

Handläggare
Tina Eriksson**Till**
Trafiknämnden
2026-02-12

Cykelparkering 2026. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykelparkering 2026 till en investeringsutgift om 25 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel och välordnade cykelparkeringar är en viktig del i att göra staden tillgänglig för cyklister och bidra till cykelplanens mål om ökad cykling. Väl parkerade cyklar underlättar även för övriga trafikslag, bidrar till bättre vistelsevärden och ökar känslan av en väl omhändertagen stad. I takt med att antalet cyklister blir fler, ökar samtidigt antalet cyklar som behöver kunna parkeras. Under högsäsong är det ofta svårt att hitta lediga platser i cykelställen. De senaste åren har antalet cykelparkeringsplatser byggts ut i hög takt i hela staden, många utifrån synpunkter från stockholmare.

Under 2026 planeras 1000–1500 nya cykelparkeringsplatser, främst i innerstaden, vid kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga platser i ytterstaden. Platserna väljs utifrån behov som identifieras

via medborgarförslag, inventeringar och andra analyser. Utformning och typ av cykelställ anpassas efter platsens förutsättningar.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykelparkering 2026 till en investeringsutgift av 25 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan *Cykelstaden* från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm, detta ställer krav på god infrastruktur för cyklister. Bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av infrastrukturen för cykel.

Cyklingen har ökat i Stockholm och i takt med att antalet cyklister blir fler, ökar samtidigt antalet cyklar som behöver kunna parkeras. När ordnade parkeringar saknas parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för gående och cyklister och i värsta fall utgöra en fara för personer med synnedsättning. Cyklar parkerade utanför cykelställ försvårar även renhållning och underhåll. Väl parkerade cyklar bidrar till bättre vistelsevärden och ökar känslan av en väl omhändertagen stad.

En välfungerande cykelparkering är placerad nära målpunkten för resan, är säker med möjlighet att låsa fast ramen och har tillgänglig kapacitet även för en ökad mångfald av cyklar. Lastcyklar behöver exempelvis bredare parkeringar och fastlåsningsmöjlighet längre ned jämfört med en vanlig cykel. Ytterligare attraktiva kvaliteter är väderskydd och god belysning för ökad trygghet och säkerhet. Avsaknad av välordnade cykelparkeringar kan leda till att färre väljer att cykla på grund av risken att få cykeln stulen.

Under den senaste tioårsperioden har cirka 2000 cykelparkeringsplatser per år anlagts på olika platser runt om i staden, i enlighet med tidigare års budgetuppdrag. Flest platser har byggts i innerstaden, men en betydande del även vid kollektivtrafikknutpunkter och andra lokala målpunkter i stadens fokusområden och ytterstaden. Totalt förvaltar trafikkontoret nu cirka 40 000 cykelparkeringsplatser. En fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar är nödvändig för att göra staden tillgänglig för cyklister och bidra till ökad cykling.

Mål och syfte

När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med *Framkomlighetsstrategin* behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Framkomlighetsstrategin tar avstamp i Stockholms översiktsplan. Den har fyra mål för stadens utveckling: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och klimatsmart och tålig stad. Ökad cykling bidrar till målen i översiktsplanen.

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel och välordnade cykelparkeringar är en viktig del i att göra staden tillgänglig för cyklister och bidra till ökad cykling. Målet med projektet är att anlägga välordnade cykelparkeringsplatser runt om i staden.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Trafikkontoret föreslår en utbyggnad om cirka 1000 till 1500 cykelparkeringsplatser under 2026. Tidigare inriktning att flest platser ska byggas i innerstaden, vid kollektivtrafikknutpunkter och andra lokala målpunkter i ytterstaden föreslås ligga fast.

I innerstaden ligger målpunkterna tätt och här behöver det finnas ett nätverk av cykelparkeringar. Behovet av cykelparkering skiftar över tid när målpunkter försvinner och tillkommer och därför behövs ett kontinuerligt arbete i innerstaden med att komplettera med cykelparkeringar där behoven uppstår.

