



Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad

Resultat, effekter och förslag

Sammanfattning

Studien har genomförts mot bakgrund av att många kommuner under det senaste decenniet har höjt kraven på cykelparkering samtidigt som kraven på bilparkering har sänkts. Ambitionen har varit att främja cykling och hållbart resande. Samtidigt har det vuxit fram en bild av att nybyggda bostadsprojekt får stora cykelparkeringsytor som inte används och därmed varken skapar värde för boende, fastighetsägare eller kommunen.

För att ge ett bättre kunskapsunderlag har studien kombinerat tre källor; en litteraturstudie om cykelparkering vid bostaden, en inventering av cykelparkering i 46 nyproducerade bostadsprojekt i storstadsregionerna (5 300 lägenheter) samt en enkätstudie med 824 boende i flerbostadshus. Tillsammans ger dessa underlag en bild av hur mycket cykelparkering som faktiskt byggs, hur den används och hur boende upplever sina lösningar.

Tidigare studier och omvärldsanalyser visar att användningen av cykel är högre i områden med väl utbyggd cykelinfrastruktur och korta avstånd till många målpunkter. Detta styrks även av resultaten i denna studie, där cykelinnehavet är högre i sådana lägen. Dåligt utbyggd infrastruktur och/eller avsaknad av andra incitament att cykla kan inte kompenseras av ett stort utbud av cykelparkering i enskilda projekt eller kvarter.

Resultaten visar att det i genomsnitt har byggts 2,1 cykelplatser per bostad, medan det faktiska antalet uppställda cyklar ligger på cirka 1,1-1,2 per bostad. Den genomsnittliga beläggningen på cykelparkering är omkring 50 %. Samtidigt uppfylls många kvalitetsaspekter relativt väl, men inte alltid.

Studien drar slutsatsen att dagens kvantitetskrav generellt är överdimensionerade i förhållande till efterfrågan. Det leder till att det är svårt att uppfylla kvalitetskraven utan att det ger negativa effekter för boende samt på klimatpåverkan, byggkostnader och förvaltningsekonomi. Många cykelparkeringar bidrar inte till ett ökat cyklande, utan det krävs framförallt andra åtgärder och insatser. Däremot påverkar kvantitetskraven förutsättningarna för hållbart byggande. En rekommendation är därför att kvantitetskraven i de flesta svenska kommuner kan sänkas till EU-nivån på 2,0 platser per bostad, då den nivån är mer än tillräcklig för nästan alla inventerade projekt.

Kravställningen bör samtidigt göras mer flexibel och utgå mer från läge (tillgång till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur), yta och målgrupp. En tydligare uppdelning mellan cykelparkering för aktiva cyklister och mer yteffektiv cykelförvaring, till exempel i förråd, föreslås då många cyklar aldrig används. Kraven på ramlås och stöldsäkerhet bör dock vara fortsatt höga. Barncyklar, som utgjorde var åttonde cykel, föreslås också kunna ges en annan kravställning. Studien betonar också behovet av aktiv förvaltning, rensning, ommöblering och eventuell prissättning av attraktiva platser, för att säkerställa att ytorna med högst kvalitet för cyklister används effektivt. Slutligen konstateras att den stora potentialen för ökad cykling finns i det äldre bostadsbeståndet, där cykelparkering oftare är bristfällig, snarare än i de nybyggda hus som redan har relativt god tillgång till cykelplatser.

Fler cykelplatser i enskilda projekt kan inte kompensera för brist på infrastruktur, korta avstånd och andra incitament att cykla. Genom att sänka och styra om kvantitetskraven mot mer flexibla och användarorienterade lösningar kan kommuner och fastighetsägare samtidigt stärka både cykelns attraktivitet och hållbart byggande.

Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad

Trivector Mobility

Rapport 2025:92

Version 1.0

Datum: 2026-01-13

Författare: Rasmus Sundberg, Trivector Mobility

Moa Granström och Erika Knutsson, Prognoscentret, har skrivit bilaga 3 och stycken av kapitel 3.2.

Medverkande: Björn Wendle, Jakob Mellin,

Thaddäus Tiedje, Trivector Mobility

Foto framsida: Trivector Mobility



Följande aktörer har medverkat, genomfört inventeringar och finansierat denna studie:

BESQAB



SKANSKA

RESONA



Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
2. Metod	5
2.1. Litteraturstudie.....	5
2.2. Inventering cykelparkering	5
2.3. Enkätstudie	5
2.4. Effekter av dagens kravställning och förslag	5
3. Resultat.....	6
3.1. Vad säger tidigare forskning och utvärderingar	6
3.2. Inventering cykelparkering i bostäder inflyttade 2018-2024	7
3.3. Enkätstudie cykelparkering.....	9
4. Effekter av dagens kravställning	15
4.1. Effekter för främjat cyklande.....	15
4.2. Effekter för hållbart byggande	17
4.3. Effekter för hållbar förvaltning av bostäder.....	17
5. Slutsats	19
6. Förslag för bättre anpassad kravställning.....	20
6.1. Krav på antal parkeringsplatser för cykelparkering vid bostad	20
6.2. Krav på standard och utformning av cykelparkering vid bostad	20
6.3. Förslag på aktiv förvaltning av cykelparkering.....	21
6.4. Förslag på en mer långtgående förändring i kommuners kravställning	21
6.5. Övriga förslag	22
7. Referensförteckning	23
Bilaga I. Litteraturstudie.....	25
Bilaga II. Resultat inventering	36
Bilaga III. Enkätstudie.....	55

1. Inledning

I Sverige har kommuner sedan början på 2010-talet arbetat med flexibla parkeringstal. Ambitionen har varit att genom parkeringsplanering skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande och ett mer hållbart byggande.

I takt med att kraven på att tillskapa bilparkering vid bostadsbyggande har sänkts, har kraven på cykelparkering höjts. Utgångspunkten har varit att om vi vill att människor ska äga och använda bil i mindre utsträckning, då behöver vi möjliggöra att det går att resa på andra sätt. Detta har lett till att krav på antal cykelparkeringar har ökat med ambition att underlätta cykling, ofta utifrån ställningstagandet att alla boende ska kunna äga en cykel, i brist på bättre underlag om cykelinnehav och faktiskt efterfrågan.

För att skapa bra förutsättningar för cyklister har kraven på antal cykelplatser successivt kombinerats med krav på utformning och kvalitet. Sådana krav är viktiga och bidrar när de är väl avvägda till en bättre användarupplevelse.

Samtidigt finns en bild av att kommuners kravställning på cykelparkering de senaste åren har lett till att ytor skapas för cykel som sedan inte används. Ett sådant utfall är inte värdeskapande varken för de boende, fastighetsägaren eller kommunen och motverkar hållbart byggande och hållbar förvaltning.

Mot denna bakgrund är studiens syfte att öka kunskapen om hur cykelparkeringar faktiskt utformas, hur de används och vad som efterfrågas i dag. Studien analyserar också vilka effekter nuvarande kravställningar får för att främja cykling, hållbart byggande och hållbar förvaltning. Rapporten avslutas med rekommendationer för hur kraven kan utvecklas.



