adkomst, funksjonelle og estetiske løsninger, tilrettelegging for både vanlige tråsykler (to etasjer med hydraulisk nedtrekk) og el-sykler/lastesykler).



Møllergata 4, Hammersborg, Oslo

- 1 Tiltalende parkering, toetasjes stativer med hydraulisk nedtrekk
- 2 Spylemuligheter for sykkel
- 3 Låsbare garderobeskap
- 4 Fine fasiliteter
- 5 Oversiktlig og godt merket

Samlet kartlegging: kontor



Stolpene viser belegg av parkerte sykler opp mot parkeringsnormen for kontor.

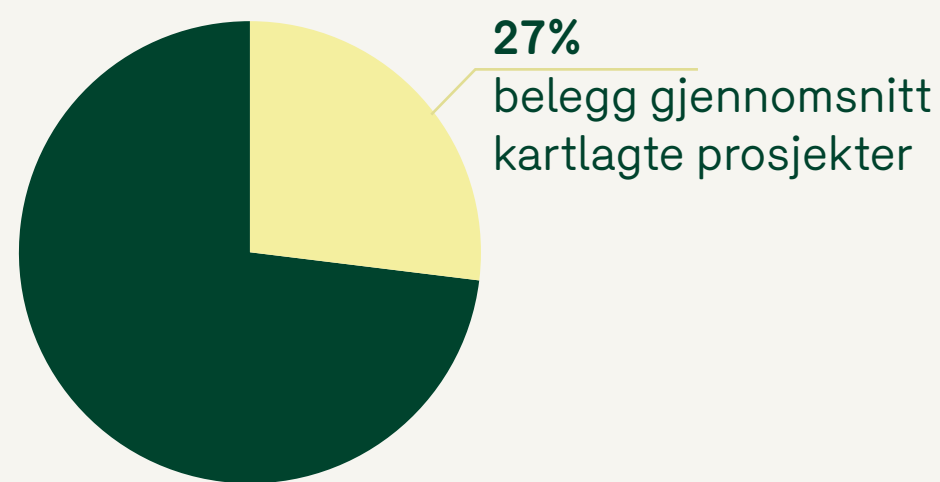


Omlag 80% av plasser satt av til sykkel står tomme. Øvre nivå er lite brukt, også for sykkelparkering i kontorbygg.



De fleste kontorbyggene tilbyr servicefunksjoner som spyling av sykkel, garderober og verktøy til enkle sykkelreparasjoner i tilknytning til sykkelparkeringen. Vi har ikke funnet sammenhenger mellom antall parkerte sykler og tilgangen til ekstra fasiliteter.

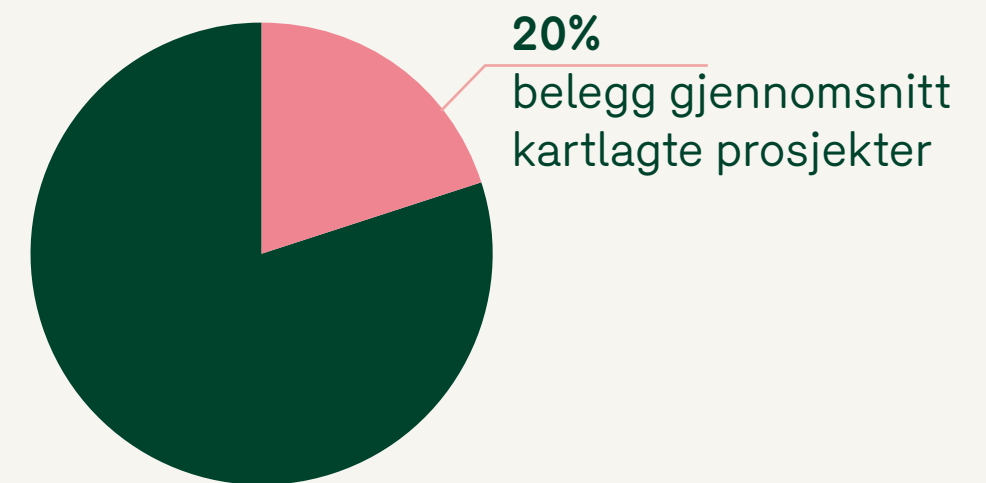
Resultat: det er 70-80% ledig kapasitet sammenlignet med norm



Bolig

Normen for bolig er i dag 3,0 sykler per 100 m² BRA.