Behov av nya cykelparkeringar påpekas i många fall genom önskemål från stadens medborgare men belyses även genom inventeringar och analyser av platser, områden och målpunkter. Typ av cykelställ och utformning av parkeringen väljs efter vad som passar bäst på den valda platsen. Den vanligaste typen av cykelställ är cykelpollaren, som finns i många varianter. I innerstaden anläggs pollarna oftast i möbleringszonen eller på ett utbyggt öra. På platser där cykelparkeringen behöver vara mer ordnad, eller till exempel om den anläggs mot en fasad, kan istället ett framhjulsställ med ramlåsmöjlighet användas. En annan variant som anläggs i stor utsträckning är cykelhagen som ersätter en bilparkering med tio cykelparkeringsplatser.

I stadens möbleringsprogram beskrivs olika typer av cykelparkering och i första hand är det dessa modeller som används. Exempelvis är pollare vanligt i innerstaden där utrymme är begränsat medan det vid bytespunkter med kollektivtrafiken kan vara motiverat med framhjulsställ och väderskydd. I särskilt kulturhistoriskt känsliga miljöer används anpassade lösningar i samråd med områdesansvarig landskapsarkitekt. Ambitionen är att alla cykelparkeringar som byggs ska passa för en mångfald av cyklar, ett exempel är lastcyklar som behöver mer utrymme än en traditionell cykel och andra typer av ställ för att möjliggöra fastlåsning.

Kostnaden per cykelparkeringsplats varierar beroende på plats och variant av ställ och har en stor spridning. Att anlägga öron är en omtyckt lösning, men kostsam. En högre kostnad kan vara motiverad eftersom det är viktigt att bygga cykelparkeringar med kvalité som kommer att användas.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Platser identifieras, utreds och etableras kontinuerligt.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Eftersom det är mindre åtgärder som genomförs förväntas trafikpåverkan vara liten. Vid behov utförs arbeten etappindelad.

Intressenthantering och kommunikation

Projektets kommunikationsinsatser består främst av information vid byggarbetsplatserna.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektet Cykelparkering 2026 föreslås få utgiftstaket 25 mnkr vilket är inrymt i kontorets långsiktiga budget och bokas inom framkomlighetssatsningen på cykel. Utgifterna inkluderar nedlagd tid, projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om sammanlagt cirka 1,9 mnkr från och med 2027. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter med gjorda avskrivningar.

Driftkostnader

Åtgärderna kan i vissa fall medföra att kostnaderna för drift och underhåll ökar något, exempelvis för att cykelpollare behöver bytas ut eller att en cykelhage behöver monteras ned vid asfalteringsarbeten. I övrigt blir kostnaderna för drift och underhåll likartade som dagens.

Risk/Osäkerhet

Investeringen innebär anläggande av cykelparkeringar på en mängd olika platser runt om i staden. Behöver en plats utgå eller skjutas framåt i tid kan den ersättas med en annan plats i staden. Risken för överskridanden av budgetramen är liten eftersom antalet platser kan justeras utifrån tillgänglig budget.

Projektets utmaningar beror till stor del åtkomst till mark i nära anslutning till målpunkter. I innerstaden är anspråken på gatumark många och skiftande, och cykelparkering är en av många funktioner som ska rymmas inom en begränsad yta, så även när behovet av cykelparkering är stort kan andra intressen väga tyngre. Risken i innerstaden är att inte kunna möta det verkliga behovet av cykelparkering.

I stadens fokusområden och vid kollektivtrafikpunkter i ytterstaden är utmaningen oftare att det är andra aktörer än trafikkontoret som äger eller förvaltar marken. En cykelparkering ska helst inte ligga längre än 25 meter från en målpunkt och detta kan vara svårt att uppfylla. Exempelvis har stadsdelarna ansvaret för stor del av marken som är lämplig för cykelparkeringar i ytterstaden och här har trafikkontoret inte möjlighet att investera. Det är utmanande att hitta platser i ytterstaden som är nära målpunkt, attraktiva och som kommer att användas.

Slut