Figur 1-1 Väderskyddat cykelställ utomhus. Foto: Riksbyggen

2. Metod

För att utöka dagens kunskapsunderlag om cykelparkering innehåller denna studie tre typer av underlag, som tillsammans ger en bättre förståelse för cykelparkering vid bostaden och ett utökat beslutsunderlag för hur cykelparkering kan krävställas. Resultaten från de olika underlagen sammanfattas i kapitel 3.

2.1. Litteraturstudie

Litteraturstudien har baserats på källinhämtning från vetenskaplig databas, AI-sökning och sammanställning av tidigare svenska och internationella studier om cykling och effekter av hållbar mobilitet vid nyproduktion av bostäder.

2.2. Inventering cykelparkering

För inventering av cykelrum har medverkande fastighetsutvecklare listat genomförda projekt utifrån definierade kriterier om ålder (inflyttning 2018-2023), geografi (storstadsregion Stockholm samt Göteborg, Malmö) och typ av bostäder (normala bostäder/fördelning storlek, ej student-/seniorlägenheter eller motsv.). Därefter har ett slumpvis urval av projekt genomförts av Trivector och tilldelats respektive fastighetsutvecklare att inventera. Där inventering inte har varit möjligt på grund av begränsad tillgänglighet har andra slumpvis utvalda projekt tilldelats aktuell fastighetsutvecklare. Respektive fastighetsutvecklare har sedan ansvarat för att utföra inventering i utvalda projekt under sen kväll/tidig morgon utifrån en mall med frågor om antal cyklar och cykelparkeringar, tillgängliga mobilitets-tjänster och andra iakttagelser. Inventeringen har gjorts under perioden september-oktober 2025. Trivector har därefter sammanställt genomförda inventeringar

och beskrivit aggregerade resultat och slutsatser utifrån det samlade underlaget. Både tid på dygnet och tid på året antas motsvara en högsta nivå på efterfrågan på cykelparkering.

2.3. Enkätstudie

Undersökningen belyser boendeperspektivet, det vill säga de boendes preferenser och beteendemönster i relation till cykling. Den kartlägger cykelparkering, cykelinnehav- och vanor samt utforskar boendes preferenser och beteenden kopplat till cyklande. Svar samlades in genom en panelundersökning via Nordstats webbpanel. Urvalet var boende i flerbostadshus i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Ett medvetet mål var att samla in 400 svar från Stockholm och 200 var från Göteborg respektive Malmö. Efter genomförda kvalitetskontroller fanns totalt 824 användbara svar (416 Stockholm, 205 Göteborg, 203 Malmö) vilket utgör underlaget i enkätstudien. Tiden för insamling var 29:e oktober till 3:e november 2025.

Prognoscentret har sammanställt och analyserat resultatet i kapitel 3.3 ”Enkätstudie cykelparkering”.

2.4. Effekter av dagens kravställning och förslag

Innehållet i kapitel 4 och 6 har diskuterats mellan medverkande fastighetsutvecklare och fastighetsförvaltare med hänsyn till deras erfarenhet och kunskap om att bygga och förvalta bostäder.

3. Resultat

3.1. Vad säger tidigare forskning och utvärderingar

I följande stycke beskrivs Trivectors sammanfattning av kunskapsläget kring cykelparkering vid bostad. En mer utförlig beskrivning ges i Bilaga I.

Forskningen om cykelparkering vid bostäder är begränsad i Sverige såväl som internationellt. Studier visar på samband mellan tillgång till säker och väderskyddad cykelparkering och ökat cykelinnehav eller cyklande, men det saknas kvantitativa data om exakta nivåer och kravställningar och när fler cykelplatser slutar ge effekt på andelen cykelresor.

Resvaneundersökningar och enkäter visar att upp till ca 70 % av invånarna i svenska större städer har tillgång till cykel, men cirka 30 % saknar cykel. Det finns dock en viss spridning i källorna. Trångboddhet och brist på förråd kan medföra att det finns ett undertryckt behov av ordnad cykelparkering. Samtidigt är det oklart hur mikromobilitet som delade cyklar- och elsparkcyklar, påverkar det faktiska cykelinnehavet över tid.

Trygghet och stöld har betydelse för cykelns attraktivitet. En betydande andel hushåll med cykel uppger utsatthet för stöld varje år, och många stöldverkar ske nära hemmet. Boendeenkäter indikerar att säker och väderskyddad parkering kan öka cyklandet, men storleken på det latent behovet är svårbedömt.

Tillgängliga beläggningsstudier uppvisar en variation på antal parkerade cyklar per bostad, men merparten av de studerade projekten hade en faktisk beläggning en bra bit under två parkeringsplatser/bostad.

EU:s EPBD-direktiv kräver minst två cykelplatser per bostad i nya byggnader, vilket större svenska kommuner redan överträffar. Stockholm, Göteborg, Malmö m.fl. ligger på 2,2–2,6 platser per bostad eller ca 35–40 platser per 1 000 m² BOA.

Internationellt har framstående cykelstäder som Paris, Amsterdam och Köpenhamn parkeringstal i den övre delen av det svenska spannet medan Münster ligger i den nedre delen.

Flera större svenska städer har infört kvalitetskrav för cykelparkering vid bostäder. Göteborgs krav finns beskrivna sedan 2022, Malmö ser över sina riktlinjer hösten 2025 och Stockholm har nyligen tagit fram nya krav som delvis kommunicerats i plan- och bygglovsärenden men som ännu, 2025, inte har beslutats i nämnd.

Kommunernas kvalitetskrav för cykelparkering vid bostäder handlar i huvudsak om att säkerställa god funktion, tillgänglighet och trygghet. Kraven omfattar bland annat mått och ytor per cykel, andelen platser inomhus, utformning för special- och lastcyklar, möjlighet till ramlåsning, samt belysning och dörröppning för att underlätta användning. Skillnader mellan städerna finns främst i hur strikt kraven tillämpas och i synen på samlokalisering med andra funktioner.

Forskning och omvärldsexempel ger inget tydligt svar på när antal cykelparkeringar slutar vara en faktor för att fler ska cykla. Cykelinnehav och beläggning är i dag betydligt lägre än vad som krävs för i studerade svenska kommuner. Flera av dagens kvalitetskrav är underbyggda men det är ofta svårt att säga vad som är en väl avvägd omfattning, sett till vilka funktioner och kvaliteter som ska finnas vid ett bostadsprojekt i övrigt.

3.2. Inventering cykelparkering i bostäder inflyttade 2018-2024

Inventeringen omfattar 46 projekt med sammanlagt cirka 5 300 bostäder. Projekten är geografiskt fördelade över de större städerna, med tyngdpunkt i Stockholms kommun och dess kranskommuner.

I genomsnitt fanns det drygt 0,41 bilparkeringar per bostad i de inventerade projekten. Nästan hälften av projekten har fått någon form av reduktion på parkeringstalet för bil till följd att mobilitetsåtgärder har införts. Cirka en fjärdedel av de inventerade projekten hade särskilda krav på cykelparkering som en del av ett sänkt parkeringstal för bil. Cykelpool fanns i ungefär en tredjedel av projekten. Sex av projekten uppfyllde alla parametrar ovan.