Kartleggingen viser et gjennomsnittlig belegg opp mot norm på 27 % som tilsvarer 0,8 sykler pr 100 m² BRA. Det vil si at 73 % av sykkelparkeringen står tom sammenlignet med normkravet. Dette tallet er da også inkludert fire prosjekter i sentrum av Kolbotn, Lørenskog, Lillestrøm og Asker. Regner man kun prosjektene i Oslo er belegget 34% som tilsvarer 1,0.



Kontor

Normen for kontor er i dag 2,5 sykler per 100 m² BRA.

Kartleggingen viser et gjennomsnittlig belegg opp mot norm på 20 % som tilsvarer 0,5 sykler per 100 m² BRA. Det vil si at 80 % av sykkelparkeringen står tom sammenlignet med normkravet.

Resultat: det er potensial for økt kvalitet

Innendørs er det en overvekt av toetasjesstativer uten hydraulisk nedtrekk. Det er også trangt mellom sykkelparkeringsplassene noe som ytterligere forringer kvaliteten og gjør det tungvint å ta inn og ut sykler.

Utendørs er det en overvekt av rammestativ av den smaleste varienten uten tverrstag. Der disse er plassert slik at sykkelrammen kan lenes inntil og så låses i ramme og forhjul gir dette en trygg parkering. Det meste av sykkelparkeringen som står utendørs er uten tak.

Behov for økt kvalitet

Det er jevnt over er dårlig kvalitet på sykkelparkeringen, særlig med tanke på stativer. Det er kvantitet over kvalitet. Det er ofte toetasjes stativer - gjerne uten hydraulisk nedtrekk - som gjør det tungt, trangt og vanskelig å plassere sykkelen både i under- og overetasjen. Gjennomgående er det svært få parkerte sykler

i overetasjen. Det er vanskelig å parkere og låse en sykkel til disse stativene og utformingen og behovene henger ikke sammen. Flere skaffer seg el-sykler og toetasjes stativer er lite egnet til disse (på grunn av vekt og/eller størrelse).

I enkelte prosjekter der sykkelparkeringen var fordelt over flere rom, kunne noen rom ha fulle stativ. Det kunne se ut som dette var de enkleste rommene å komme til, som lå i 1. etasje trinnfritt, eller rett ned rampe til U1. Det viser at en viktig kvalitet er god og logisk tilgang til sykkelparkeringen.



