

# Cykelparkering i Stockholm

## Inventering och behovsanalys



**Uppdrag:** Cykelparkeringsplan Stockholm 2013

Titel på rapport: Cykelparkering i Stockholm  
Inventering och behovsanalys

Status: Slutrapport

Datum: 2013-04-17  
Rev 2013-09-17

### Medverkande

Beställare: Stockholms Stad, Trafikkontoret

Kontaktperson: Per-Åke Tjärnberg

Konsult:

Uppdragsansvarig: Ulrika Bladh, Tyréns

Handläggare: Björn Hansson, Tyréns

Handläggare: Johan Kjellberg, Tyréns

Underkonsult:

Handläggare: Krister Isaksson, Sweco

Handläggare: Oskar Malmberg, Sweco

### Tyréns AB

118 86 Stockholm  
Besök: Peter Myndes Backe 16  
Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm  
Org.Nr: 556194-7986

## Sammanfattning

Cyklandet i Stockholm har ökat markant senaste åren och förväntas fortsätta att öka. För att göra cykeln till ett attraktivt alternativ ställs krav på ett stort utbud av cykelparkeringar av god standard. Målet med cykelparkeringsplanen är att kartlägga behovet och efterfrågan av cykelparkeringar i Stockholm. Då cyklingen förväntas öka siktar cykelparkeringsplanen till att tillgodose det framtida behovet av parkeringsplatser för morgondagens cyklister.

Cykelparkeringsplanen avgränsas till behov av cykelparkering på allmän mark. Planen redovisar cykelparkeringsbehovet i både inner- och ytterstaden.

I ytterstaden har förslagsskisser tagits fram som visar föreslagen placering av cykelparkeringarna. Förslagsskisserna finns i separat bilaga till cykelparkeringsplanen.

Dagens parkeringssituation för cyklister i Stockholm är undermålig. Inventeringen visade på att majoriteten av alla befintliga cykelparkeringar längs huvudstråken i innerstaden har en beläggning på över 100%. På många platser var beläggningen mellan 200-300 %, vilket tyder på ett stort behov av att utöka befintlig cykelparkering.

Inventeringen visar att det finns ca 8 800 stycken cykelparkeringar i Stockholm. Behovet av cykelparkeringar är stort i hela Stockholm. Högst är det på Södermalm där behovet av parkeringar är

mer än tre gånger så stort som dagens utbud. Även Kungsholmen har ett behov som är ungefär tre gånger större än antalet befintliga parkeringsplatser. På Östermalm och i Vasastan är behovet av cykelparkeringar ungefär dubbelt så stort som utbudet. För att täcka det behov som finns idag samt täcka upp för morgondagens behov behövs ytterligare ca 11 000 platser.

Cykelparkeringsplanen kommer att ligga till grund för anläggandet av cykelparkeringar i Stockholm under de kommande åren. Vid genomförande av planen bör de platser som har störst behov prioriteras. Om cykelparkeringarna byggs ut i enighet med cykelparkeringsplanen kommer den totala kostnaden för alla stadsdelar hamna på ca 51 miljoner kronor.

Område	Totalt antal parkerade cyklar	Antal bef cykelparkeringsplatser	Beläggning på bef parkering	Behov av ytterligare cykelparkeringar	Totalt antal cykelparkeringar efter utbyggnad	Procentuellt behov
Södermalm	2960	1586	114%	3318	4904	309%
Östermalm	2794	2444	112%	2367	4811	197%
Vasastan	1374	942	127%	1965	2907	309%
Kungsholmen	1381	925	116%	2094	3019	326%
City	1409	375	196%	1739	2114	564%
Söderort	2618	2930	95%	1876	4806	164%
Västerort	1196	1429	81%	991	2420	169%
<b>Totalt</b>	<b>13732</b>	<b>10631</b>		<b>14350</b>	<b>24981</b>	

Sammanställning över behovet av ytterligare cykelparkering i de olika stadsdelarna.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Mål .....	5
1.3	Omfattning/avgränsning .....	6
1.4	Inventeringsmetod .....	7
<b>2</b>	<b>STYRANDE DOKUMENT .....</b>	<b>8</b>
2.1	Cykelparkeringshandbok.....	8
2.2	Cykelplan .....	8
<b>3</b>	<b>UTFORMNING OCH PLACERING .....</b>	<b>9</b>
3.1	Lokalisering .....	9
3.2	Utformning.....	9
3.3	Princip för val av ställ .....	10
<b>4</b>	<b>CYKELPARKERING I STOCKHOLM IDAG .....</b>	<b>11</b>
4.1	Dagens parkeringssituation.....	11
4.2	Beläggning på befintlig cykelparkering.....	19
<b>5</b>	<b>BEHOV AV CYKELPARKERING .....</b>	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>SKROTCYKLAR .....</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>GENOMFÖRANDE OCH KOSTNADSUPPSKATTNING .....</b>	<b>45</b>
7.1	Genomförande .....	45
7.2	Kostnadsuppskattning.....	46
<b>8</b>	<b>Inspiration och goda exempel .....</b>	<b>47</b>

# I INLEDNING

## I.1 Bakgrund

Cyklandet i Stockholm har ökat markant senaste decenniet och förväntas fortsätta att öka. Cykelvägnätet byggs ut och förbättras kontinuerligt. Cykelparkeringar har också byggts ut men inte i takt med det ökande antalet cyklisterna. Varje cykelresa startar och slutar i en parkerad cykel. För att göra cykeln till ett attraktivt och konkurrenskraftigt färdmedel ställs krav på tillgängliga, säkra och rätt placerade cykelparkeringar. I Stockholm har antalet cykelparkeringar inte följt med behovet, vilket gör att det är stor brist på cykelparkeringar på många ställen i staden.

Ett av målen i Stockholms framkomlighetsstrategi säger att andelen resor i högrafik med cykel ska vara minst 15 procent år 2030. För att uppnå det målet anges bland annat att en förutsättning är säkra cykelparkeringar.

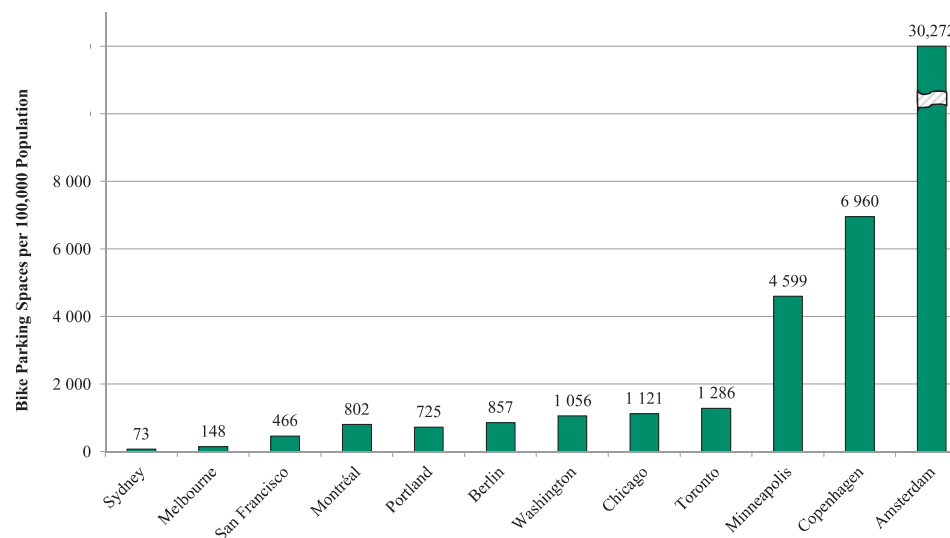
Framkomlighetsstrategin belyser även vikten av ett gångvänligt system som prioriterar de gående. Genom att strukturera cykelparkeringen strukturerar man även gångbanorna, vilket i sin tur ger bättre framkomlighet och tillgänglighet för fotgängarna.

Amsterdam är ledande på cykelparkeringar. Enligt undersökning finns det där drygt 30 000 cykelparkeringar per 100 000 invånare. Näst bäst är Köpenhamn med ca 7 000 cykelparkeringar per 100 000 invånare. (Pucher, J., Buehler, R. (eds.) City Cycling. Cambridge, MA: MIT Press, 2012)

## I.2 Mål

Målet med cykelparkeringsplanen är att kartlägga behovet och efterfrågan av cykelparkeringar i Stockholm samt få en bild av kvaliteten på befintliga cykelparkeringar. Då cyklingen förväntas öka siktar cykelparkeringsplanen på att tillgodose det framtida behovet av parkeringsplatser för morgondagens cyklisterna.

Planen ska fungera som ett underlag för åtgärdsplanering till cykelparkeringar för kommande år.



Cykelparkering per 100 000 invånare i USA, Australien och Europa, 2008. (Pucher, J., Buehler, R. (eds.) City Cycling. Cambridge, MA: MIT Press, 2012)

### 1.3 Omfattning/avgränsning

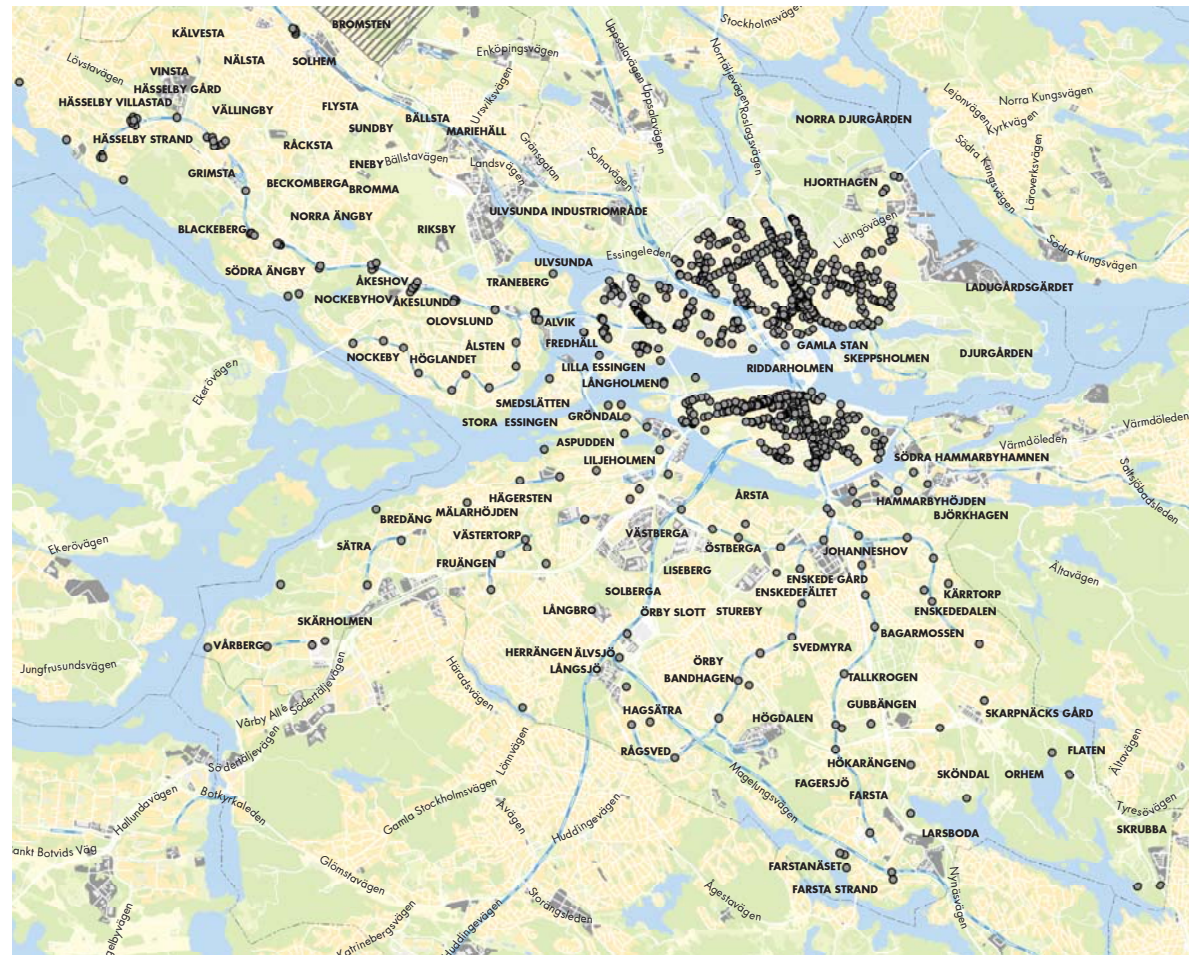
Stockholms stad ska tillgodose det allmänna behovet av cykelparkeringsplatser. Cykelparkeringsplanen avgränsas till behov av cykelparkering på allmän mark. Planen redovisar cykelparkeringsbehovet i både inner- och ytterstaden. Ytterstaden har delats upp i söder- och västerort. I ytterstaden har inventeringen avgränsas till:

- Större kollektivtrafikknutpunkter (tunnelbanestationer, pendeltågsstationer, tvärbana-stationer och större busshållplatser)
- Stadsdelscentra
- Idrottsanläggningar och badplatser

Innerstaden delas upp i City, Kungsholmen, Södermalm, Vasastan och Östermalm. I innerstaden avgränsas inventeringen till:

- Pendlingsstråk enligt Cykelplan 2012
- Huvudstråk enligt Cykelplan 2012
- Torgbildningar och allmänna platser
- Handels- och serviceintensiva gator dit många cyklar

Cykelparkering som tillhör badplatser och idrottsplatser har tagits bort från statistiken då de ger missvisande resultat pga av den ojämna beläggningen beroende på årstid och pågående aktivitet.



Översikt över alla inventerade platser i innerstaden samt söder- och västerort.

## 1.4 Inventeringsmetod

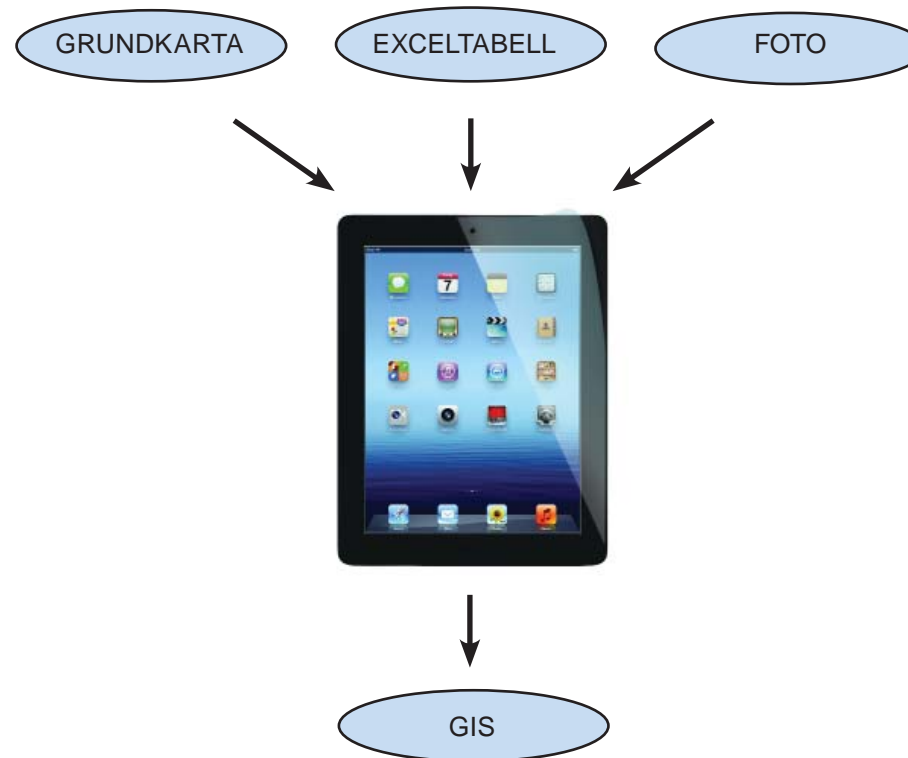
De utvalda gatorna och platserna är både många och sträcker sig över ett stort geografiskt område. Kravet på inventeringen hade en hög ambition för att både fungera för översiktliga analyser och ritningar med detaljutformning. Detta gör att inventeringen måste ske rationellt för att undvika dubbelarbete.

För att hantera detta användes en läsplatta med internetuppkoppling tillsammans med några programvaror för hantering av underlag, anteckningar, skisser och foton. En karta med detaljerade underlag från stadens grundkarta kunde tas med i läsplattan så att viktiga detaljer i trafikmiljön fanns tillgängliga vid platsbesöket. Med hjälp av särskilda programvaror kunde man redan på plats skissa in tillräckligt detaljerade förslag till utformning för att kunna skapa ritningar utan fler platsbesök.