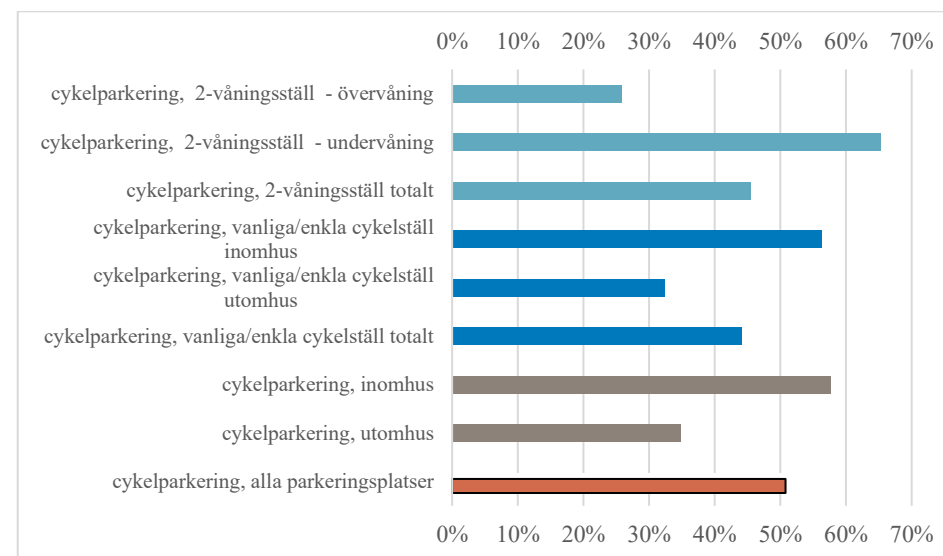
Antal och typ av cykelparkeringar

Totalt noterades cirka 11 200 ordnade cykelparkeringar, vilket motsvarar ett genomsnittligt faktiskt parkeringstal på 2,1 cykelplatser per bostad. Det finns stora variationer mellan de större kommunerna, i Stockholm har flest cykelplatser byggts, medan Göteborg ligger lägst. Därutöver fanns i flera projekt ytor utan ordnade cykelställ som ändå användes för mer eller mindre strukturerad cykelparkering.

Nästan tre av fyra platser fanns i byggnader med skal- och väderskydd. Knappt hälften av alla cykelparkeringar utgjordes av enkla cykelställ, tätt följt av tvåvåningsställ. Omkring 1 % av platserna var särskilt avsedda för platskrävande cyklar, även om sådana cyklar i många fall kunde parkeras även på andra platser.

Hur cykelparkeringarna används

Totalt noterades knappt 5 700 parkerade cyklar, vilket motsvarar en genomsnittlig beläggning på 51 %. 80 % av dessa cyklar stod uppställda inomhus vilket visas genom att beläggningen är högre inomhus än utomhus i genomsnitt och i flertalet projekt, se figur 3-1.



Figur 3-1 Beläggning för olika kategorier av cykelparkering

Av alla parkerade cyklar klassades 2 % som platskrävande. Sådana cyklar förekom sällan i Stockholmsregionen men var vanligare i Göteborg och framför allt i Malmö, där flera projekt hade en betydligt högre andel (6 och 12 %). Att det var vanligare i Göteborg än Stockholm talar för att innehavet av lådcyklar inte nödvändigtvis följer cykelandelen i staden, utan kan bero på andra faktorer,

exempelvis socioekonomi då det är dyrare cyklar som ofta används av hushåll med barn eller hur serviceutbud ser ut i olika delar av städerna.

I genomsnitt var en av sju cyklar en barncykel, men det är en flytande skala då bilder av cykelrummen också visar att utrymmena ofta också används för sparkcyklar för barn eller regelrätta leksaker.

De cyklar som noterades trasiga/ ej användbara uppgick till 5 % vilket sannolikt är en underskattning, då det kan vara svårt att se vid inventering. I ungefär fyra av tio projekt så genomförs rensning av cyklar årligen eller vid behov.

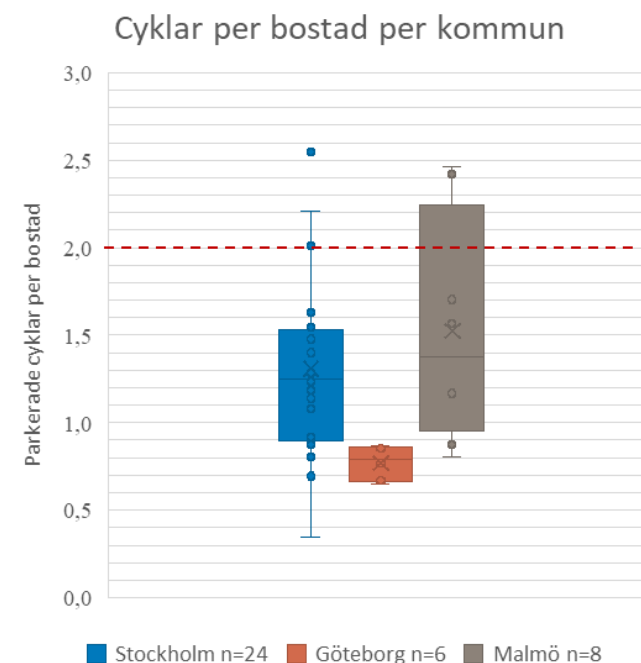
Cykelinnehav

I de inventerade projekten fanns det i genomsnitt 1,06-1,2 parkerade cyklar per bostad (boende och besökare) beroende på om medelvärdet tas från summan av alla bostäder och cyklar eller från utfallet i respektive projekt. Med 1,8 invånare/bostad motsvarar det ett cykelinnehav på 0,59-0,67 cyklar per boende vilket är i linje med tidigare beskrivet källmaterial.

En kravställning på 2 cyklar per bostad (EPBD-kravet) skulle vara tillräcklig för cirka 95 % av de inventerade fallen, utifrån den ögonblicksbild som inventeringen gav. Utfallet för projekt endast i Stockholms stad är liknande där nästan alla projekt hade färre cyklar än 2 per bostad. I Malmö är antalet cyklar/bostad högre och Göteborg betydligt lägre utifrån aktuellt urval, se figur 3-2.

En analys kring vilka parametrar som påverkar cykelinnehavet i Stockholmsregionen pekar ut kombinationen mellan läge och utbud av cykelplatser. Det förklarar över 50 % av variationen i cykelinnehav. Närhet till centrum har den starkaste enskilda effekten på antalet cyklar där de ökar ju närmare centrum projekten

ligger. I områden med sämre tillgänglighet ger fler cykelplatser däremot en begränsad effekt, vilket tyder på att cykelinnehav främst ökar där både tillgång på cykelparkering och efterfrågan att cykla samverkar. Det är också störst cykelinnehav i den kommun som har lägst kollektivtrafikandel (Malmö) och lägst där kollektivtrafikandelen är högst (Göteborg).