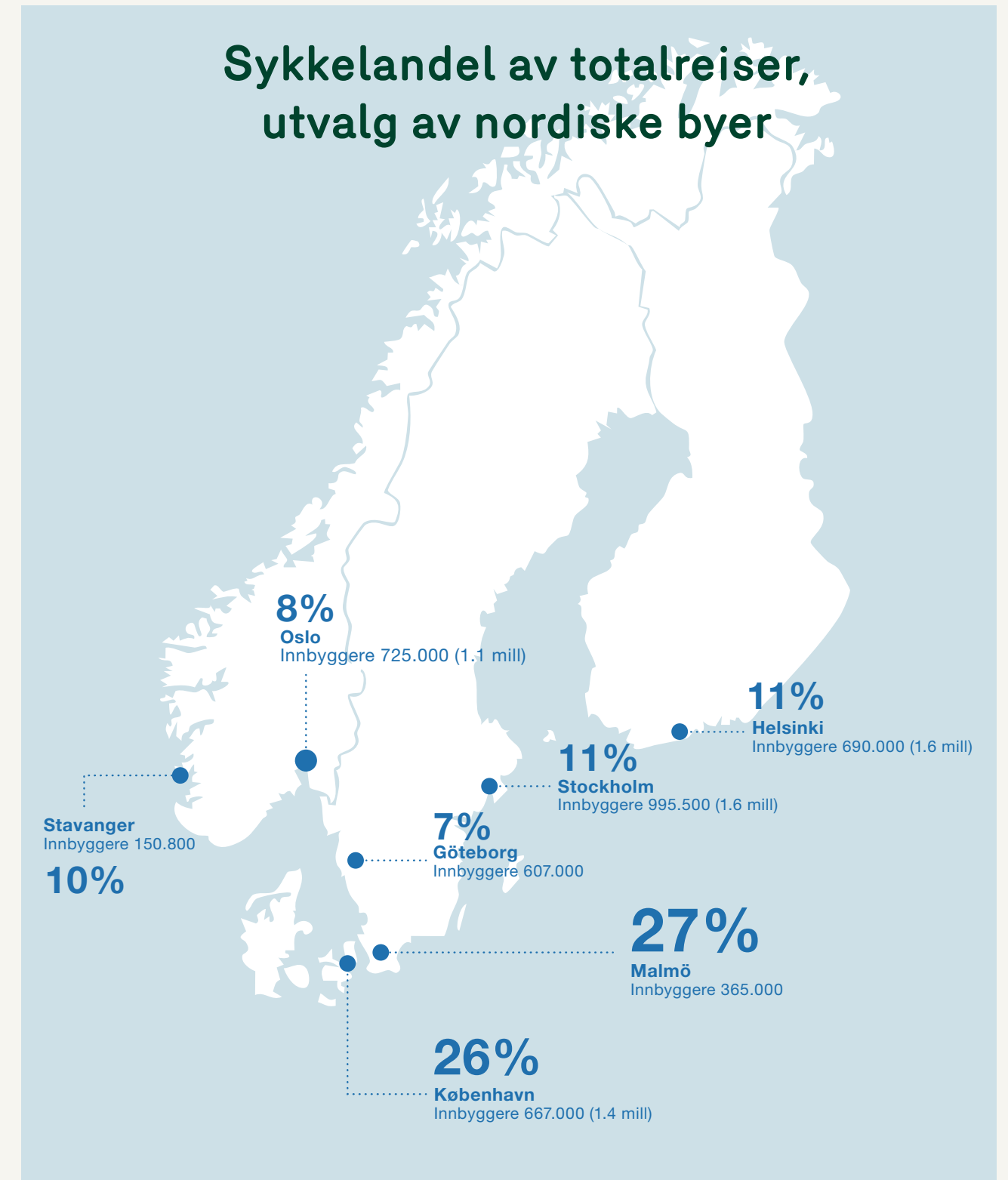
Normen i nordiske byer

Utvalg av byer

Valg av byer er gjort med utgangspunkt i størrelse og innbyggertall i naboland som Oslo typisk sammenligner seg med. I tillegg er Stavanger inkludert som har høyest andel syklende i Norge. Tilgjengelighet på dokumenter var også en forutsetning for utvalget.

Gøteborg ligger svært jevnt med Oslo i andelen totale reiser på sykkel. Stavanger, Stockholm og Helsinki ligger litt over, mens København og Malmö er byer med høy andel syklende, på nivå med det Oslo har mål om, og har satset på sykkel lengre enn andre byer i Norden. Det er interessant å sammenligne normer for sykkelparkering for å få et inntrykk av hvor innarbeidet bruken av sykkel er på totale reiser.

Illustrasjonen til høyre viser byenes omtrentlige sykkelandel av totale reiser. Det må imidlertid presiseres at disse tallene måles og defineres på litt ulike måter fra by til by, og mellom år.