För att redan på plats möjliggöra en övergripande analys och sammanställning av den insamlade informationen användes Excelark i läsplattan. Inventerad information fylldes i digitalt på plats och lästes sedan in i ett GIS. Detta gav möjlighet att göra flera typer av jämförelser mellan alla de inventerade områdena liksom att skapa förklarande kartmaterial. Behovet av ny cykelparkering avgjordes på plats. Generellt räknades dagens behov av cykelparkering

upp med 50% för att täcka det framtida behovet, men även platsspecifik kunskap vägdes in i behovsanalysen.

Inventeringen inleddes under sommaren 2012 och avslutades under hösten samma år. Inventeringen utfördes endast på dagar då det var cykelvänligt väder, dvs dagar utan nederbörd eller allt för kraftig vind.



## 2 STYRANDE DOKUMENT

### 2.1 Cykelparkeringshandbok

”Cykelparkering i staden” är framtagen av Trafikkontoret Stockholms Stad.

Syftet med dokumentet är att det ska vara en handbok för de som planerar och förverkligar planerna för cykelparkering i Stockholm (väghållare, konsulter och entreprenörer).

Den innehåller vad man bör tänka på beträffande lokalisering av cykelparkering, vilken typ av ställ man ska välja, cykelparkering på gångytor, cykelparkering i gatan, långtidsparkering, cykelparkeringsnorm och servicestationer. Den innehåller även en samling av goda exempel på cykelparkering i Sverige och på andra ställen i Europa.

Handboken är i skrivandets stund under revidering och förväntas vara klar under 2013.

### 2.2 Cykelplan

”Cykelplan 2012” som är framtagen av Trafikkontoret Stockholms Stad har som ambition att bland annat öka cykeltrafiken året runt. Den har även som syfte att knyta samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna för cykeltrafik i Stockholm.

Den ska fokusera på pendlingscyklister, prioritera regionala stråk samt att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera

som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, i drift och underhåll samt kommunikation.

Cykelplanen är även en del av Stockholms framkomlighetsstrategi där delarna som rör cykeltrafiken i strategin konkretiseras och förtydligas.





### 3 UTFORMNING OCH PLACERING

#### 3.1 Lokalisering

Placeringen av cykelparkeringen är avgörande för om den kommer att användas eller inte. En bra placerad cykelparkering är lokaliserad i direkt anknäytning till målpunkten och i nära anslutning till cykelvägar. Avståndet till målpunkten bör inte överstiga 25 meter. Det är även viktigt att cykelparkeringen ligger på väg till målpunkten så att cyklisten inte först behöver åka förbi för att parkera sin cykel och sedan gå tillbaka.

#### 3.2 Utformning

##### Utökning av befintlig parkering

På de ställen där det redan idag finns cykelparkering och ett behov av mer platser föreslås att fler cykelställ placeras i anslutning till de befintliga.

##### Utbyggda öron

Då gångbanan är smal och inte rymmer cykelparkering kan gångbanan byggas ut med "öron". Öronen bör vara 2,0 meter breda och gångbanan som återstår bör vara 2,25 meter eller mer.

##### Torg eller öppna platser

På öppna platser skall cykelparkeringen ingå i helhetslösningen. Genom att integrera cykelställen med konstruktioner eller annan markutrustning kan en naturlig placering fås.

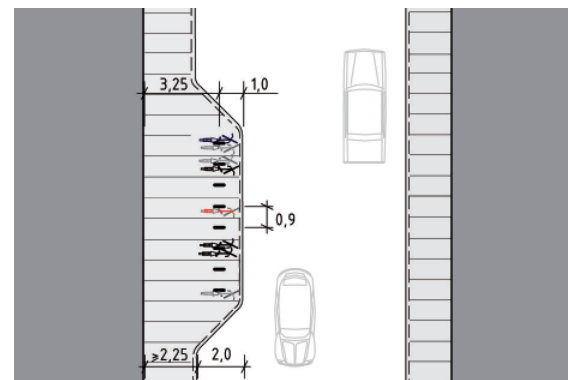
##### Vid avsmalningar

Vid avsmalnade gatuändar finns ofta plats för cykelställ. På andra platser, till exempel på avstängda gator där man har problem med olovlig trafik, kan cykelstället även utnyttjas som ett lämpligt hinder för biltrafiken.

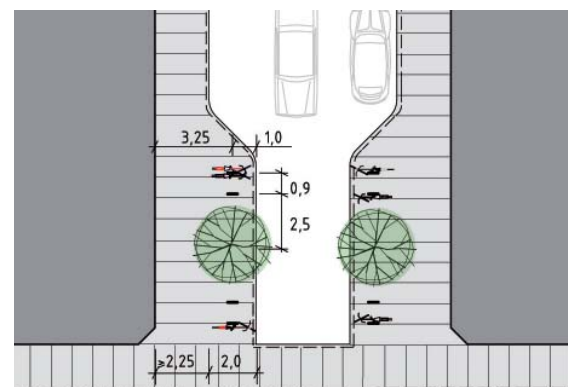
##### Cykelparkering i gatan

Då parkering av utrymmesskäl inte kan anordnas på gångbanan eller andra ytor för gående kan cykelställen med fördel placeras i gatan. Tio meter innan korsning samt innan övergångsställe råder parkeringsförbud för fordonstrafik. Den ytan kan användas till cykelparkering.

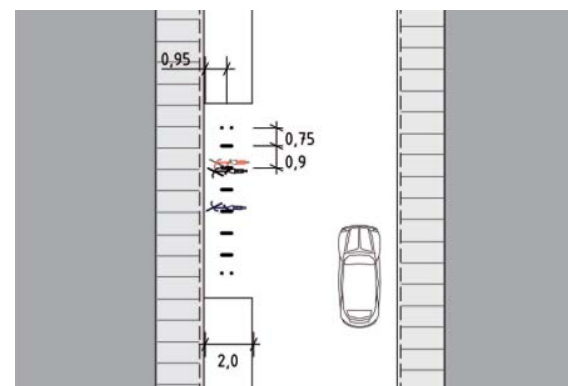
Ett annat alternativ är ersätta bilparkeringsplatser med parkeringsplatser för cykel. En parkeringsruta för bil rymmer tio stycken parkerade cyklar.



Cykelparkering vid utbyggda öron.



Cykelparkering vid avsmalningar.



Cykelparkering i gata.

### 3.3 Princip för val av ställ

För att få en enhetlig stadsbild samt underlätta drift och underhåll har Stockholms stad valt ut ett antal modeller av cykelställ. Viktiga parametrar som spelade stor roll var att man kunde låsa fast ramen i ställen samt att de skulle passa in i stadsbilden.

I cykelparkeringsplanen har modellerna Bågen (Nifo) och Urban (Vestre) valts att användas, i enighet med cykelparkeringshandboken. Utgångspunkt har varit att Urban har rekommenderats i stadsmiljö och Bågen i förortsmiljö. På de ställen där det finns befintlig cykelparkering har ställ av samma modell rekommenderats.

Cykelställens färg skall följa riktlinjerna i ”Stenstadens gatumiljö” där den tillämpas. Dessa kulörer är grå (S 4502-G), Stockholmsgrön (S 8010-G10Y) eller svart (S 9000-N).



*Bågen (Nifo)*



*Urban (Vestre)*

## 4 CYKELPARKERING I STOCKHOLM IDAG

### 4.1 Dagens parkerings-situation

Majoriteten av de befintliga cykelparkeringarna är ofta överbelagda, vilket leder till att man istället parkerar cykeln mot en stolpe eller liknande. Det i sin tur leder till en rörig och stökig situation på gångbanorna. Då en cyklist har parkerat sin cykel på en plats öppnar det upp för andra cyklister att parkera där. Resultatet blir en hop av ostrukturerat parkerade cyklar som kan hindra framkomligheten på gångbanan, försämra tillgängligheten, förhindra underhåll, sophämtning, och leveranser mm.

Vid alléer används det låga staketet ofta som cykelställ. Detta kan orsaka framkomlighetsproblem för de som går längs gångbanan.

Kartorna på följande sidor visar alla platser där det står cyklar parkerade oavsett om det finns cykelställ eller inte. De röda punkterna visar platser där cyklar parkerats där det inte finns något cykelställ. De gröna punkterna visar de platser där det står cyklar parkerade i cykelställ. Resultatet finns redovisat i tabell 1.



Parkerade cyklar vid Karlaplan.



Parkerade cyklar vid Skanstull.

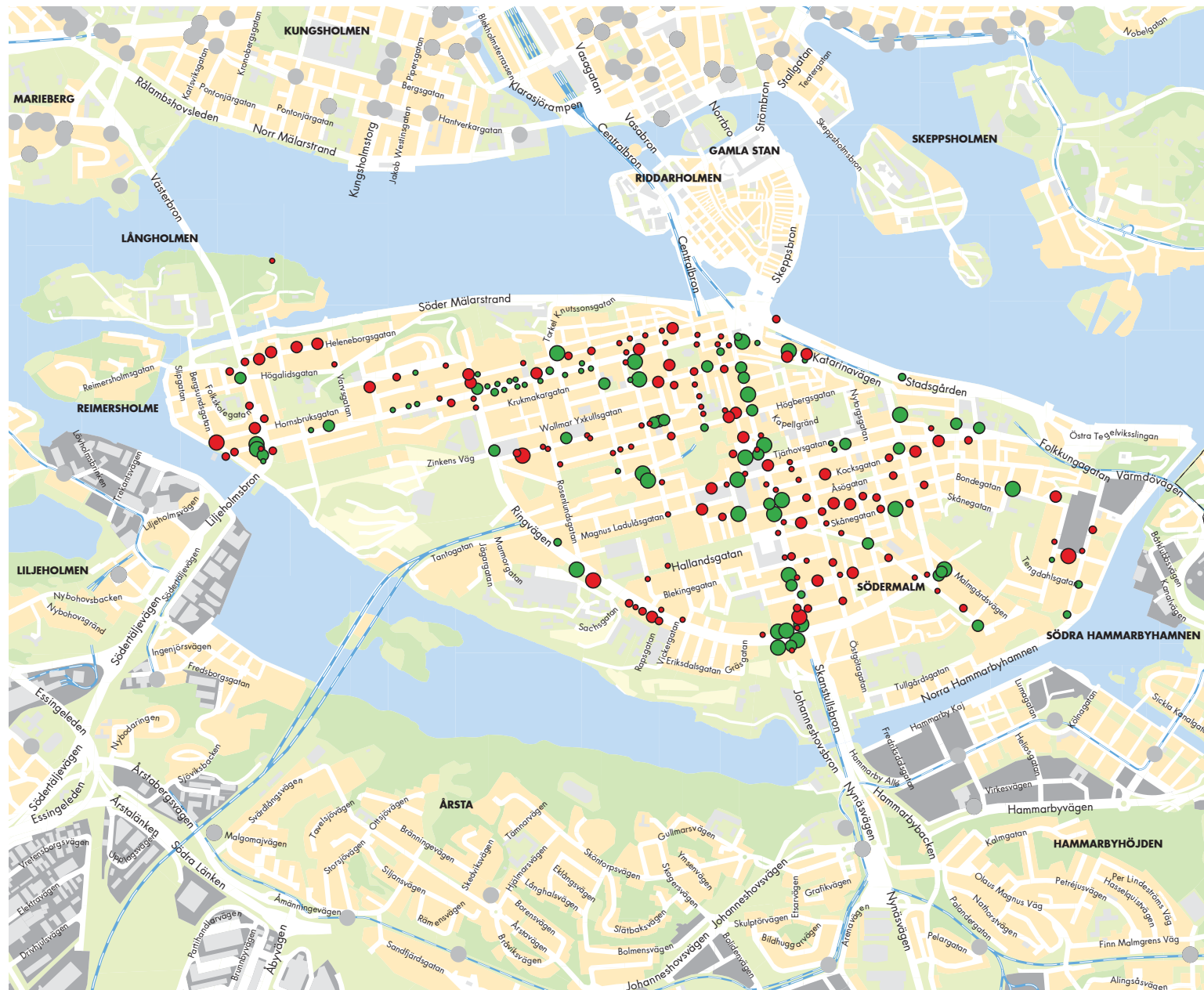


Parkerade cyklar vid Mälarhöjdens t-bana.

Område	Antal parkerade cyklar utan ställ	Antal parkerade cyklar i ställ	Totalt antal parkerade cyklar
Södermalm	1211	1749	2960
Östermalm	614	2180	2794
Vasastan	375	999	1374
Kungsholmen	496	885	1381
City	707	702	1409
Söderort	143	2475	2618
Västerort	69	1127	1196

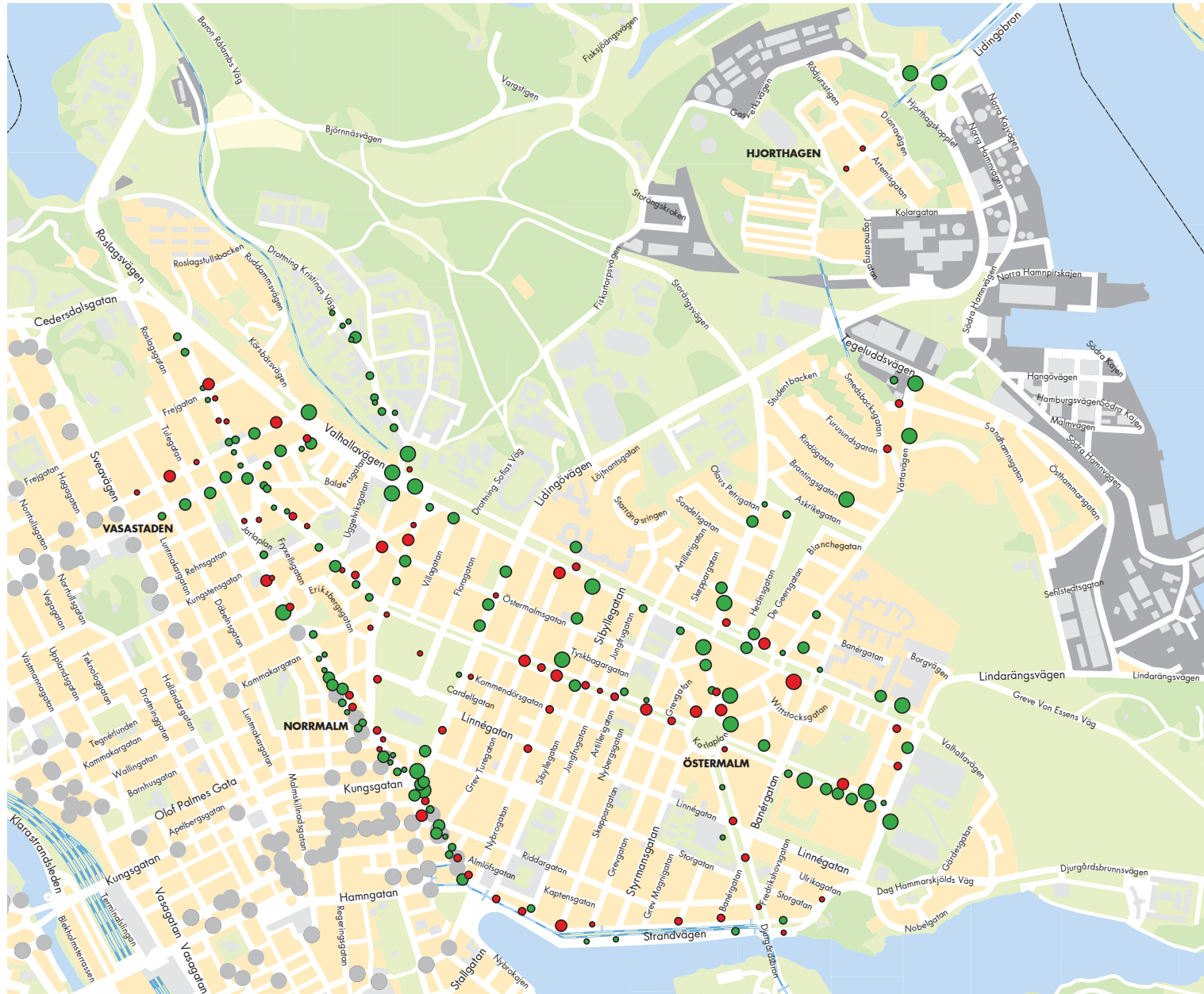
Tabell 1. Totalt antal parkerade cyklar. Innefattar både cyklar som står parkerade i ställ och de som är fristående.