Figur 3-2 Boxdiagram över noterade cyklar per bostad i de tre större städerna i Sverige. n står för antal inventerade projekt. Boxen avgränsas av 25%-percentilen och 75%-percentilen vilket innebär att 50 % av alla projekt ligger inom boxen. Projekt utanför de yttre linjerna, så kallade whiskers, kan betrakta som avvikande värden. Röd streckad linje visar minimikravet från EPBD-direktivet.

Kvalitet på cykelparkering

I genomsnitt krävdes passage av 1,2 dörrar för att nå cykelrummen men i några projekt var det upp till 3-4 dörrar för alla eller en del av platserna. De flesta dörrar hade automatiska dörröppnare och nästan alla är var minst 0,9 meter breda. Cykelparkering i markplan var vanligast, men omkring en tredjedel av cykelrummen låg i källarplan, där den vanligaste lösningen var att cyklar använder samma ramp som bilar.

Medianvärdet för cc-måttet för enkelställ var 40 cm, och något lägre för tvåvåningsställ. Måtten var ofta mindre inomhus än utomhus. Utomhus fanns det flera exempel på väl tilltagna CC-mått. Anledningen till att det ser ut så här är sannolikt att ytan inomhus har en högre kostnad/alternativvärde varför krav på en viss andel platser inomhus leder till att mer ytbesparande lösningar projekteras och byggs.

Ramlås förekom i de flesta projekt, men saknas fortfarande på många platser, särskilt vid tvåvåningsställ. Eftersom en stor andel av platserna låg inomhus har de någon form av skalskydd, vilket även gäller vissa utomhusplatser på kringbyggda gårdar. Cyklar på balkonger var ovanligt vid inventeringstillfället.

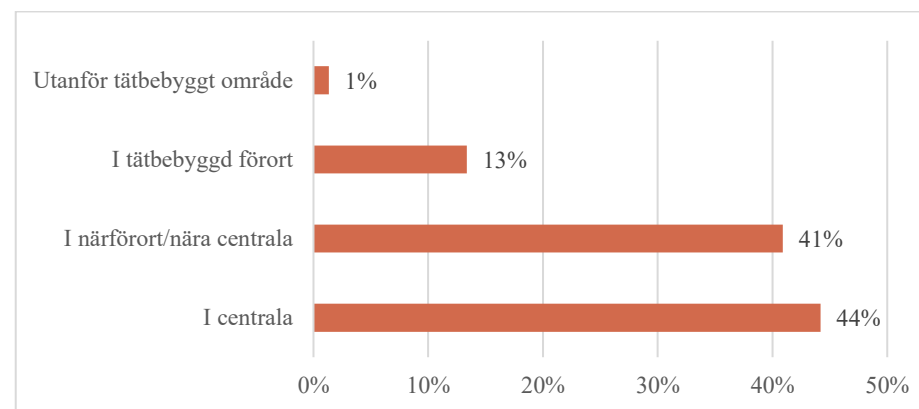
I ett fåtal projekt noterades ett större antal elsparkcyklar vid entréer, något som indikerar att boende och/eller besökare till dessa fastigheter använder sådana i stället för att cykla.

Ungefär 10 % av cyklarna stod uppställda utan något cykelställ, ofta inomhus, vilket i flera fall går att härleda till att boende hellre ställer cykeln inne än ute. Det kan också härledas till att cykelparkeringar inne inte är tillräckligt attraktiva, exempelvis trånga tvåvåningsställ och vägghängda cykelparkeringar. Ytterligare en

förklaring är i vissa projekt en hög andel barncyklar som inte ställs i cykelställ för större cyklar.

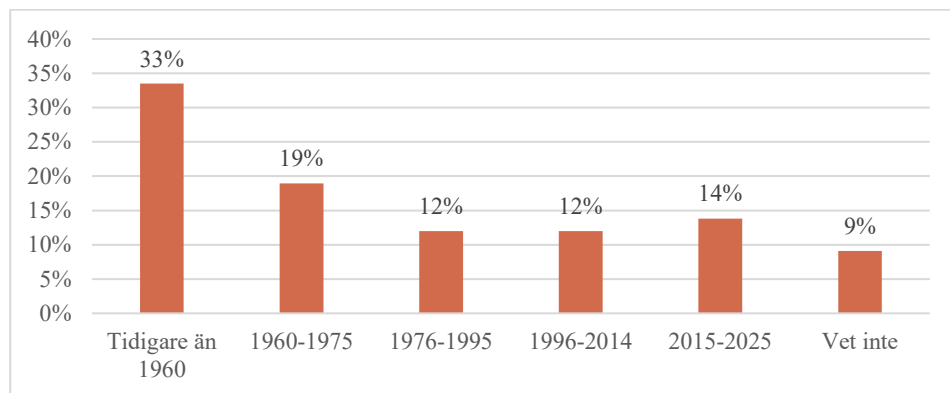
3.3. Enkätstudie cykelparkering

Den enkät som genomfördes hade 824 respondenter fördelade över Stockholm 50 %, Göteborg 25 % och Malmö 25 %. En stor majoritet bor antingen centralt eller i närförort.



Figur 3-3 Diagram som visar var respondenterna bor (Prognoscentret 2025)

45 % bodde i en hyrd lägenhet och 55 % i en egenägd lägenhet. 14 % av respondenterna bodde i byggnader uppförda 2015 eller senare. Åldersgruppen 31-50 är något överrepresenterad i det yngre beståndet.

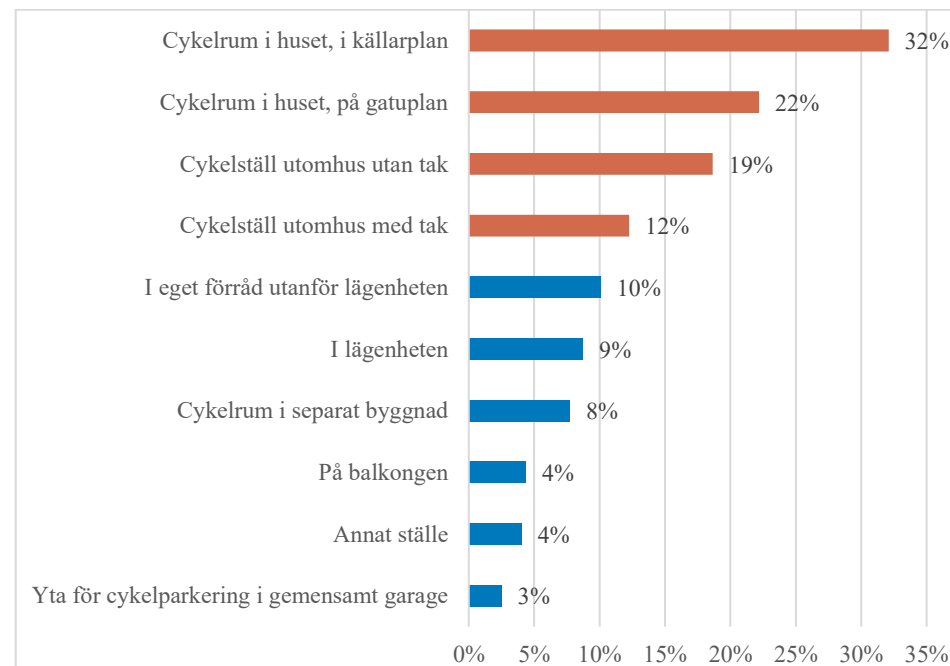


Figur 3-4 Diagrammet visar vilket år respondenternas bostäder byggdes. (Prognoscentret 2025)

Rapporten redovisas i sin helhet som Bilaga III.