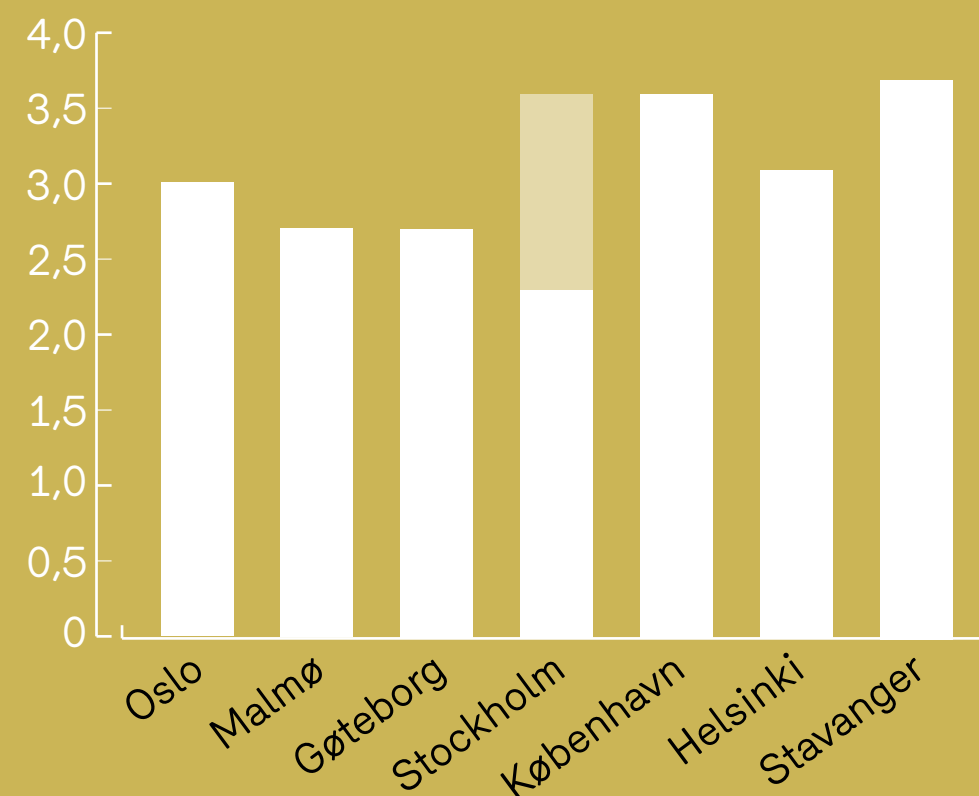
Sammenligning av normtall

Flere andre nordiske byer har også den utfordringen at det bygges for mye sykkelparkering, blant annet Gøteborg og Stavanger. Stavanger har en høyere norm enn Oslo for bolig, men har en geografisk soneinndeling for normen for kontor. Gøteborgs norm ligger noe under Oslo (2,7 mot 3,0) for bolig, og har en kontornorm som er i et spenn mellom 0,8 og 1,6.

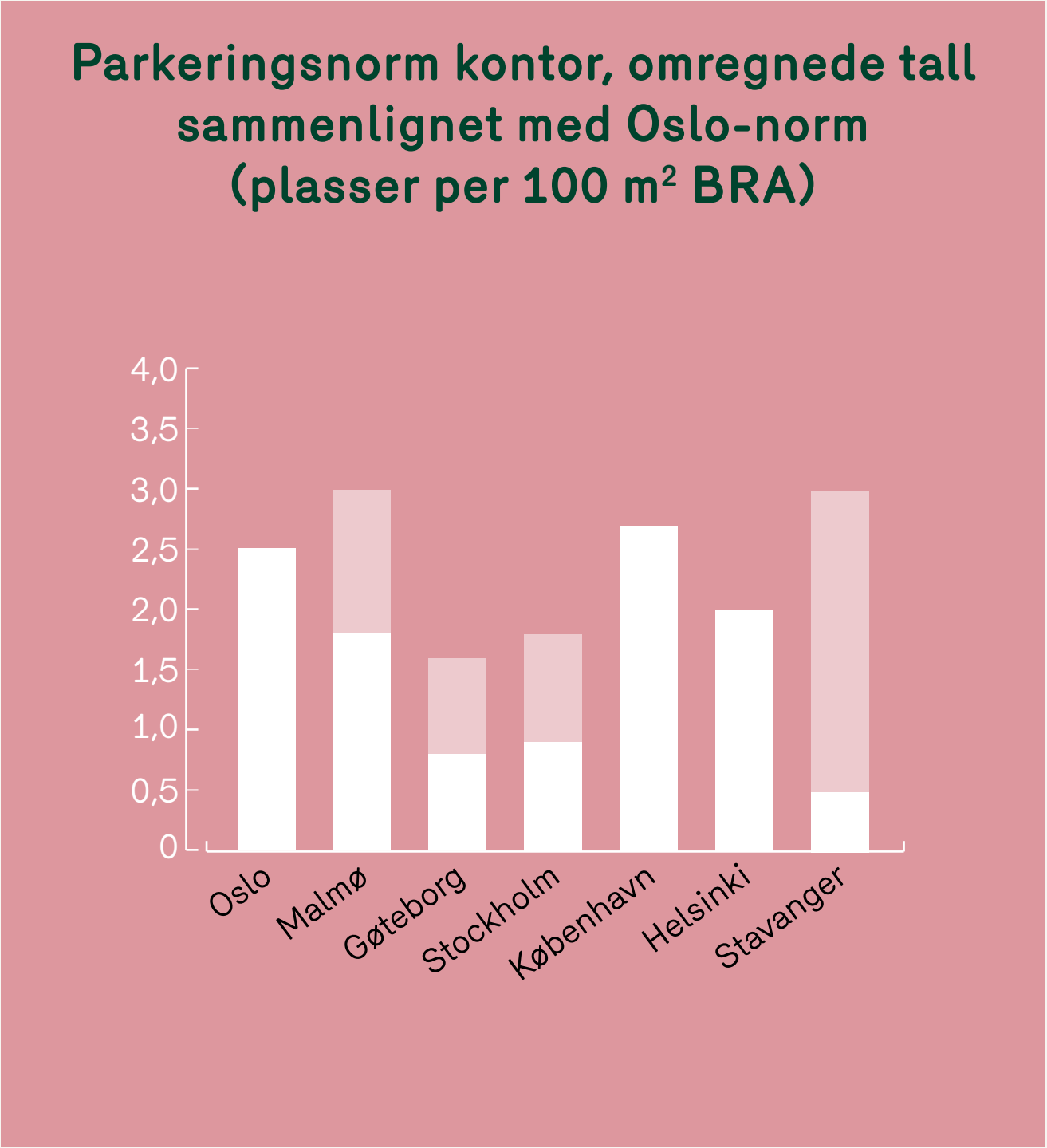
For å kunne sammenligne normtallet for de nordiske byene med Oslo kommunes norm, har vi regnet om de nordiske byenes norm. Disse bruker i all hovedsak bruttoareal – altså antall sykler per m² BTA. Vi har omregnet normtallet til å være per m² BRA for disse byene ved å justere fra BTA til BRA ved å dele på 1,1.