# Parkerade cyklar i och utan ställ på Södermalm



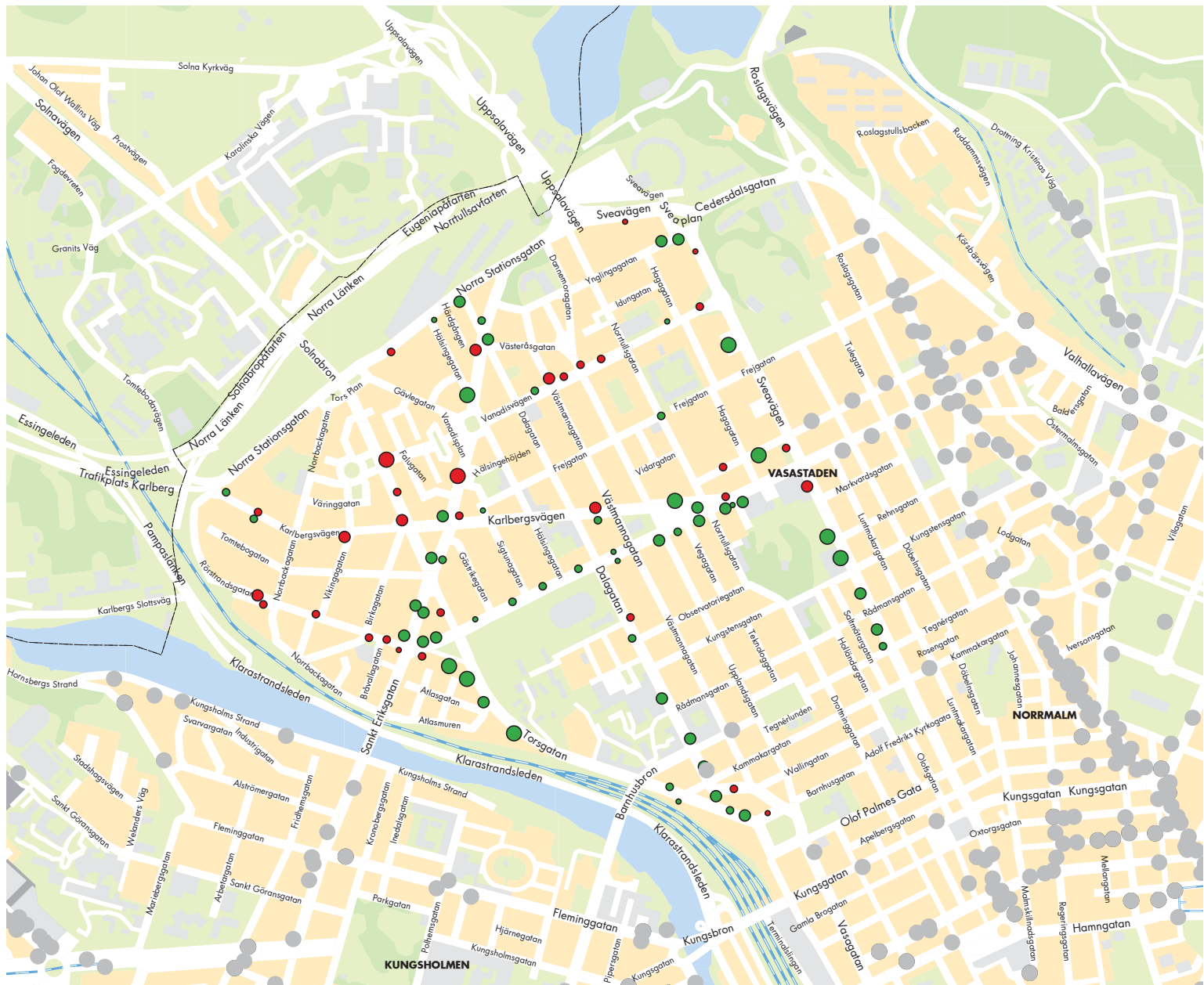
- Teckenförklaring**
- Parkerade cyklar utan ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- Parkerade cyklar i ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st

# Parkerade cyklar i och utan ställ på Östermalm



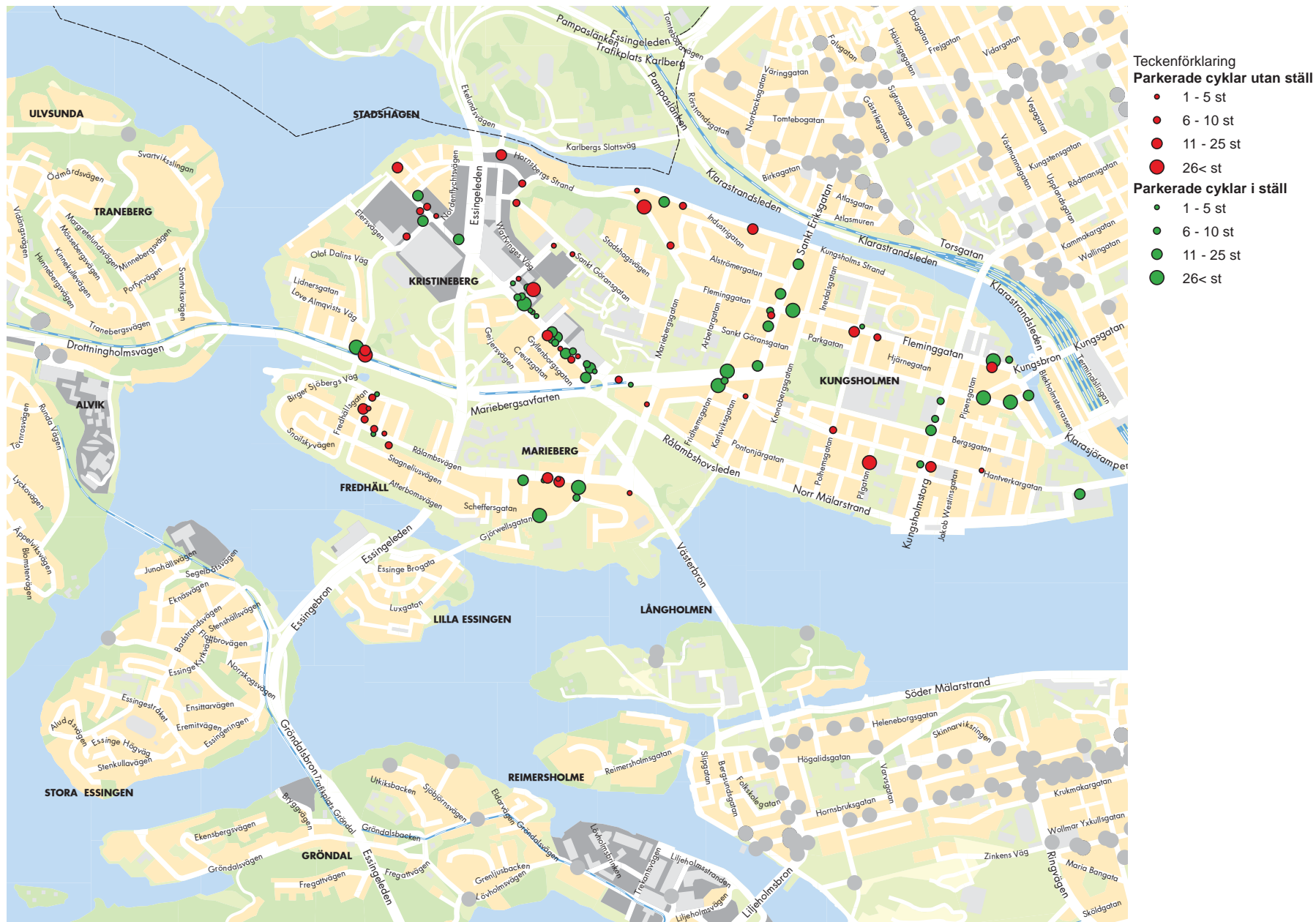
- Teckenförklaring**
- Parkerade cyklar utan ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- Parkerade cyklar i ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st

# Parkerade cyklar i och utan ställ i Vasastan

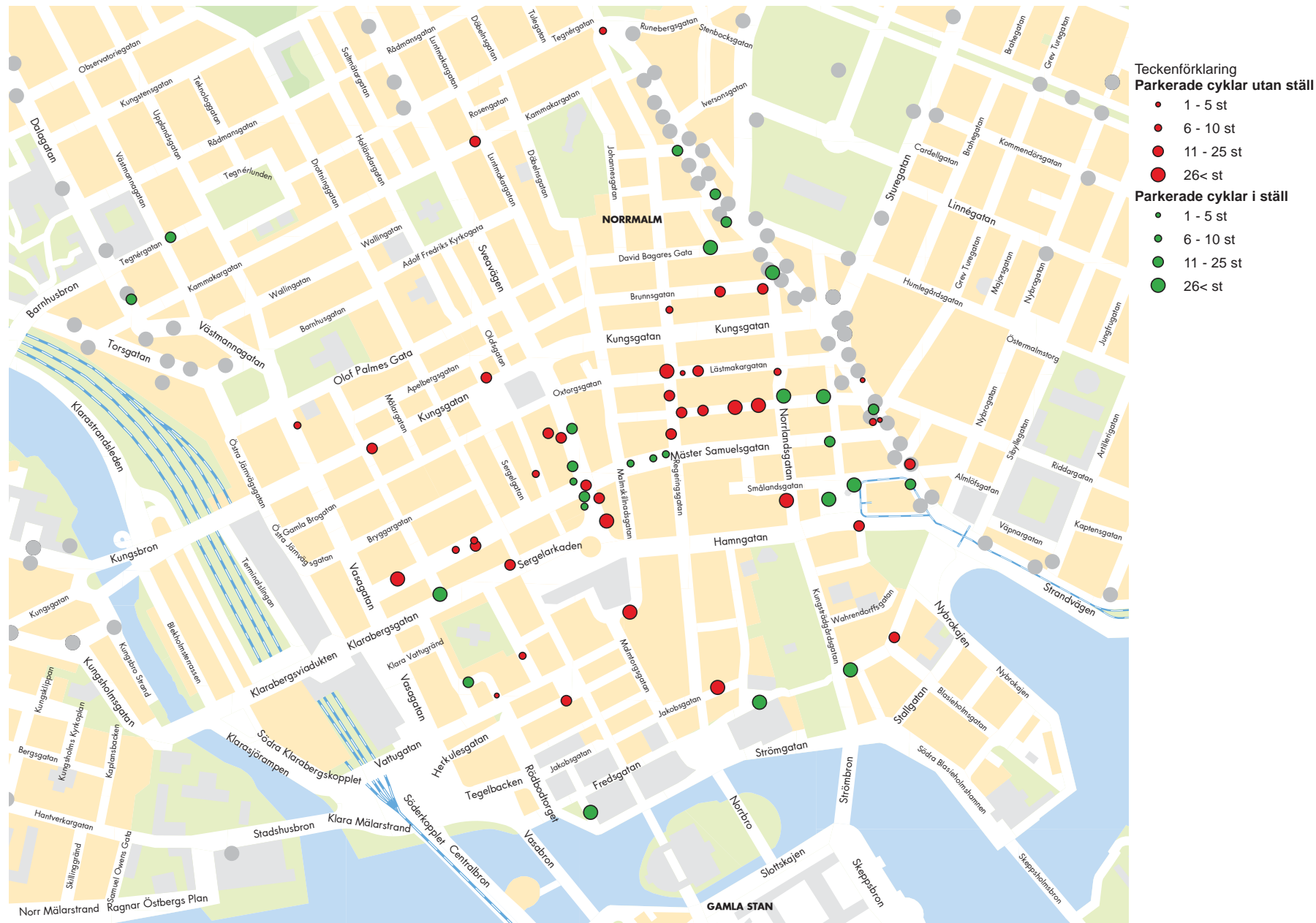


- Teckenförklaring**
- Parkerade cyklar utan ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- Parkerade cyklar i ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st