Användning av iordningsställd cykelparkering

Av de som hade cykel var det vanligaste sättet att parkera över natten i cykelrum inomhus (54 %) följt av cykelställ utomhus (31 %). 23 % parkerade sin cykel i lägenhet, eget förråd eller på balkong, se figur 3-5. Det kan vara en förklaring till att cykelinnehavet i enkäten är högre än antalet cyklar/bostad som noterades i inventeringen.



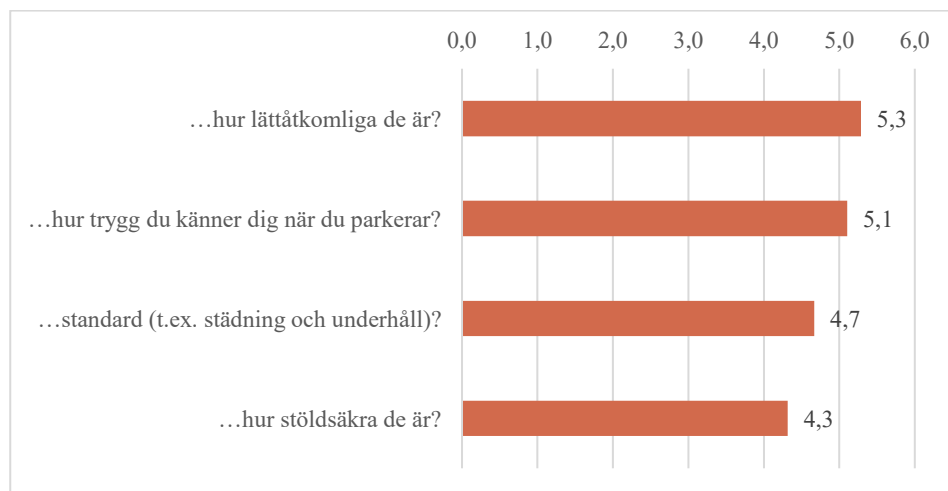
Figur 3-5 Diagrammet visar svaren på frågan Var brukar ni i hushållet parkera era cyklar över natten? (Prognoscentret 2025)

24 % förvarade cykeln i eget förråd utanför lägenheten när den inte användes under längre perioder, att jämföra med att 10 % förvarande den i förråd på natten under perioder då de använde cykeln. Den sista andelen var lite högre för boende i det äldre beståndet, och lite lägre för boende i det yngre beståndet. Förråd verkar vara en lösning som föredras för längre förvaring hos respondenterna.

Generellt anser svarspersonerna att det finns tillräckligt med cykelparkering där de bor och även på de platser de cyklar till. Värdet på båda frågorna var 3,9 på en sjugradig skala, där 4 representerar ”i nivå med vad som behövs”. Personer

boende i bostäder byggda 2015 eller senare uppfattar däremot cykelparkeringen som något större än behovet (4,6), samtidigt som personer i hus byggda före 1960 anser att cykelparkeringarna är något mindre än vad som behövs (3,6).

Vad respondenterna tycker om sina cykelparkeringar visas sammanställt i figur 3-6. Både standarden och stöldsäkerheten upplevs som bättre ju nyare hus man bor i. Hur lättillgänglig och trygg parkeringen upplevs påverkas dock inte av byggår.

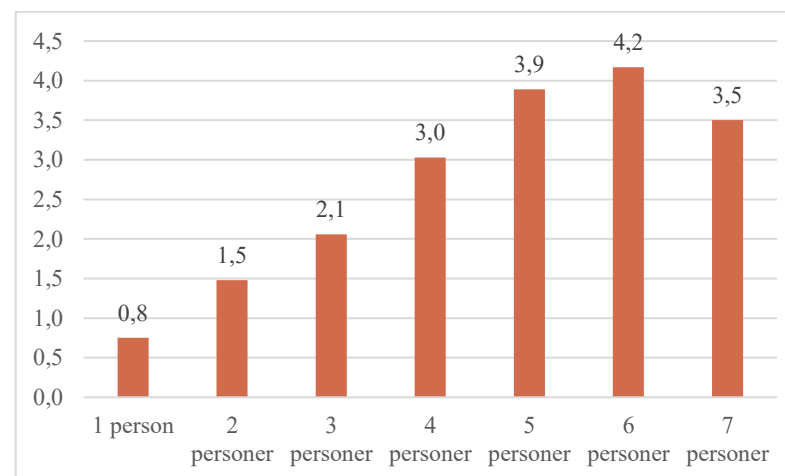


Figur 3-6 Respondenters svar på vad de tycker om sina cykelparkeringar utifrån olika kriterier. (Prognoscentret 2025)

På frågan vilken placering av cykelrum som är bäst var det 61 % som föredrog gatuplan, och 11 % som föredrog källarplan. 20 % svarade att båda alternativen är lika bra och 8 % visste inte.

Cykelinnehav och skäl för att inte äga cykel

I genomsnitt hade respondenterna 1,57 cyklar i hushållet med en variation från 0,8 cyklar i hushåll med en person till 4,2 cyklar i hushåll med 6 personer.

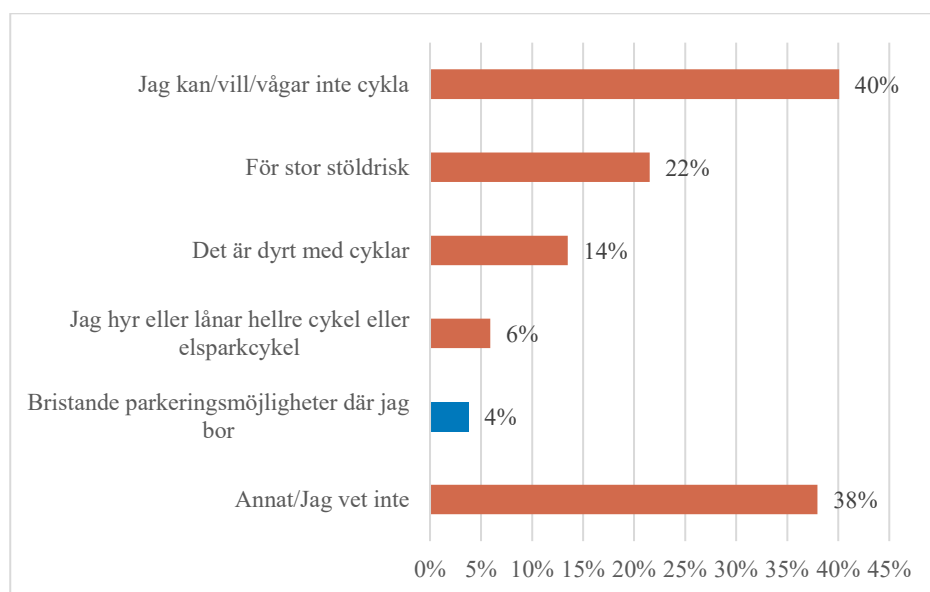


Figur 3-7 Diagrammet visar cykelinnehav utifrån storlek på hushåll

I Malmö var det i genomsnitt 1,87 cyklar per hushåll, i Göteborg 1,65 och i Stockholm 1,39. Cykelinnehavet var något högre (1,63) hos respondenter i bostäder byggda 2015-2025 än för de som bodde i äldre bostäder (1,57).