For bolig ser vi at Malmø, Gøteborg og Stockholm har noe lavere norm (men Stockholm opererer med et spenn) og de andre byene har høyere norm.

Parkeringsnorm bolig, omregnede tall sammenlignet med Oslo-norm (plasser per 100 m² BRA)



For kontor er det Helsinki og København som ligger nærmest nåværende Oslo-norm. Stockholm ligger under, mens både Malmø og Stavanger opererer med soner for kontor og næringsbygg.



Hvordan oppleves normen i andre byer?

For å få et inntrykk av hvordan parkeringsnormen oppfattes i de andre nordiske byene, gjennomførte vi en uformell ringerunde og hørte med planleggere i de ulike byene. Denne informasjonen er selvsagt ikke uttømmende og må ytterligere følges opp.

I Gøteborg, som har en norm tilsvarende 2,7 per 100 m² BRA omregnet til Oslo-norm, er det en generell oppfatning at det bygges for mye sykkelparkering i boligprosjekter. Idag er startverdien 2,5 sykkelparkeringsplasser per leilighet. Om 75 % eller flere leiligheter er små (opptil 50 m²) senkes det til 2,0 spp/leil. Ved 25 % fireroms eller større høynes tallet til 3,0 spp/leil. Ned- eller oppjustering i tallet gjelder da for hele eiendommen, ikke bare de små eller store leilighetene. Slik vi har forstått det gjennom samtaler med en planlegger innen grønn mobilitet, ventes det en endring. Det er forespeilet at normtallet nedjusteres til en startverdi på 2,0 og at kravet blir 1,5 spp/leil. for små leiligheter og 2,5 spp/leil. for store. Dette gjelder kategorien "flerbostadshus".

I Stavanger står det også mange ubrukte stativer og mye ubrukt areal avsatt til sykkelparkering i boligprosjekter og mye av sykkelparkering som bygges har lav kvalitet. En lokal reguleringsarkitekt peker på behovet for å fremme kvalitet,

og at man bør ha et bredere perspektiv på hva myk og grønn mobilitet er og hva det krever. Grønn mobilitet er ikke bare sykler, men også el-rullestoler og barnevogner.

I København virker ledig parkeringskapasitet og at kravet oppleves for strengt i reguleringssaker, å være en mindre kjent problemstilling. Mange parkerer ofte utendørs. Mange eier billigere sykler enn det vi ser i Oslo. At for mye ledig kapasitet er ukjent, støttes også opp av at København er eneste by i utvalget med flere sykler enn innbyggere. Byen har en sykkelandel på reiser til arbeid og skole på 40-50 % (Københavns kommune, 2023).



Rushtid i København.

Kan Oslo lære av andre byers normer og praksis?