# Parkerade cyklar i och utan ställ på Kungsholmen

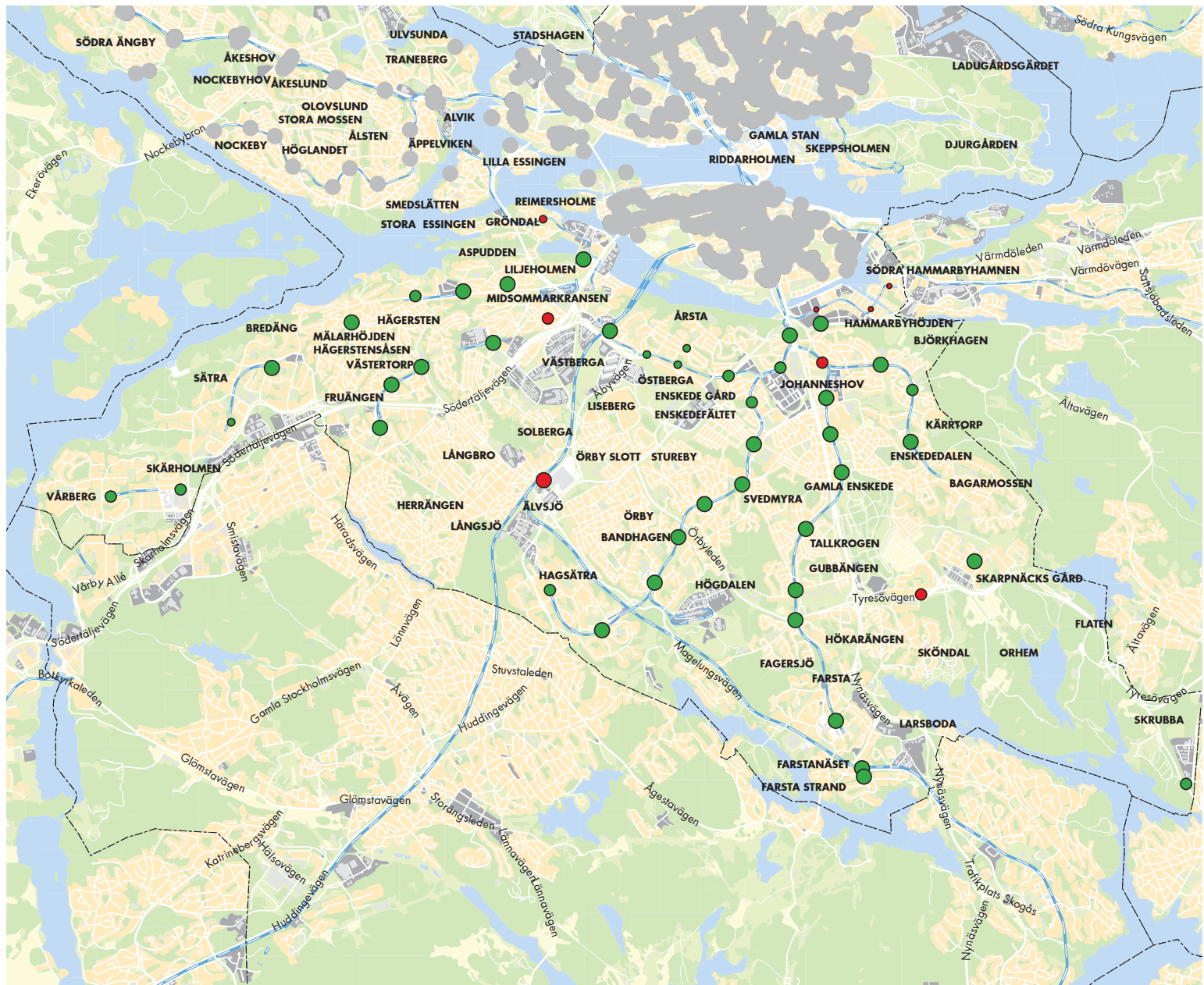


# Parkerade cyklar i och utan ställ i City



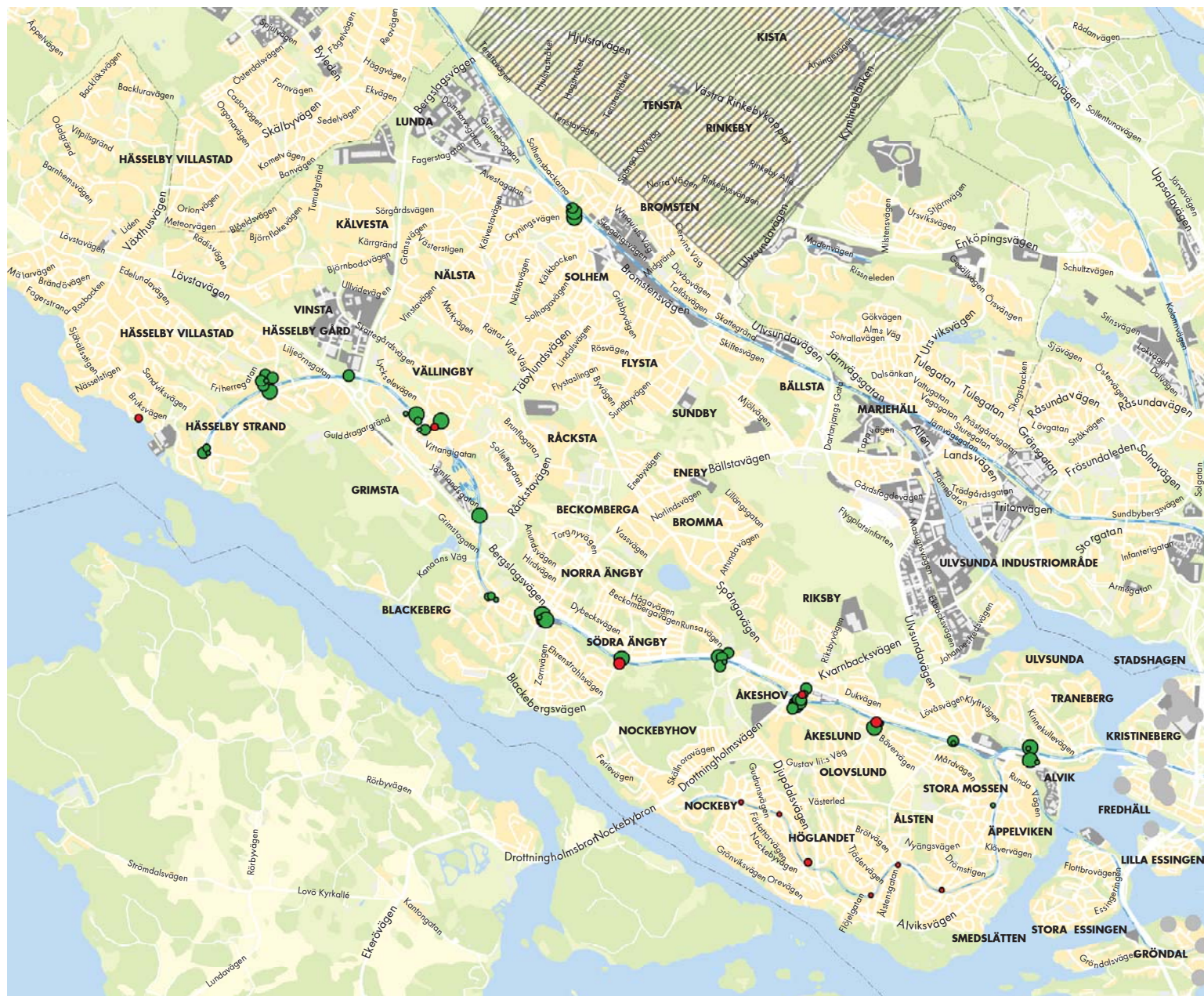


# Parkerade cyklar i och utan ställ i söderort



- Teckenförklaring**
- Parkerade cyklar utan ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- Parkerade cyklar i ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st

# Parkerade cyklar i och utan ställ i västerort



- Teckenförklaring**
- Parkerade cyklar utan ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- Parkerade cyklar i ställ**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
- ▨ Hållbara järva

## 4.2 Beläggning på befintlig cykelparkering

Inventeringen visade att majoriteten av alla befintliga cykelparkeringar har en beläggning på över 100%. På många platser var beläggningen mellan 200-300 %, vilket tyder på ett stort behov att utöka befintlig cykelparkering.

På flera parkeringar där beläggningen var låg gjordes bedömningen att parkeringen var placerad på ett felaktigt ställe där få har behov av att ställa sin cykel.

Kartorna på följande sidor visar beläggning på befintlig cykelparkering i de olika stadsdelarna. Storleken på prickarna symboliserar behovets storlek.

Område	Beläggning
Södermalm	114%
Östermalm	112%
Vasastan	127%
Kungsholmen	116%
City	196%
Söderort	95%
Västerort	81%

Tabell 2: Genomsnittlig beläggning på de befintliga cykelställen.



Cykelparkering vid Östra station.



Cykelparkering längs Katarinavägen.

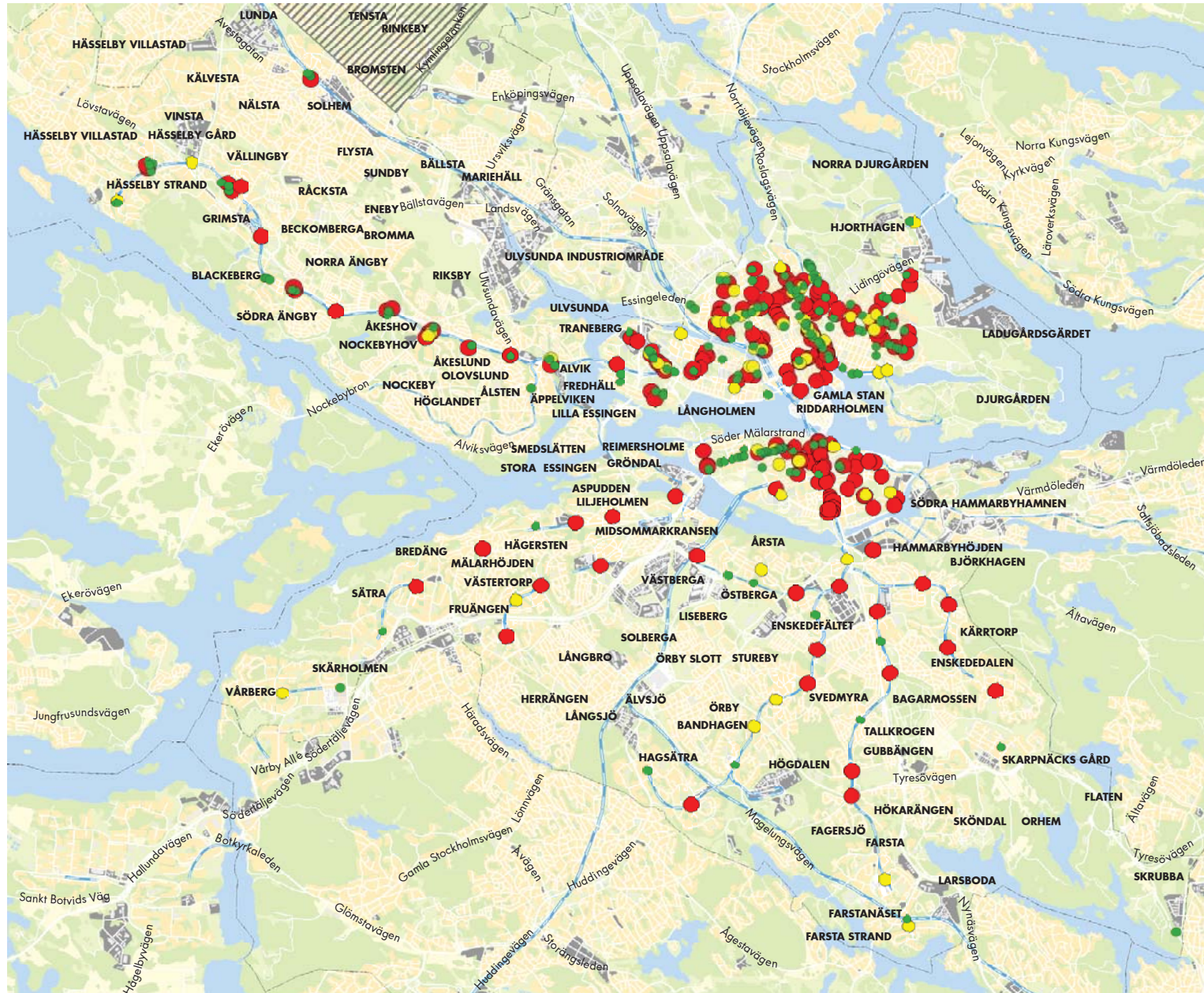


Cykelparkering på Stureplan.



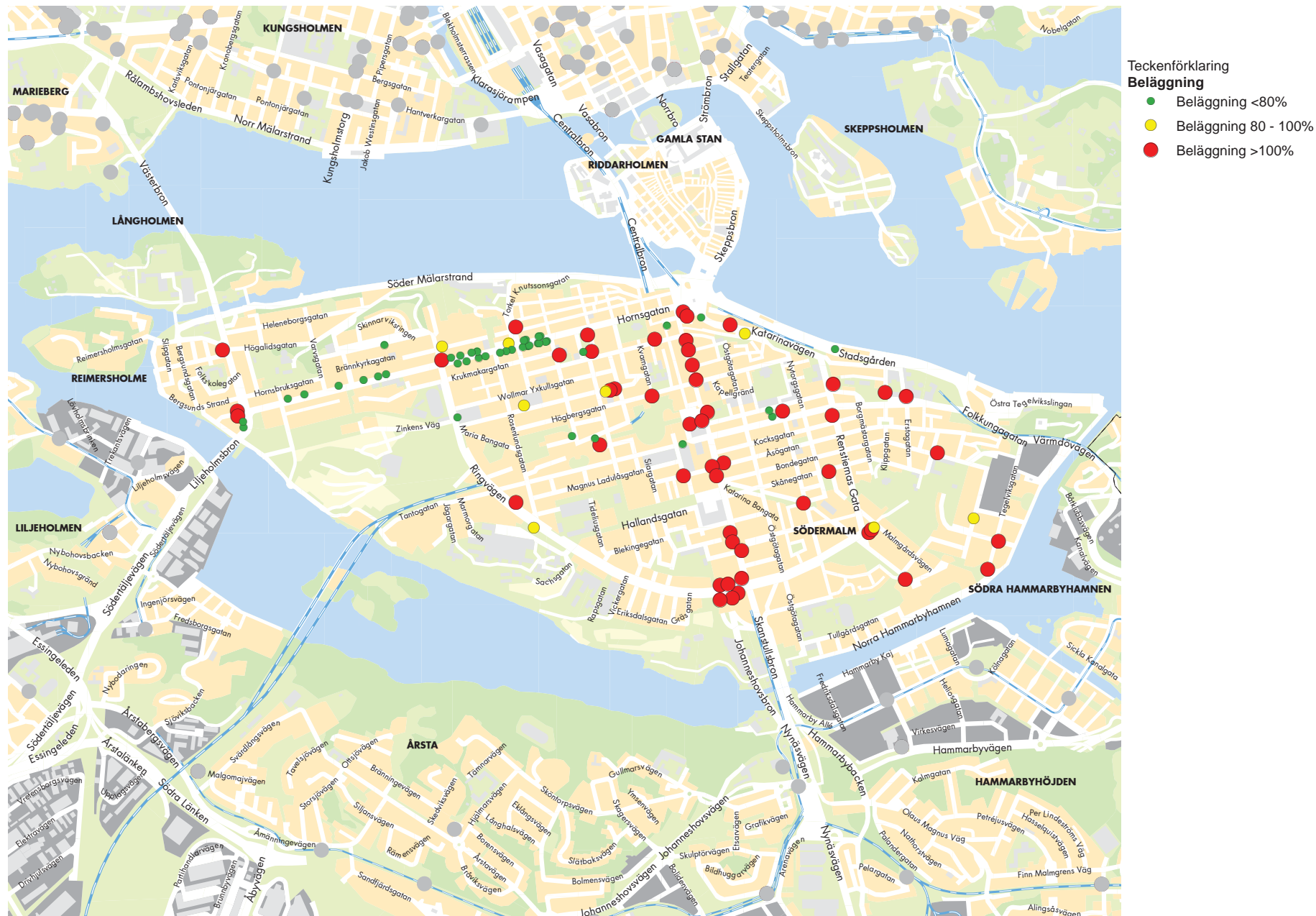
Cykelparkering vid Telefonplan.

# Översikt över beläggning på befintlig cykelparkering i Stockholm

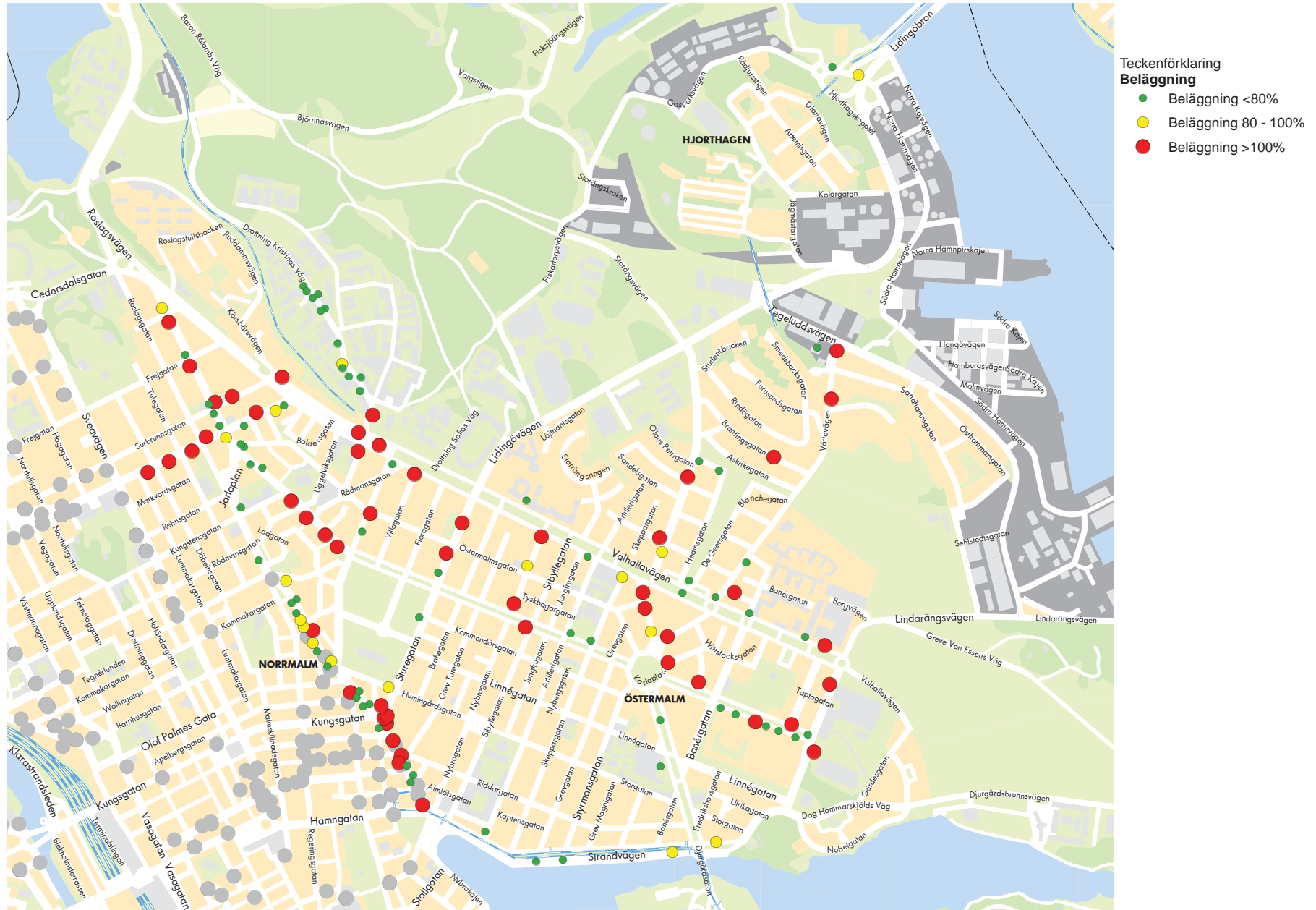


- Teckenförklaring
- Beläggning**
- Beläggning <80%
  - Beläggning 80 - 100%
  - Beläggning >100%
  - ▨ Hållbara järva