Boende i egenägd lägenhet hade något fler cyklar än boende i hyresrätt. Personer i åldern 51-65 hade flest cyklar och personer i åldern 66-80 hade minst antal cyklar.

Nästintill en tredjedel av respondenterna har ingen cykel. Den vanligaste orsaken till att inte äga en cykel är helt enkelt att man inte kan, vill eller vågar cykla. Bara 4 % pekade ut bristande parkeringsmöjligheter vid bostaden som skäl till att de inte ägde en cykel. Därutöver angav 22 % att det är för stor stöldrisk, vilket var mer vanligt förekommande i Malmö än i resterande städer.

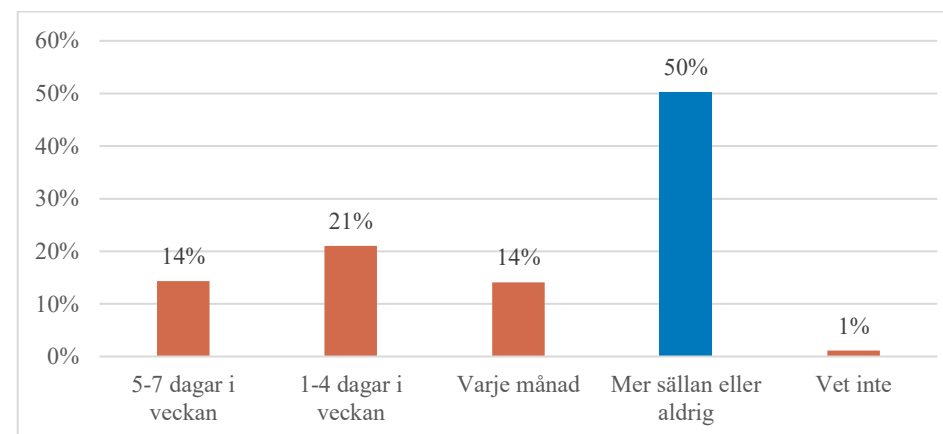


Figur 3-8 Diagrammet visar svar på frågan "varför har du ingen cykel" (Prognoscentret 2025)

Skäl till att cykla eller till att inte cykla

Av alla respondenter var det ungefär hälften som använde cykel varje månad eller oftare under sommarhalvåret, men lika många använde den mer sällan eller aldrig.

Det finns en liten skillnad i att boende i det yngre beståndet (2015-2025) har färre frekventa cyklistor (1-7 dagar i veckan) än i det äldre beståndet. Svaren indikerar alltså att boende i det yngre beståndet har fler cyklar men använder dem mindre ofta.



Figur 3-9 Diagrammet visar svar på frågan Hur ofta har du cyklat under perioden april-september 2025? (Prognoscentret 2025)

Malmöbor cyklade mer ofta än boende i Göteborgs- och Stockholmsregionen. Noterbart är också att den grupp som cyklade oftast använde utomhusparkering i större utsträckning än övriga. De respondenter som inte hade cykelparkering vid bostaden cyklade mindre.

Skattningen för hur ofta barn cyklar visar att 39 % cyklar 1-7 dagar i veckan medan 38 % cyklar mer sällan än varje månad eller aldrig.

Den vanligaste anledningen att cykla var för att uträtta ärenden (63 % svarade detta) eller att ta sig till aktiviteter (60 %).

Den vanligaste orsaken till att man *inte* cyklade, eller gjorde det sällan, var en god tillgång till kollektivtrafik (40 % svarade detta). Detta bekräftas även av frågan om upplevd tillgång till kollektivtrafik, där genomsnittsbetyget var 6 på en sjugradig skala, vilket motsvarar mycket god tillgång. Andra viktiga anledningar är att man av olika skäl inte vill, kan eller tycker om att cykla (34 %), samt att man har behov av andra färdmedel, exempelvis bil (22 %).

Lägre andelar angav stöldrisk (16%) eller att det var krångligt att ta fram cykeln (14%). Noterbart är att respondenter boende i det yngre bostadsbeståndet i högre utsträckning tyckte det var krångligt att ta fram cykeln. Även gruppen som hade cykelparkering i källare, garage eller separat byggnad tyckte att det var lite krångligare att ta fram cykeln än övriga.

Utifrån svaren kan det finnas en liten potential till fler cykelresor om cykelparkeringar vid bostaden skulle vara säkrare och mer tillgängliga. Samtidigt är det en tredjedel av de som cyklade sällan/aldrig som inte verkar ha för avsikt att börja göra det då de svarat tycker inte om, kan inte eller vill inte. Andelen var dock något lägre för respondenter i det yngre beståndet.

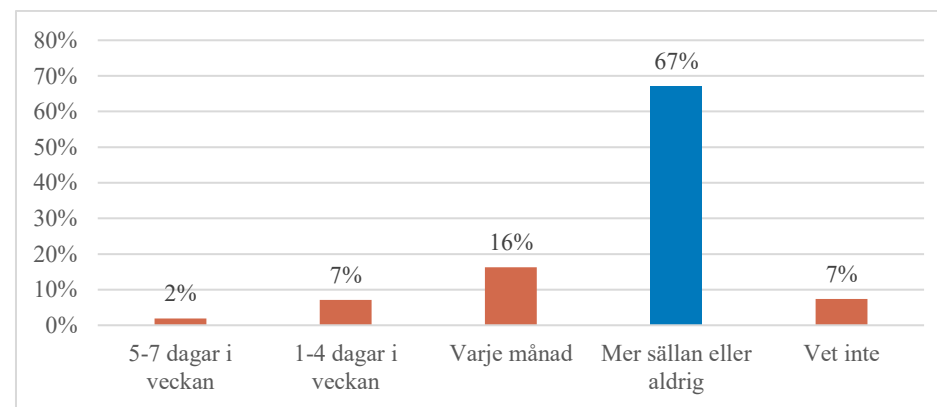
Användning av hyrcykel och elsparkcykel

52 % av respondenterna hade tillgång till kollektiva lösningar för cykel och/eller elsparkcykel nära bostaden, men 86 % använde dessa tjänster mer sällan än varje månad eller aldrig. 4 % använde dessa typer av tjänster minst 1 gång per vecka.