Normen i de andre nordiske byene bygger ikke ene og alene på en logikk med et gitt antall sykler per antall areal per formål. Her følger noen eksempler på alternativer til å fastsette og praktisere en norm:

Størrelsen på leiligheter tas i betraktning

Normen i Stockholm og Stavanger tar hensyn til leilighetsstørrelse, mindre leiligheter gir lavere normkrav per leilighet. Gøteborg gir mulighet for reduksjon i normen dersom det er mange små leiligheter.

Normen differensieres ut fra geografiske soner

En soneinndeling der normen er høyere sentrumsnært enn i periferien praktiseres av Malmø og Stavanger for kontor og næring.

Normen tar utgangspunkt i antall beboere/ansatte

For flere av de andre nordiske byene er det vanlig at normen for kontor tar utgangspunkt i antall ansatte.

Det er et spenn i normtallet

Et spenn i normen praktiseres i Stockholm ut fra kontekst og beligghenhet. Dette for å tilpasse normen til det særskilte prosjekt.

Normen er veiledende fremfor et absolutt krav

Dette gjelder for Helsinki og for Stockholm. En utredning kreves og dens resultat gjelder da foran sykkelparkeringstallet.

Redegjørelser kan argumentere for å avvike fra kravet

Praktiseres i Stockholm og Gøteborg. For eksempel for eldreboliger, mindre leiligheter og beligghenhet.

Hva kan Oslo lære av?

En praksis - der normen faktisk er normgivende og ikke et absolutt krav - for eksempel ved at man kan argumentere for en lavere norm med en redegjørelse som sannsynliggjør fraviket - anbefales innført.

Diskusjon

Analyse og viktigste funn oppsummert

Det er ikke tvil om at tallmaterialet for de undersøkte prosjektene viser at dagens parkeringsnorm er høyere enn behovet. Spørsmålet er om og hvor mye de eventuelt kan reduseres for å fortsette å bygge opp under målet om framtidige økte sykkelandeler og framtidige behov.

Konsekvensene av overkapasitet

Konsekvensene av at sykkelparkeringsplasser står tomme er store, spesielt med tanke på klimagassutslipp og byggekostnader. Det påvirker også bokvalitet (uteområder) og tiltroen til virkemidlene for et skifte til grønn mobilitet.

Klimagassutslipp (i kg CO₂-ekv.) fra å bygge 1 m² BTA (oppvarmet) kjeller er **216** iht. DIBK (2023). Dette tilsvarer en flytur for en person tur/retur London.

Å redusere sykkelparkeringsnormen med **en tredel** for boligformål kan gi store besparelser i CO₂-utslipp om det betyr at man kan redusere kjellerarealet:

- For et boligprosjekt med **100** enheter kan besparelsen i kg CO₂-ekvivalenter være **47 000** som tilsvarer cirka 180 reiser tur/retur London eller omtrent fire nordmenns gjennomsnittlige årlige klimafotavtrykk.
- For et boligprosjekt med 100 enheter: Dersom man legger til grunn en byggekostnad på **30 000** per m² kjellerareal utgjør det en kostnadsbesparelse på **5,3 millioner** kroner, eller 53 000 kr per leilighet.

* Referanseverdiene for utslipp fra materialer i kjeller er hentet fra DSB og DIBK, 2023, i tråd med veilederen til TEK 17 § 17-1: Der oppgis oppvarmet kjeller å tilsvare 261 kg CO₂-ekv./m² BTA. Regnestykket baserer seg på en gjennomsnittlig boligstørrelse på 78 m² BRA som gir et en total BRA på 7800 for 100 enheter. Dette gir krav til p-norm for sykkel med dagens krav (3,0) på 234. Hadde normen vært 2,0 ville det gitt krav 156 plasser. Et gjennomsnittssareal for en sykkelparkeringsplass er beregnet til 2,1 m². Dette gir en reduksjon i areal på 178 m² BTA. Omregning fra BRA til BTA er gjort med en faktor på 1,11.

Hva en redusert norm også må hensynta

Sykkeleierskap

For bolig er dimensjonerende faktor hvor mange sykler folk ønsker å eie, og om det er behov for at flere eier sykkel for å nå målet om økte sykkelandeler.

Mye tyder på at det ikke er sykkleierskapet som er begrensende faktor for å nå målet. Samtidig forventes at flere vil skaffe elsykkel som er tyngre og stiller andre krav til sykkelparkering.