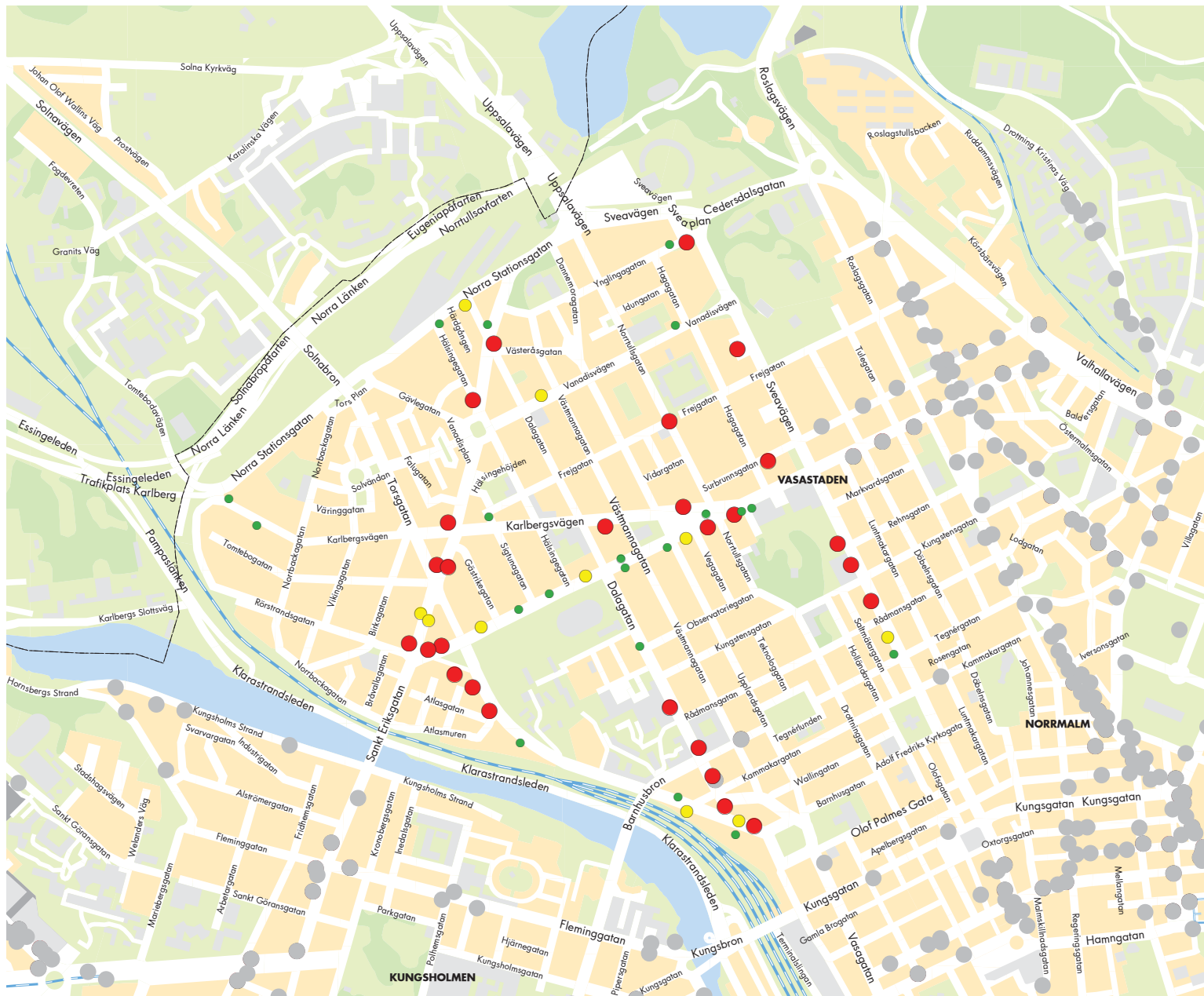
# Beläggning på befintlig cykelparkering på Södermalm



# Beläggning på befintlig cykelparkering på Östermalm

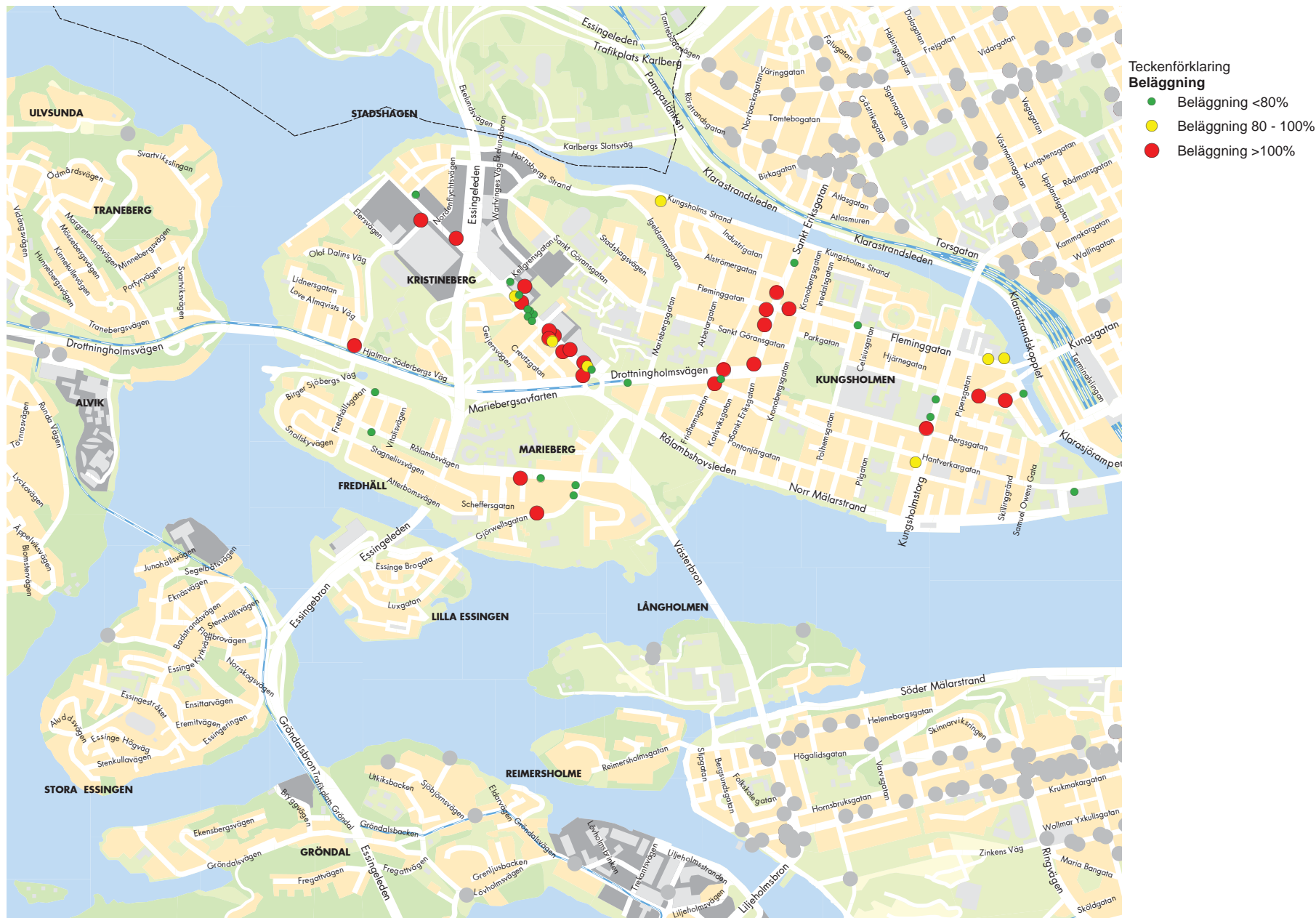


# Beläggning på befintlig cykelparkering i Vasastan



- Teckenförklaring  
**Beläggning**
- Beläggning <80%
  - Beläggning 80 - 100%
  - Beläggning >100%

# Beläggning på befintlig cykelparkering på Kungsholmen

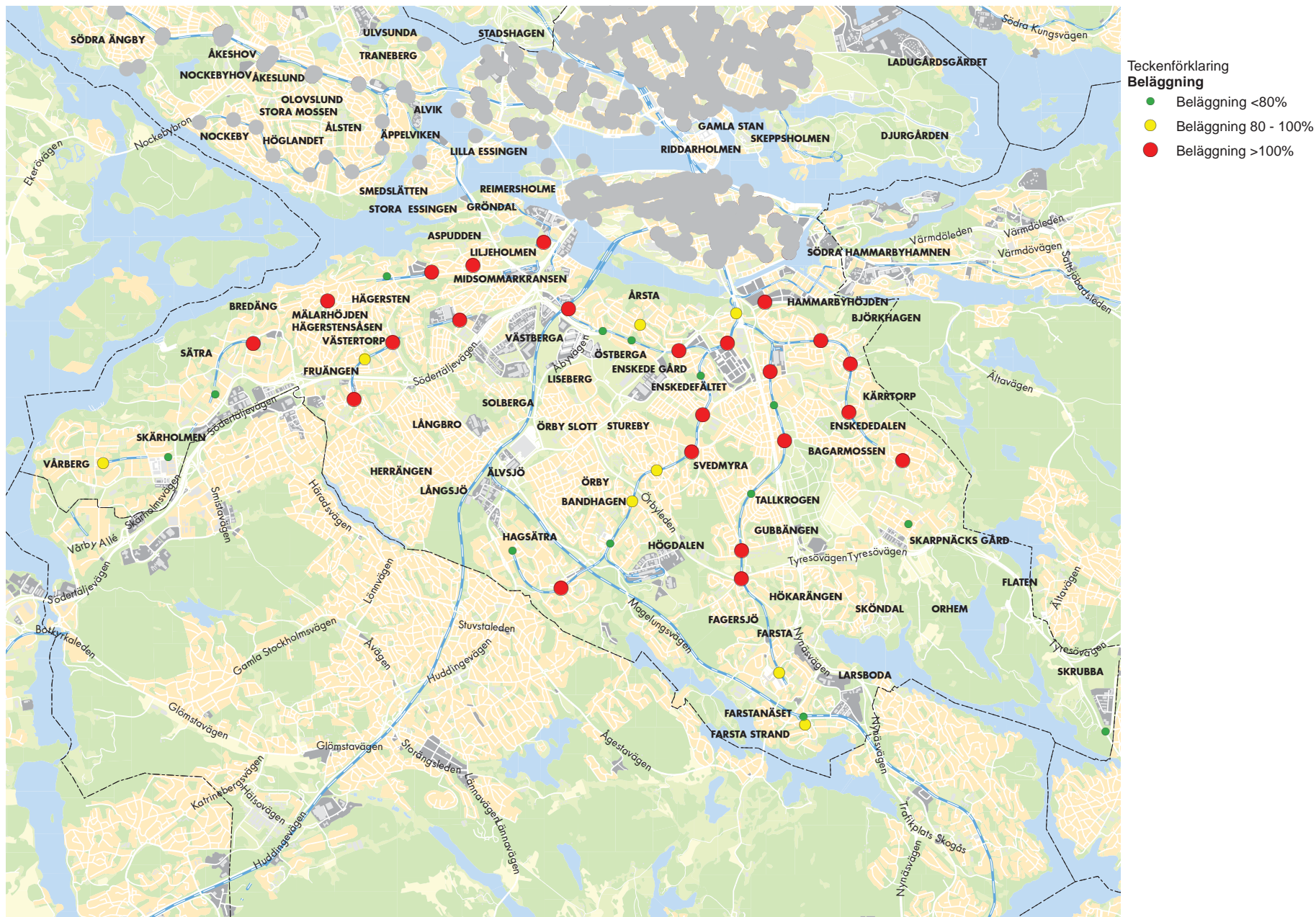




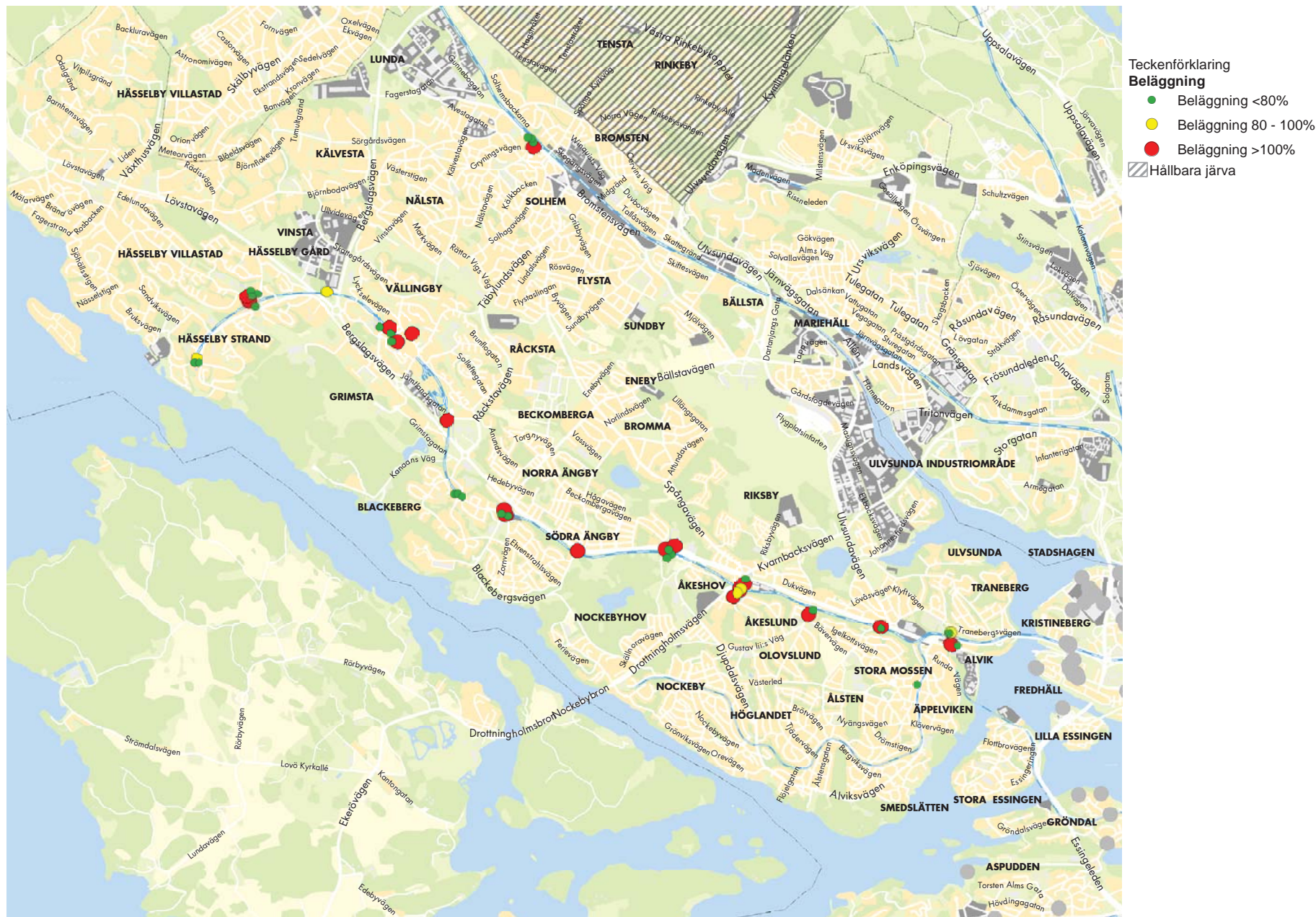
# Beläggning på befintlig cykelparkering i City



# Beläggning på befintlig cykelparkering i söderort



# Beläggning på befintlig cykelparkering i västerort



## 5 BEHOV AV CYKEL-PARKERING

Cykelparkeringsplanen har en tidshorisont satt till 2018. Det är samma tidshorisont som den så kallade Cykelmiljarden som innebär att en miljard kronor avsätts fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm. Utgångspunkt för uppskattning av behovet av ny cykelparkering är att det ska tillgodose behovet under denna tid.

En annan utgångspunkt som bör finnas med i planering för cykeltrafik och då särskilt cykelparkering är att en cyklist, särskilt en pendlingscyklist, har behov av tre parkeringsplatser: en där man bor, en där man arbetar och en där man gör sina inköp/ärenden. Ansvar för att möjliggöra dessa platser vid planering faller på kommunen genom att dels fastställa en cykelparkeringsnorm som kan användas i detaljplaner och bygglov, och dels att investera och bygga cykelparkeringar i de fall kommunen är markägare/fastighetsägare. Inventeringen visar tydligt att detta inte varit prioriterat under ett stort antal år och därmed är efterfrågan avsevärt mycket större än tillgången på cykelparkeringar.

Inventeringen visar att behovet av cykelparkeringar är stort i hela Stockholm, både i innerstaden och i ytterstaden. Högst är behovet på Södermalm där behovet av parkeringar är mer än tre gånger så stort

Område	Totalt antal parkerade cyklar	Antal befintliga cykelparkeringar	Behov av ytterligare cykelparkeringar	Totalt antal cykelparkeringar efter utbyggnad	Procentuellt behov
Södermalm	2960	1586	3318	4904	309%
Östermalm	2794	2444	2367	4811	197%
Vasastan	1374	942	1965	2907	309%
Kungsholmen	1381	925	2094	3019	326%
City	1409	375	1739	2114	564%
Söderort	2618	2930	1876	4806	164%
Västerort	1196	1429	991	2420	169%
<b>Totalt</b>	<b>13732</b>	<b>10631</b>	<b>14350</b>	<b>24981</b>	

Tabell 3. Sammanställning över behovet av ytterligare cykelparkering i de olika stadsdelarna.