Besökare med cykel

Av de som cyklade varje månad eller oftare var det 39 % som cyklade för att besöka släkt och vänner. De flesta respondenter får mer sällan än varje månad

eller aldrig besökare med cykel men knappt 10 % får det flera gånger i veckan, se figur 3-10.



Figur 3-10 Hur ofta respondenter får besök med cykel. (Prognoscentret 2025)

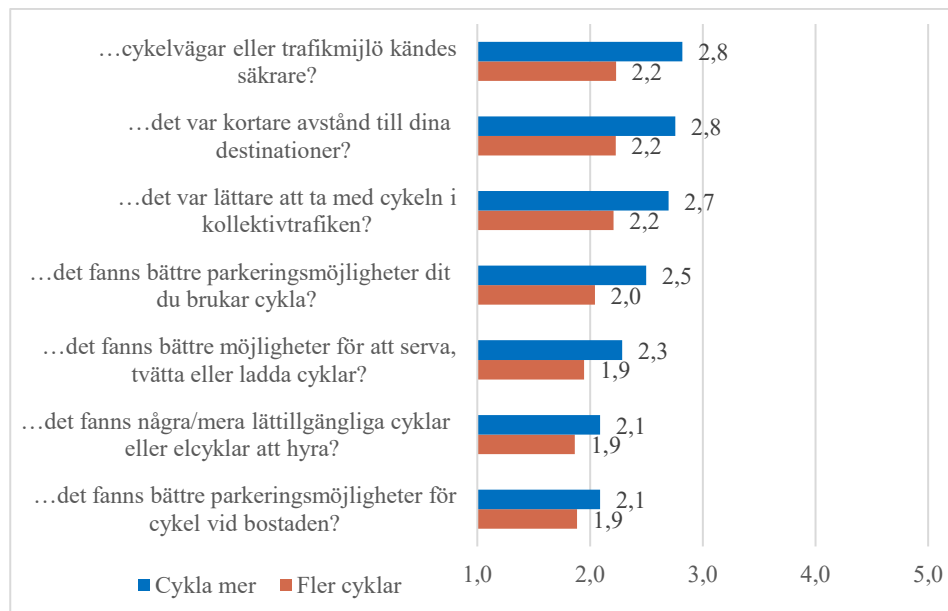
Bilnehav

Bilnehavet var lägre hos respondenter boende i fastigheter utan parkeringsplatser i anslutning till bostaden. De allra flesta tyckte att det finns lagom med bilparkering i anslutning till sin bostad.

Påverkan på mer cykling och/eller större cykelinnehav

I figur 3-11 visas resultaten på frågan om antalet cyklar och cyklingsfrekvensen skulle öka av bättre cykelförutsättningar. Svaren lutade åt att ingen enskild förutsättning skulle leda till särskilt mycket mer cykling eller större cykelinnehav. Kortare avstånd och säkrare cykelvägar var de drivkrafter som skulle ge störst skattad förändring.

Bättre parkeringsmöjligheter för cykel vid bostaden var en av de faktorer som i lägst utsträckning skulle påverka detta.



Figur 3-11 Skattad påverkan på mer cykling och/eller större cykelinnehav utifrån olika förändringar i förutsättningar. Skalan är 1=skulle inte cykla mer och 5=skulle cykla mer. (Prognoscentret 2025)

En viss skillnad finns beroende på hur mycket man cyklar idag. De som cyklar åtminstone ibland skulle påverkas något mer av bättre parkeringsmöjligheter än de som aldrig cyklar (2,4 jämfört med 1,7 i betyg). Det framstår alltså som relativt osannolikt att en person som sällan eller aldrig cyklar idag skulle börja göra så om de hade lättare att parkera sin cykel därhemma.

4. Effekter av dagens kravställning

I följande kapitel beskrivs vilka effekter dagens kravställning har på främjandet av cykling, hållbart byggande och hållbar förvaltning.

4.1. Effekter för främjat cyklande

De cykelrum som har inventerats erbjuder över lag goda förutsättningar för cyklister, sett till de kvalitetskrav som i dag ställs på cykelparkering. Det gäller inte alla projekt och inte i alla avseenden, men sammantaget är det vanligt att kommunernas krav till stor del uppfylls. Total yta, tillgänglighet, skalskydd, väderskydd och enklare service uppfylls i genomsnitt relativt väl, även om det finns tydliga förbättringsmöjligheter i flera enskilda fall.

Enkätsvaren visade dock att något fler av de svarande i det yngre bostadsbeståndet upplevde det som krångligt att ta fram cykeln jämfört med de som bor i äldre bostäder.

I både litteraturstudien och enkäten framkommer att stöldrisk till viss del påverkar cykelns attraktivitet. Samtidigt går det inte, inom ramen för denna studie, att kvantifiera hur mycket förbättrad stöldsäkerhet vid bostaden faktiskt påverkar cykelinnehavet eller cyklandet. Mot bakgrund av försäkringsbolagens rekommendationer och den generella betydelsen av trygg förvaring bedöms förbättrade möjligheter att låsa fast cykelns ram ändå som en rimlig åtgärd för att stärka den upplevda tryggheten och minska risken för cykelstölder.

Enkätstudien indikerar också en begränsad möjlighet att öka cykelresandet något genom förbättrad tillgänglighet till cykelparkeringen vid bostaden. Denna

potential bedöms framför allt gälla personer som redan äger cykel och cyklar åtminstone ibland, snarare än att få helt nya grupper att börja cykla. Utifrån de projekt i inventeringen som hade förbättringsmöjligheter skulle en förbättrad tillgänglighet framför allt kunna bestå av generösare cc-mått, enklare in- och utpassering, samt fler platser inomhus i uppvärmda utrymmen. En tydlig förbättringspotential finns även i att rensa och städa cykelrummen mer frekvent, så att de platser som finns i första hand kan användas av dem som faktiskt cyklar.

Samtidigt behöver det finnas en flexibilitet i kravställningen så att det går att göra en projektanpassning både vid planering och över tid, då inventeringen visar att efterfrågan i liknande lägen kan variera en hel del beroende på målgrupp.

Om kvalitetskrav inte kan projektanpassas ökar ytan per cykelplats, vilket gör det svårare att kombinera god tillgänglighet med effektiv ytanvändning och kan minska acceptansen för satsningar på bra cykelparkering.

Exempel på flexibilitet kan vara möjlighet att dela upp cykelparkeringar i olika kategorier, exempelvis hög standard för aktiva cyklister och lägre standard för långtida cykelförvaring.

Ett alternativ kan också vara att väga upp högre kvalitet med lägre kvantitetskrav, vilket kan ge en effektivare ytanvändning sett till både beläggning och nytta för cyklister. Resultaten från inventeringen visar att det i dag verkar byggas många cykelparkeringar som inte används, vilket tyder på att utbudet oftast överstiger den faktiska efterfrågan. Även enkätstudien visar en tendens till att personer i nyproducerade bostäder tycker att cykelparkeringen är större än vad som behövs.