Sesongtopper

For øvrige formål som kontorer, handel, service og skoler mv. er det sannsynlig at sykkelbruken vil være dimensjonerende. Det vil si hvor mange som sykler på en god sommerdag og som trenger parkering samtidig. Her spiller vær og sesong mer inn, og man bør planlegge for toppene.

Sambruk

Hvor lenge en sykkel står parkert er også en faktor når man planlegger sykkelparkering. For eksempel vil de som parkerer på jobb ha behov for en plass hele dagen, mens de som skal handle trenger det en halvtime eller time. Dette må normene ta hensyn til.

Tyngre sykler øker (elsykler)

Elsyklistene sykler mer og lenger, og større deler av året - og antall elsyklister øker.

Byggets levetid og fleksibilitet

Et bygg skal kunne ivareta sykkelparkering mange år fram i tid.

Barn og unge

Det er viktig at sykkelparkeringen er god og enkelt tilgjengelig også for barna og ungdommene slik at de i større grad selv kan komme seg til fritidsaktiviteter.

Dårlig kvalitet på sykkelparkering kan være en barriere for sykling

Om du har en dyr sykkel, vil du ikke ta sjansen på å parkere den et sted der du ikke er sikker på om den står trygt. Dårlige stativer eller plassering kan være en typisk barriere for sykkelbruk, da trygg sykkelparkering i hver ende av reisen er viktig.

Mye tyder på at kvalitet på sykkelparkeringen er viktigere enn kvantitet for å øke sykkelandelen. Det kan være lettere å få til god lokalisering av sykkelparkeringen når kravet til antall plasser reduseres.

Så – hva bør gjøres med normen?

Minimumskravet bør reduseres

Det er ikke en overdreven sykkelnorm som får folk til å sykle mer. Trygg og god sykkelparkering i hver ende av sykkelreisen er viktig – og trygg sykkelparkering er i evalueringen av Oslo kommunes sykkelstrategi beskrevet som en muliggjørere for mer sykling. Men høy sykkelparkeringsnorm kompensere ikke for utrygge sykkelveier og lite logiske, usammenhengende sykkelforbindelser.

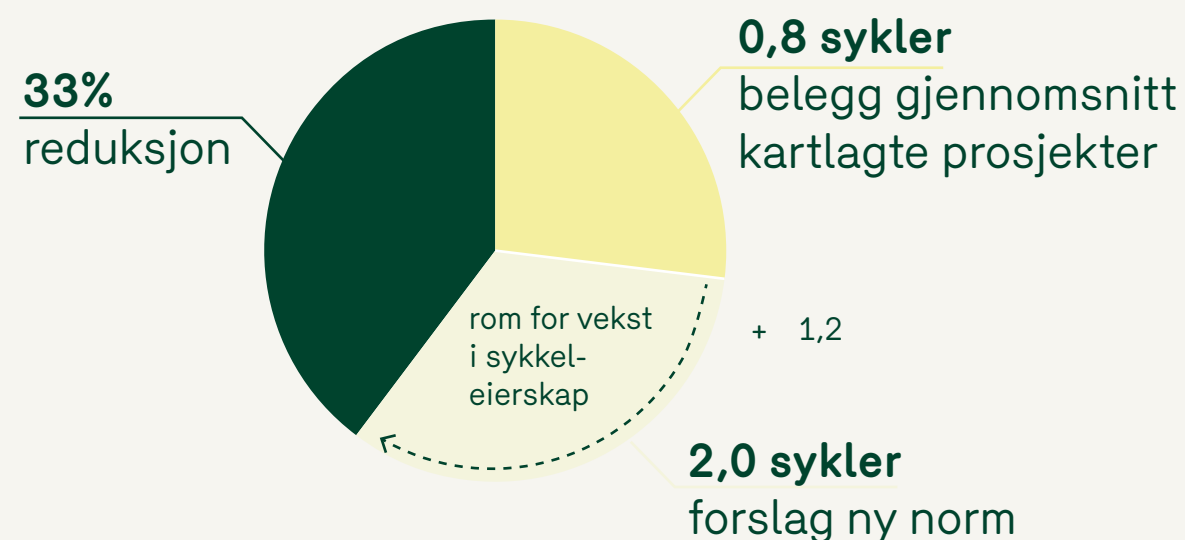
En reduksjon i norm vil ikke nødvendigvis gi et dårligere tilbud, dersom man hever kvaliteten på sykkelparkeringen. Dette kan for eksempel gjøres ved å tilby gode stativer, flere stativer på gulv med mulighet til å låse hjul og ramme, og at man plasserer sykkelparkeringen logisk i prosjektet slik at den blir lett tilgjengelig. Med lavere krav til antall plasser, vil det også bli lettere å få til gode løsninger og mer sentrale plasseringer nær inngangspartiene.