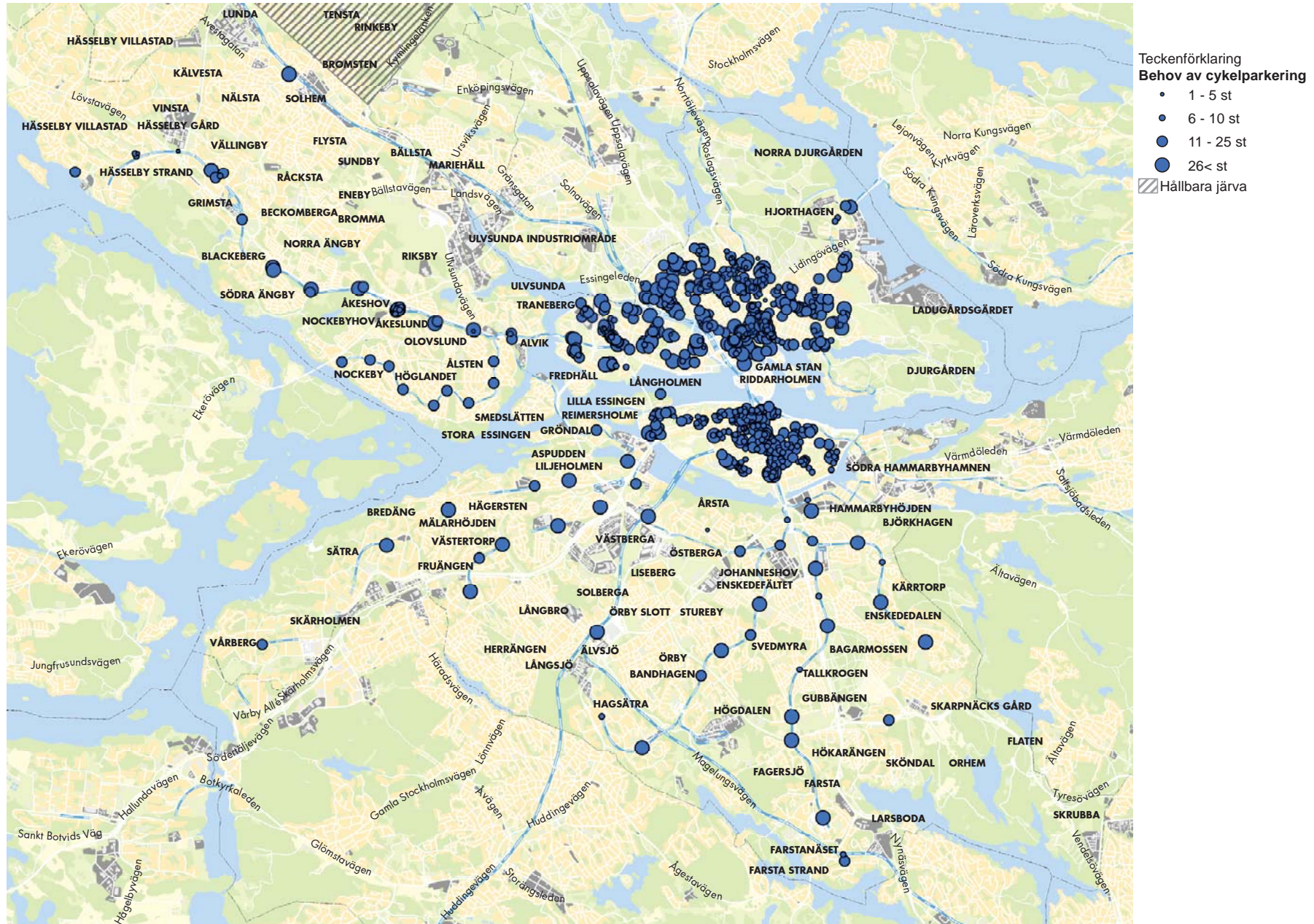
Område	Antal boende per stadsdel <sup>[1]</sup>	Antal cykelparkeringar per 100 000 inv idag	Antal cykelparkeringar per 100 000 inv efter utbyggnad
Södermalm	120 356	1318	4075
Östermalm	69 510	3516	6921
Vasastan	62 660	1503	4639
Kungsholmen	63 120	1465	4783
City	320 796	117	659

Tabell 4. Antal cykelparkeringar per 100 000 invånare per stadsdel idag samt efter utbyggnad. Söderort och västerort visas ej då endast antalet inventeringsplatser var begränsat och ger därför missvisande statistik.

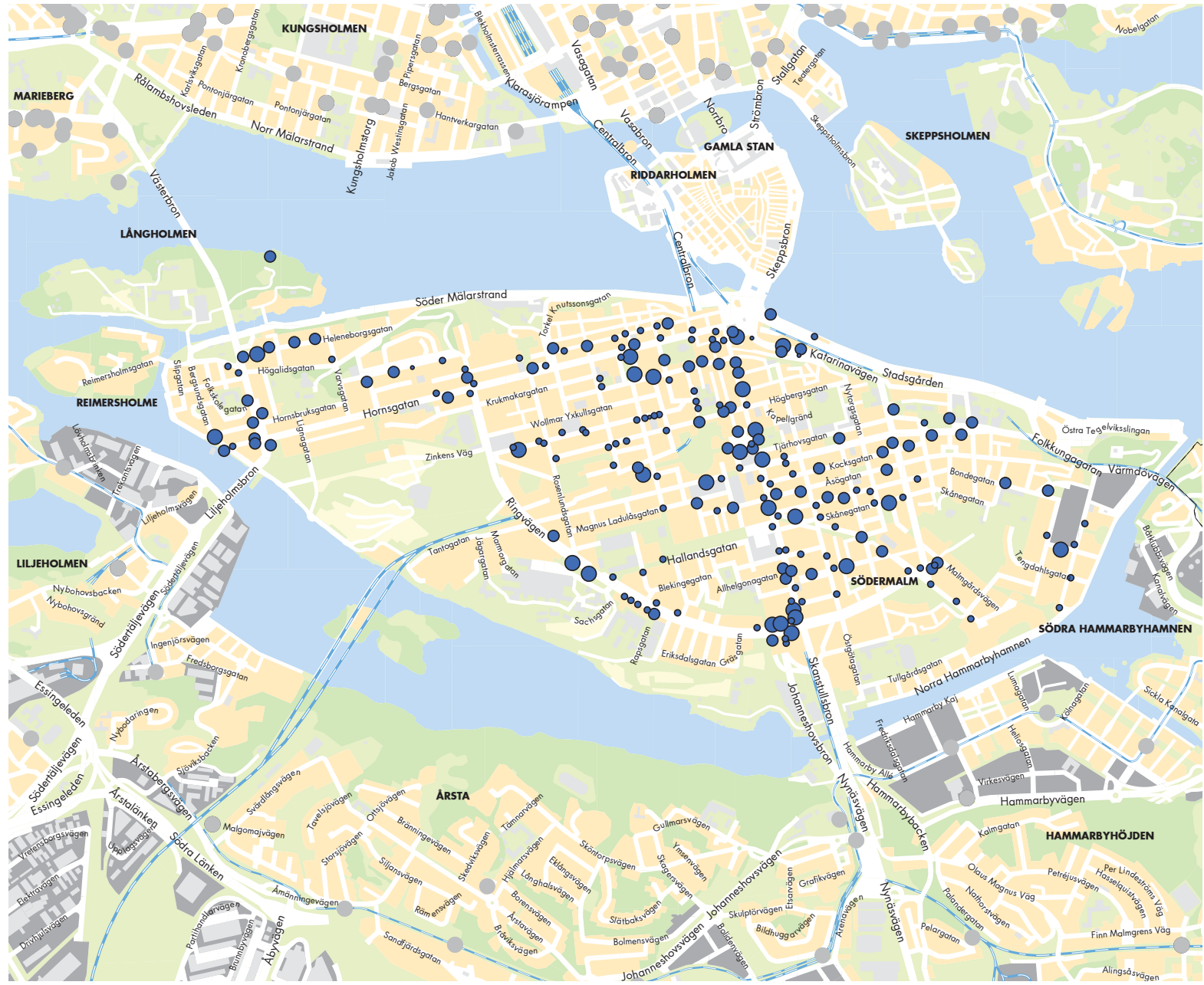
som dagens utbud. Även Kungsholmen har ett behov som är ungefär tre gånger större än antalet befintliga parkeringsplatser. På Östermalm och i Vasastan är behovet av cykelparkeringar ungefär dubbelt så stort som utbudet. Det är tydligt att det finns ett stort behov av cykelparkeringar i Stockholm. Idag finns det ca 8800 stycken cykelparkeringar i Stockholm på de inventerade platserna. För att täcka det behov som

finns idag samt täcka upp för morgondagens behov behövs ytterligare ca 11 000 platser, vilket ger en total på ca 20 000 cykelparkeringar. I tabell 4 visas en jämförelse med antalet cykelparkeringar per 100 000 invånare idag samt då cykelparkeringarna har byggts ut efter det kartlagda behovet. I Amsterdam är motsvarande siffra 30000 st/100000 invånare och i Köpenhamn 7000 st/100000 invånare.

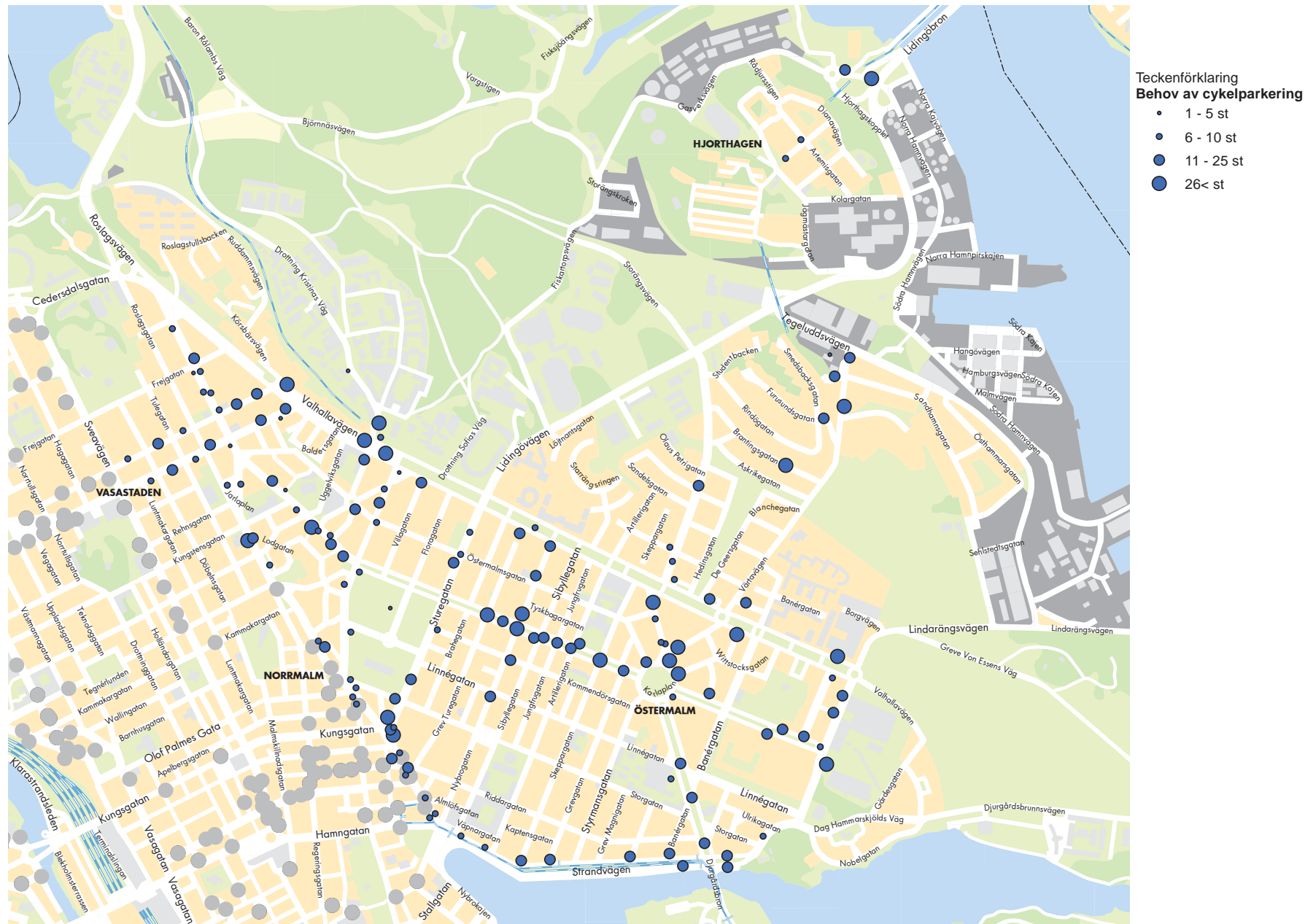
# Översikt över behov av cykelparkering i Stockholm