Anbefaling ny sykkelparkeringsnorm

Anbefaling ny sykkelparkeringsnorm

Bolig

3,0 → 2,0

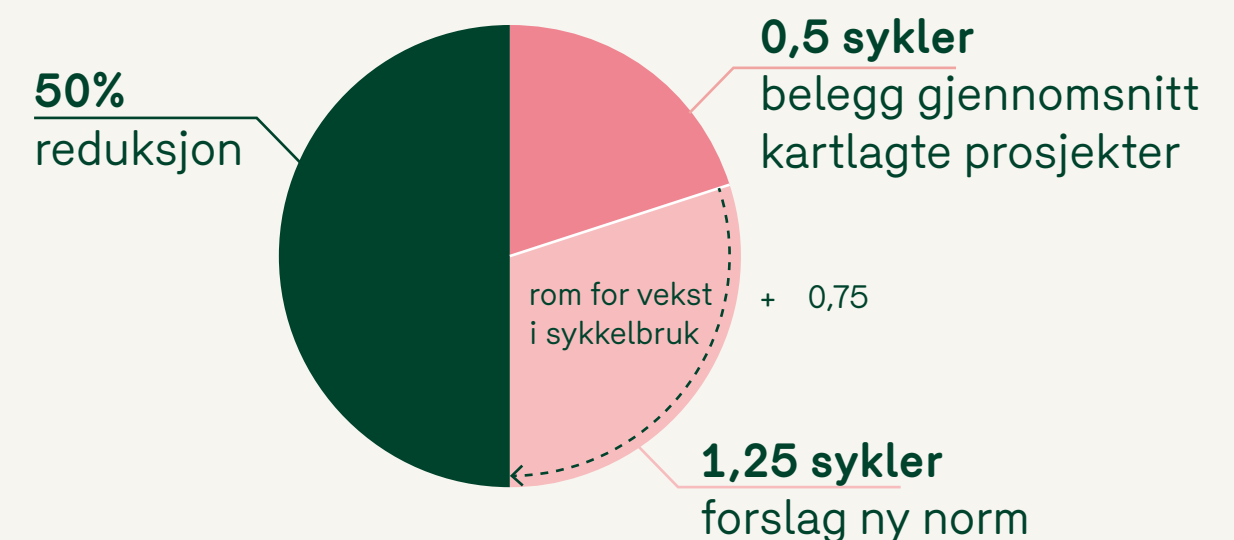


Forslaget for boligformål er en sykkelparkeringsnorm på 2,0 sykler per 100 m² BRA. Det er fortsatt rom for betydelig vekst i antall parkerte sykler selv om normen reduseres med en tredel.

Selveierstrukturen gjør at normen for bolig er mindre fleksibel for endringer på en senere tidspunkt. Prosentvis er reduksjonen derfor mindre enn forslaget for kontor. Kvalitet bør redegjøres for i den enkelte plansak. BRA for fellesarealer og/eller sykkelparkering i førsteetasje må unntas fra tallet det regnes sykkelparkering på.

Kontor

2,5 → 1,25



Forslaget for kontorformål er en sykkelparkeringsnorm på 1,25 sykler per 100 m² BRA. Det innebærer at kravet i normen halveres. Dette vil allikevel gi rom for betydelig vekst i antall parkerte sykler.

Fordi kontorer ikke baserer seg på at hver enkelt eier en seksjon, er det lettere å tenke fleksibilitet for dette formålet. Det er for eksempel enklere å gjøre om bilparkeringsplasser til sykkelparkering dersom behov for økt sykkelparkering skulle oppstå på lengre sikt.

Arbeidet med kunnskapsgrunnlaget er finansiert i fellesskap av:

Agate/Bane NOR Eiendom, Avantor, Ferd, Fredensborg Eiendom, Hav Eiendom, JM, Mustad Eiendom, Møller Eiendom, OBOS, Solon Eiendom, Stor Oslo Eiendom og USBL.

Arbeidet er organisert gjennom OMA og utført av Lala Tøyen og Civitas.