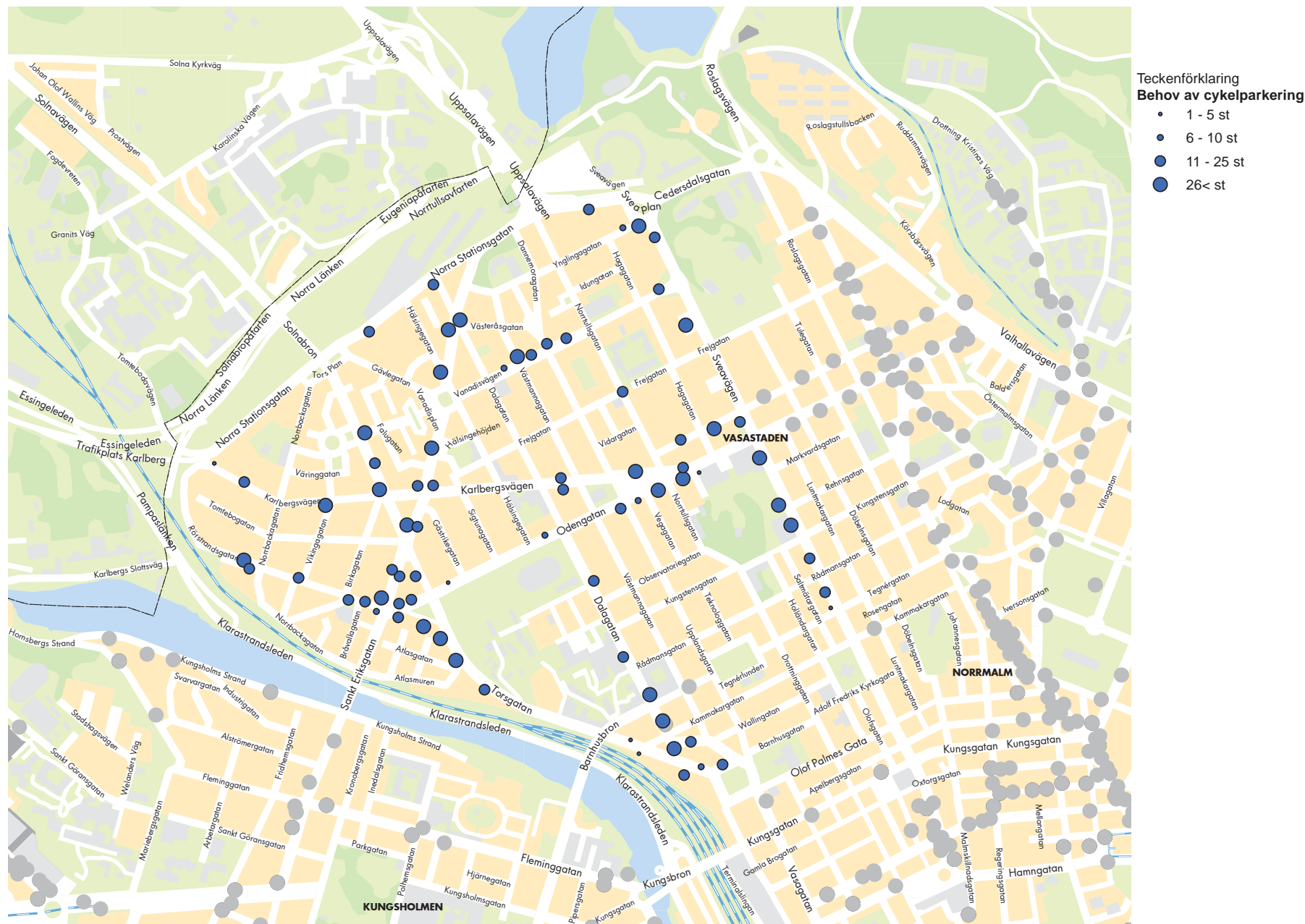
# Behov av cykelparkering på Södermalm



# Behov av cykelparkering på Östermalm

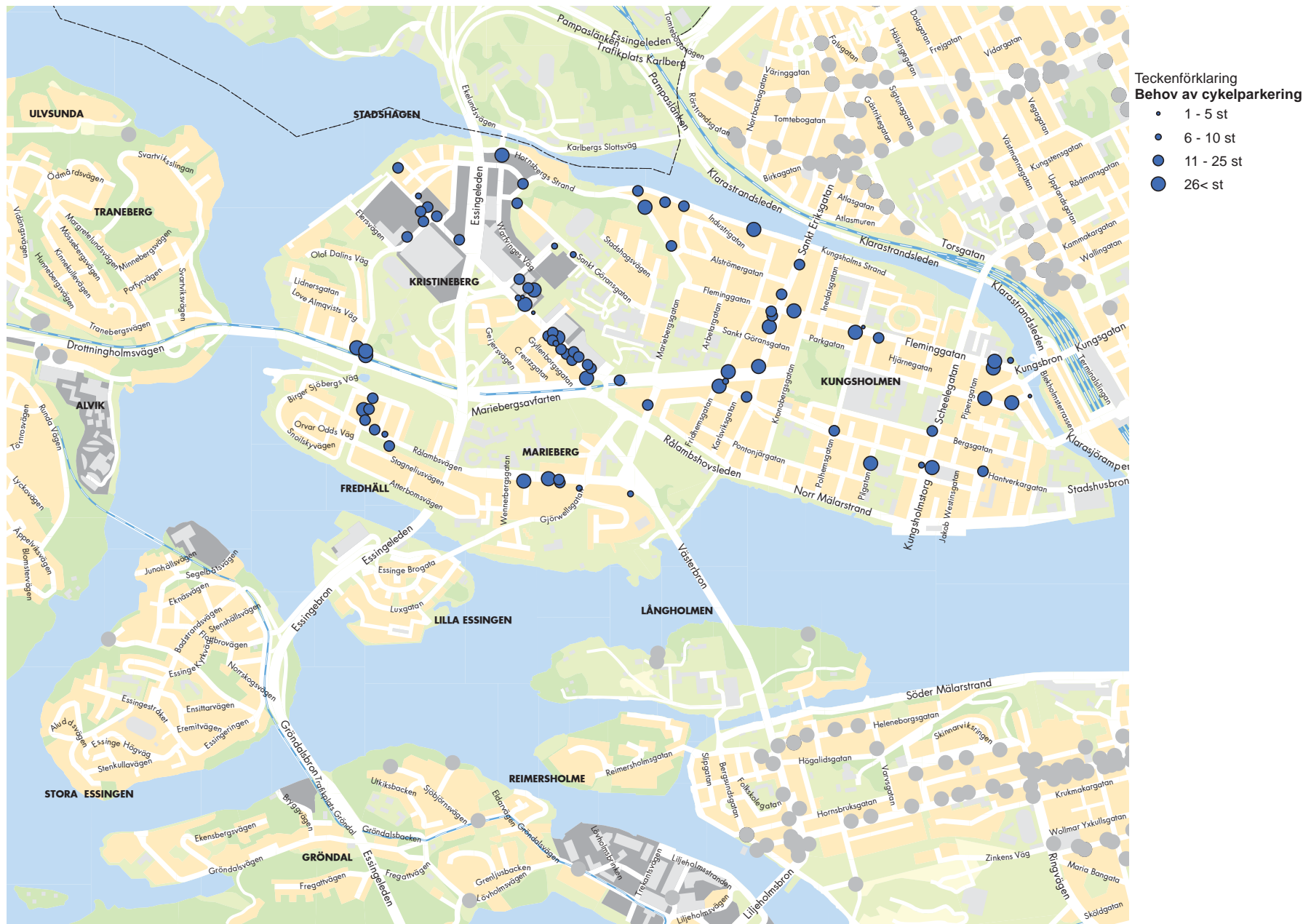


# Behov av cykelparkering i Vasastan

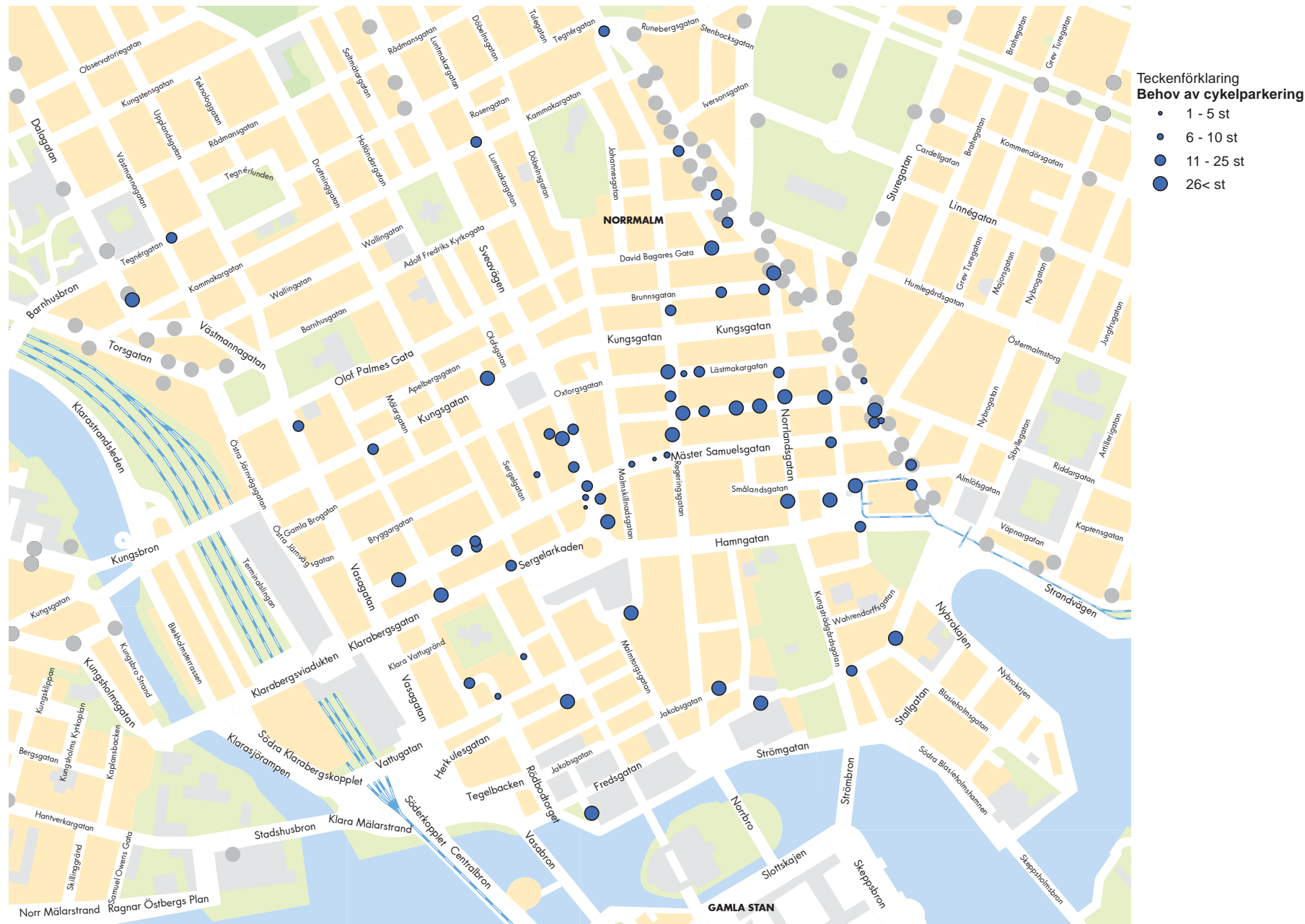




# Behov av cykelparkering på Kungsholmen



# Behov av cykelparkering i City



# Behov av cykelparkering i söderort



# Behov av cykelparkering i västerort



- Teckenförklaring**  
**Behov av cykelparkering**
- 1 - 5 st
  - 6 - 10 st
  - 11 - 25 st
  - 26 < st
  - ▨ Hållbara järv

## 6 SKROTICYKLAR

Överallt i stadens cykelparkeringar och på allmänna platser är övergivna och trasiga cyklar parkerade. Skälet till de kvarlämnade cyklarna är ofta att de är stulna eller att ägaren inte orkat ta hand om sin gamla trasiga cykel. Eftersom dagens cykelparkeringar är överfulla är det önskvärt att få bort dessa skrotcyklar som står och tar upp plats.

Viktigt är att skilja på felparkerade cyklar och vrak. En felparkerad cykel är mer ett tillgänglighetsproblem för synskadade än ett hinder för cyklister. Skrotcyklar i cykelparkeringar hindrar cyklister som vill parkera. De är dessutom ett förfulande inslag i stadsmiljön.

Definition av skrotcykel är att den saknar väsentliga detaljer t ex hjul eller/och styre och/eller att den har så svåra skador att den inte går att cykla på t ex skeva hjul.

Inventeringen visade på att mängden skrotcyklar varierade mellan 1% och 7% av det totala antalet parkerade cyklar. Högst andel skrotcyklar var det på Södermalm där de utgjorde 7% av alla parkerade cyklar.



Skrotcyklar vid Medborgarplatsen.



Skrotcyklar vid Södermalmstorg.



Skrotcyklar vid Björns trädgård.

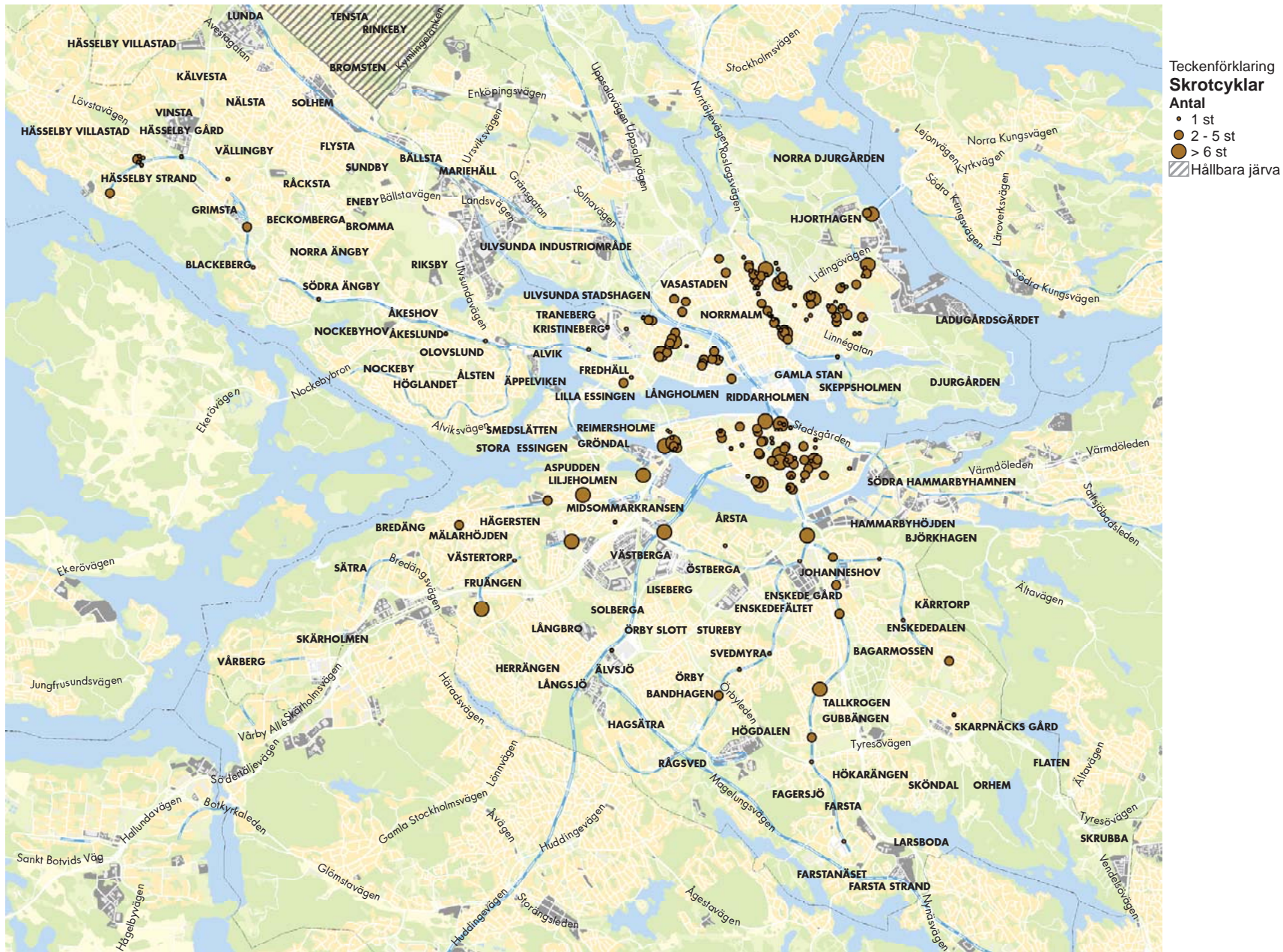


Skrotcyklar vid Räcksta t-bana.

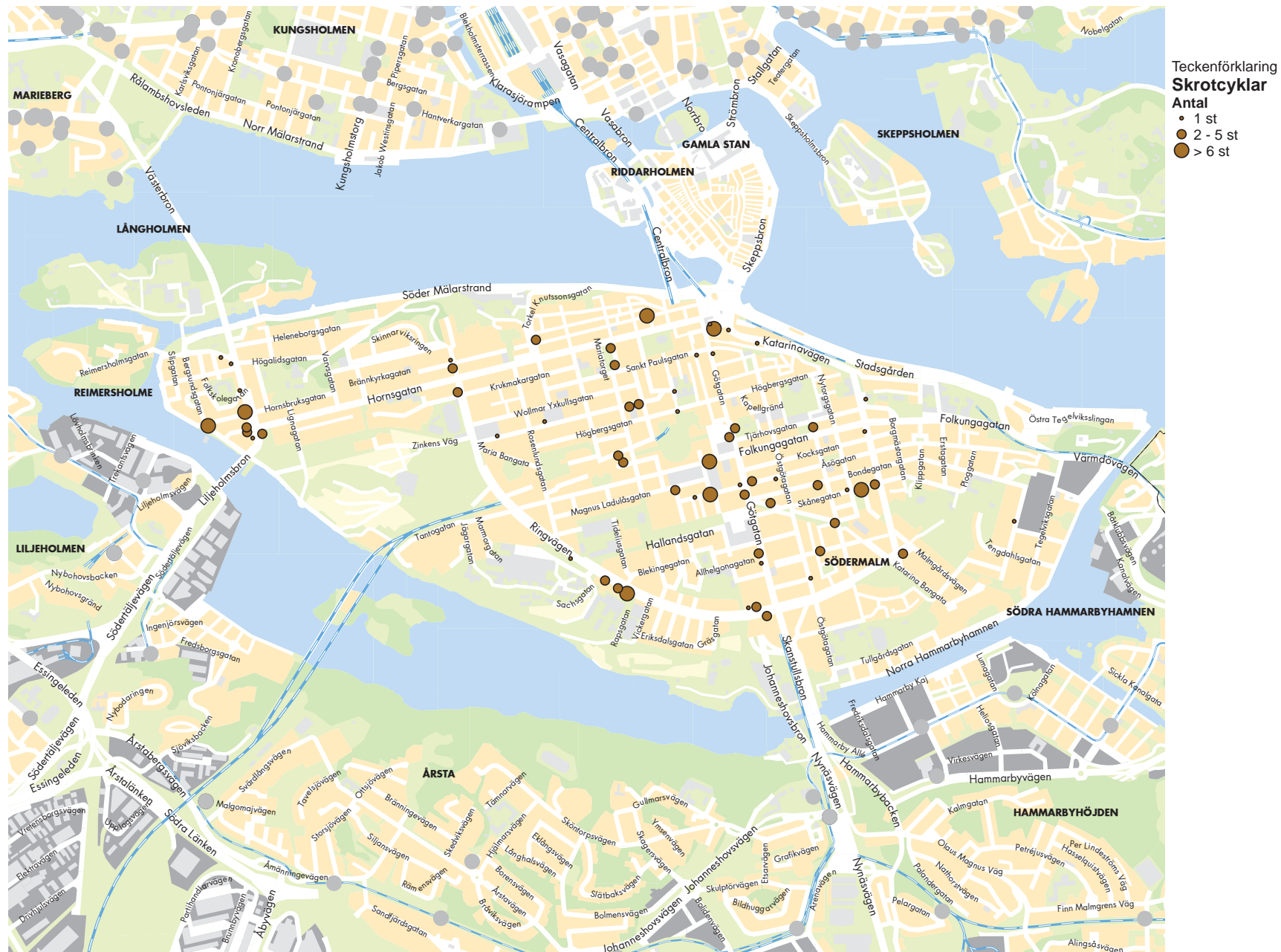
Område	Totalt antal parkerade cyklar	Totalt antal skrotcyklar	Andel skrotcyklar
Södermalm	2960	183	6%
Östermalm	2794	167	6%
Vasastan	1374	17	1%
Kungsholmen	1381	79	6%
City	1409	ej inv.	-
Söderort	2618	112	4%
Västerort	1196	17	1%

Tabell 4. Jämförelse mellan totala antalet parkerade cyklar och antalet skrotcyklar i olika stadsdelarna i Stockholm. Inventering och behovsanalys

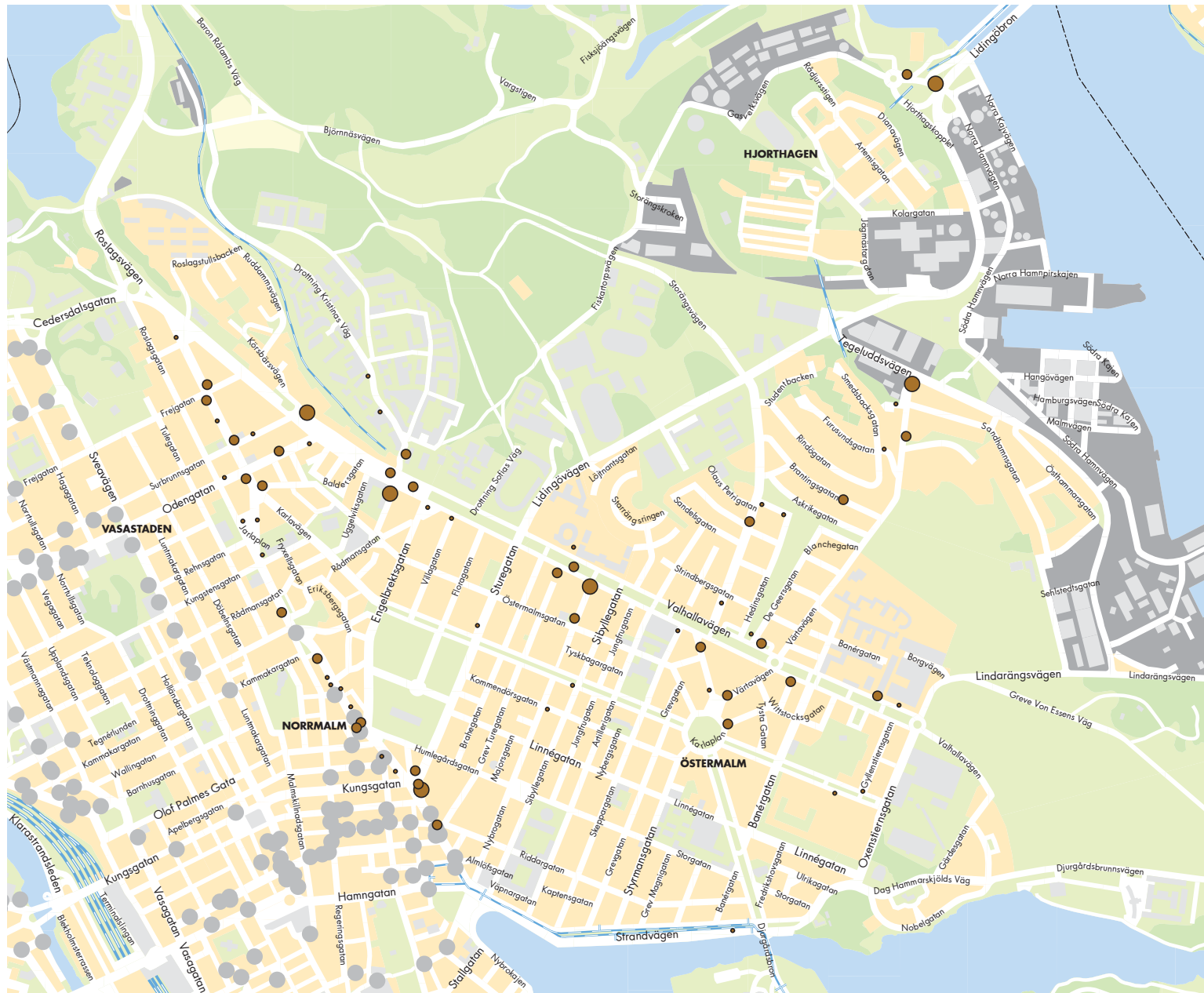
# Översikt över skrotcyklar i Stockholm



# Skrotcyklar på Södermalm



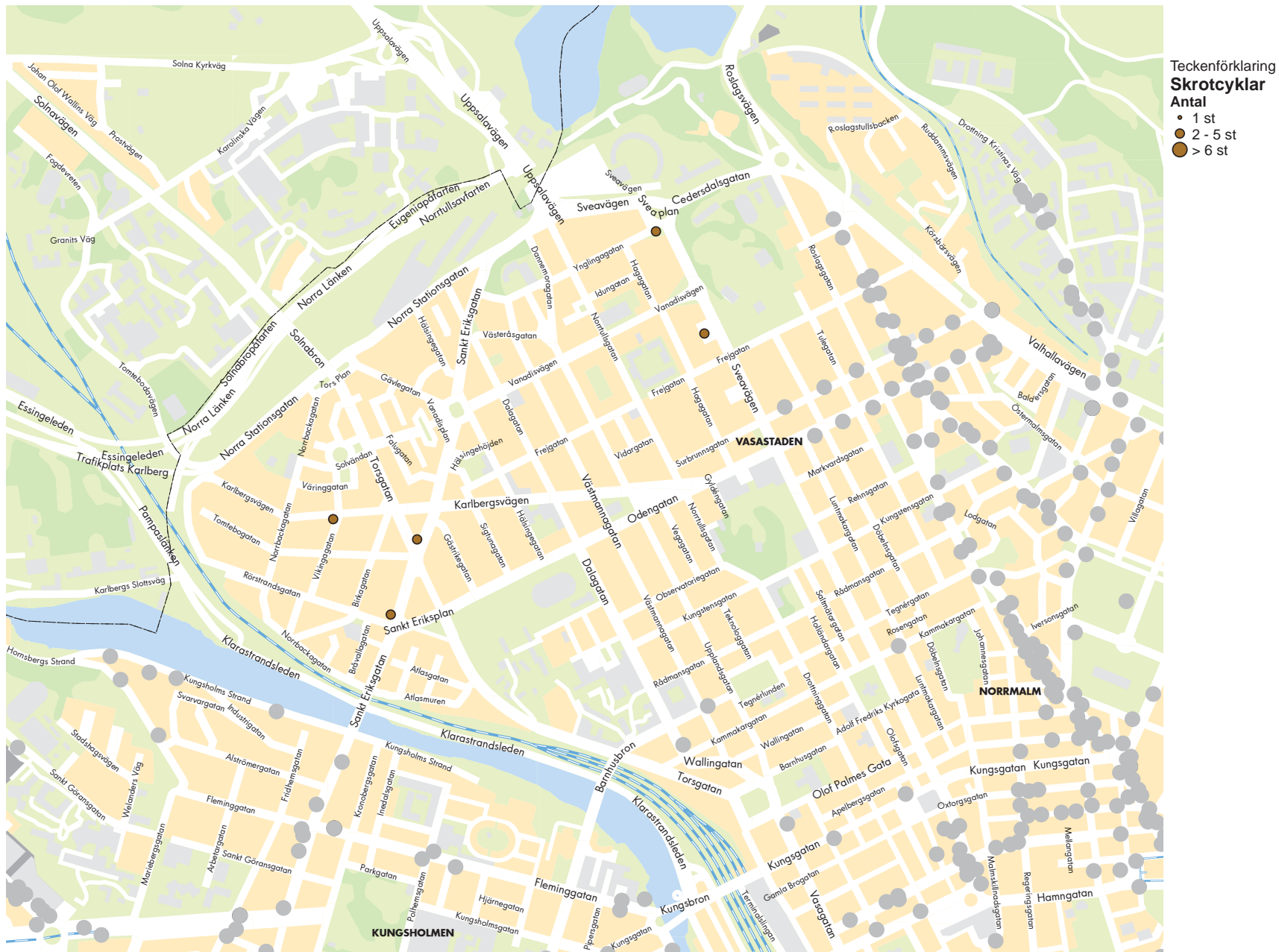
# Skrotcyklar på Östermalm



Teckenförklaring  
**Skrotcyklar**  
**Antal**  
 • 1 st  
 ● 2 - 5 st  
 ● > 6 st



# Skrotcyklar i Vasastan



# Skrotcyklar på Kungsholmen



# Skrotcyklar i söderort



Teckenförklaring  
**Skrotcyklar**  
 Antal  
 • 1 st  
 ● 2 - 5 st  
 ● > 6 st

# Skrotcyklar i västerort



Teckenförklaring  
**Skrotcyklar**  
**Antal**  
 • 1 st  
 ● 2 - 5 st  
 ● 6 st  
 ▨ Hållbara järva

## 7 GENOMFÖRANDE OCH KOSTNADSUPPSKATTNING

### 7.1 Genomförande

Cykelparkeringsplanen kommer att ligga till grund för anläggandet av cykelparkeringar i Stockholm under de kommande åren. Planens tidshorisont är år 2018, vilket motsvarar tidshorisonten på ”Cykelmiljarden”.

Vid genomförande av planen bör de platser som har störst behov prioriteras. Till höger finns en lista på de fem platser i varje stadsdel där behovet av ny cykelparkering är störst.



Överfull cykelparkering på Ringvägen nedanför SÖS.

#### Lista över de fem platser i varje stadsdel där behovet av cykelparkeringsplatser är störst.

<b>SÖDERMALM</b>	<b>Behov</b>
1. Skanstull	271 st
2. Ringvägen vid SÖS	110 st
3. Bergsunds Strand	90 st
4. Södra station J	78 st
5. Medborgarplatsen	78 st

<b>ÖSTERMALM</b>	<b>Behov</b>
1. Östra station T	186 st
2. Ropsten T	96 st
3. Valhallav nr 19	60 st
4. Brantingsgatan nr 42	60 st
5. Värtav nr 60	45 st

<b>VASASTAN</b>	<b>Behov</b>
1. Sveav. nr 113-125	110 st
2. St Eriksg. nr 111	104 st
3. Rödabergsg.	102 st
4. Karlbergsv. nr 8-16	86 st
5. Torsg. nr 35	80 st

<b>KUNGSHOLMEN</b>	<b>Behov</b>
1. Gjörwellsg. nr 30	211 st
2. Lindhagensg. nr 98	86 st
3. Igeldammsg. nr 32-38	65 st
4. Kristineberg T	63 st
5. Pilg. nr 9-17	63 st

<b>SÖDERORT</b>	<b>Behov</b>
1. Bagarmossen T	200 st
2. Mälarhöjden T	90 st
3. Årstabergr J	80 st
4. Telefonplan T	70 st
5. Aspudden T	65 st

<b>VÄSTERORT</b>	<b>Behov</b>
1. Brommaplan T	202 st
2. Ängbyplan T	116 st
3. Islandstorget T	88 st
4. Vällingby T	72 st
5. Åkeshov T	66 st

## 7.2 Kostnadsuppskattning

Kostnaden som redovisas nedan är investeringskostnaden för cykelställen. Driftkostnader är ej medräknade. Kostnaderna är översiktliga och baserade på schablonvärden.

Om cykelparkeringarna byggs ut i enighet med cykelparkeringsplanen kommer den totala kostaden för alla stadsdelar hamna på ca 51 miljoner kronor.

Område	Uppskattad kostad
Södermalm	10 740 000
Östermalm	8 673 000
Kungsholmen	6 283 000
Vasastan	5 894 000
City	5 399 000
Söderort	9 585 000
Västerort	4 230 000
Totalt	50 804 000

Tabell 5. Uppskattade investeringskostnader för cykelparkeringar i Stockholm.



Vinterparkering vid Karlbergs station.

## 8 Inspiration och goda exempel

Säkra och funktionella cykelparkeringar är en viktig komponent i cykelinfrastrukturen. Det är också en viktig del i omställningen mot ett mer hållbart transportsystem. Forskning och erfarenheter från Holland visar att skapas det bra förutsättningar att med cykel ta sig till/från och parkera vid kollektivtrafiken ökar kollektivtrafiken med 5 - 10 procent. (Van der Harst, J A. CROW, 1993).

Studier genomförda i Stockholm visar att avsaknad av säkra, trygga och väl lokaliserade cykelparkeringar gör att många väljer att inte cykla (Ökad cykelpendling, men hur? USK 2000). Det är bland annat vid kollektivtrafikknutpunkter som det är av stor betydelse att skapa funktionella cykelparkeringar för att underlätta kombinationsresor. Detta ökar konkurrenskraften för såväl cykel- som kollektivtrafiken.

Cykelparkeringar kan även användas för att göra avtryck i stadsbilden. Infrastruktur är i allra högsta grad kommunikation, en tydlig markering och signal om vad som prioriteras. Den påverkar människor och i allra högsta grad även deras val. I de stora cykelländerna Holland och Danmark blir det mer och mer vanligt med stora cykelparkeringsanläggningar vid viktiga knutpunkter. Dessa anläggningar är ofta



*En väl dimensionerad och separerad cykelväg leder rakt mot tågstationen och cykelparkeringen i Houten*



*En ljus och öppen cykelparkering i Houten för över 3 000 cyklar. Parkeringen är indelad i sektioner för att enkelt kunna orientera sig. Det är gratis att parkera och anläggningen är bevakad. I anslutning till parkeringen finns cykelhandlare/service samt cykeluthyrning. Observera hur plattformarna och inredningen är målad i ljusa färger samt att tak och väggar är av glas, detta för öka ljusinsläppet.*

bevakade och har olika former av service så som cykelhandlare, butik, cykeltvätt, cykeluthyrning, dusch, förvaringsmöjligheter, direkt koppling till kollektivtrafiken mm.

Cykelparkeringar kan också vara enkla men ändå funktionella, säkra och väl lokaliserade. I exemplet nedan är cykelställen placerade under entrétaket i direkt anslutning till entrén. Mycket närmre går inte att anlägga en cykelparkering om man inte placerar parkeringen i fastigheten. Genom en så enkel åtgärd som att förlänga entrétaket ut över cykelparkeringen väderskyddas parkeringen. Cykelställen som används är enkla att låsa fast cykeln i.

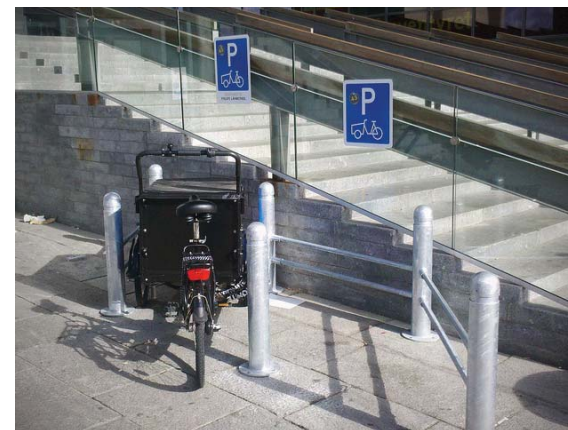
Något som blir en allt vanligare syn i Stockholm är lastcyklar. Det är cyklar som ofta är längre än vanliga cyklar och ibland har de tre hjul, dessa cyklar kräver mer yta och en annan typ av cykelparkering än vanliga cyklar. En tänkbar lösning kan vara som bilden nedan visar.



*Vy från tågplattform. Hiss och trappor leder direkt ner till cykelparkeringen. Allt för att skapa enkel omstigning och göra kombinationsresor enkla och attraktiva.*



*Cykelparkering i direkt anslutning till entrén. Entrétaket täcker även parkeringen.*



*Exempel på särskilt anordnad cykelparkering för lastcyklar.*