Att det genomsnittliga cykelinnehavet inte är högre i de inventerade projekten, där det i regel finns gott om parkeringsplatser, talar mot ambitionen om att *alla*

boende ska ha en cykelparkering som princip för dimensionering av cykelparkering. Enkätsvaren visade därtill att ökningen av cykelinnehav hos de som bor i nyare bostadsbestånd var mycket liten och att cykelinnehavet både i äldre och nyare bostadsbestånd låg en bra bit från nivån en cykel per person. Alla boende kommer sannolikt inte vilja ha en cykel, vilket stöds av en stor andel i enkätsvaren som anger att de inte vill eller kan cykla.

Ett vanligt argument för höga kvantitetskrav är att ta höjd för ett framtida ökat cyklande, ett mål som alla berörda städer och kommuner delar.

Tidigare studier visar att cyklingen kan öka framför allt genom utbyggd infrastruktur, ekonomiska incitament och andra styrmedel (se bilaga I). Cykelparkering vid bostaden spelar också en roll men baserat på enkätsvaren är den mindre viktig generellt. I de inventerade projekten, där många projekt redan har en relativt god standard, antas att ytterligare standardhöjning endast påverkar antalet nya cyklister i en stad på marginalen.

Detta stöds vidare av att de inventerade projekten i genomsnitt har ett relativt lågt parkeringstal för bil (0,43) och sannolikt högre bilparkeringsavgifter än det äldre beståndet, vilket redan har gett incitament för de boende att välja cykel framför bil. Många av projekten ligger redan idag i lägen med bra förutsättningar för cykel och har en relativt bra cykelinfrastruktur. I föregående kapitel visas att det finns ett samband mellan antal cykelplatser och cykelinnehav, men bara upp till en nivå som fortsatt är en bra bit under dagens kravställning på antal platser.

Den största potentialen att förbättra cykelparkeringen finns troligen i det befintliga bostadsbeståndet, som byggdes i en annan tid med lägre krav på cykelparkering. Exempelvis visar en inventering av allmännyttan i Göteborg, omfattande över 6 000 lägenheter, att det äldre beståndet i genomsnitt har färre än en

cykelparkeringsplats per bostad (Framtiden 2018). Om det ser ut så även i andra städer är det här det stora gapet finns mellan utbud av funktionell cykelparkering och efterfrågan.

Eftersom nyproduktionen endast utgör omkring 2 % av det totala bostadsbeståndet årligen, behöver de flesta nya cykelresor för att kommuners mål ska nås tillkomma inom det redan byggda beståndet. Det är alltså inte i de nybyggda husen som det främst behöver skapas mer utrymme för fler cyklister, utan i det äldre beståndet, där cykelfaciliteterna ofta är sämre, mobilitetstjänsterna färre och tillgången till bilparkering större.

Gällande potentialen för ökat cyklande behöver också variationerna mellan olika bostadshus beaktas. Inventeringen visar att det förekommer variationer i cykelinnehav, antal lastcyklar, antal barncyklar m.m. Det innebär att höga kvantitetskrav inte automatiskt skulle få effekt i alla hus som liknar de inventerade, utan endast i vissa. Litteraturstudien tar upp att med en åldrande befolkning är det viktigt att infrastrukturen anpassas för äldres behov för att också de ska cykla i högre utsträckning, vilket också talar för att cykelparkering behöver målgruppsanpassas och kunna förändras över tid beroende på vilka som bor i bostäderna. Andra har redan bra förutsättningar utifrån sin målgrupp med generösa ytor per cykel.

Resonemanget ovan bygger på att det inte sker kraftiga förändringar i incitamenten att cykla. Exempel på sådana kraftfulla policyer kan vara sådant som gör det mycket mindre attraktivt ur ett ekonomiskt perspektiv att köra bil eller stora omvandlingar i stadsstrukturen, exempelvis i form av cirkulationsplaner eller andra förändringar som möjliggör 15-minutersstaden. EPBD-kravet gör dock att det även vid sådana förändringar kommer finnas en viss flexibilitet i det nybyggda bostadsbeståndet att ta hand om fler cyklister, medan utmaningen att skapa fler bra cykelparkeringar blir än större i de äldre bostadsbestånden.

Utifrån det noterade cykelinnehavet och underlagen från enkäten och litteraturstudien kring hur många som faktiskt cyklar finns det många cyklar idag i bostadshusen som inte används, eller används mycket sällan. Det är sannolikt enklare att i första hand få dess ägare att börja cykla mer aktivt, än att de som inte redan har cykel ska skaffa det och bli aktiva cyklister. Utifrån ett sådant resonemang finns det också en inbyggd potential för fler cyklister redan med dagens cykelinnehav.

4.2. Effekter för hållbart byggande

Förbättrad standard såsom bredare cykelställ, ramlås, rymligare entréer/körvägar och fler inomhusplatser, medför allt annat lika ökad klimatbelastning och kostnader. Kraven på att redovisa och hantera CO₂-utsläpp har skärpts genom EU:s nya hållbarhetsrapportering (CSRD), samtidigt som byggkostnaderna i dag är cirka 35 procent högre än för fem år sedan, vilket försvårar produktion av bostäder till efterfrågade prisnivåer. En mer träffsäker kravställning för cykelparkering kan både sänka byggkostnader och öka värdet för den cykelparkering som skapas.

Påverkan klimat och kostnad för att bygga parkering som inte används

Att bygga cykelparkering som sedan står tom flera år efter inflyttning motverkar målen om hållbart byggande. För bilparkering finns etablerad kunskap om anläggningskostnader och klimatpåverkan, särskilt vid anläggning av källargarage. Samma principer bör kunna tillämpas för cykelparkering inomhus. Nedan följer ett sådant räkneexempel.

I de inventerade projekten stod 43 % av cykelplatserna inomhus tomma. Även med variationer i efterfrågan och något ökat cykelinnehav över tid bedöms en del av ytan förbli outnyttjad.

Antar vi att 25 % av den inomhus byggda cykelparkeringen i de inventerade projekten (totalt ca 7 850 cpl) är överdimensionerad och att en cykelplats inklusive körytor upptar cirka 3 m². Det motsvarar knappt 6 000 m² eller en yta i nivå med 200 bilplatser (räknat med 30 m² per bilplats). Anläggningskostnaden för 200 bilplatser i källargarage ligger på omkring 100 Mkr (ca 0,5 Mkr per bilplats). Miljöbelastningen i byggskedet för denna yta är cirka 2 000 ton CO₂ (ca 10 ton per bilplats). 2 000 ton CO₂ motsvarar ungefär 1,3 miljoner genomsnittliga bilresor på 10 km, eller cirka 240 bilresor per bostad (i de inventerade projekten om 5 500 bostäder). Det kan också översättas till en nyproduktion av 94 lägenheter (60 m² BOA).

Det är därför även ur ett klimatperspektiv relevant att sträva mot att varje yta för cykelparkering skapar faktisk nytta för de boende och bidrar till ökad cykling. Annars genereras CO₂-utsläpp och kostnader i onödan.

4.3. Effekter för hållbart genomförande av bostäder

Om kraven på cykelparkering leder till överdimensionering och/eller ytor som inte används på ett värdeskapande sätt ger det också effekter i genomförande och förvaltningen av bostäderna.

Projektekonomi och förvaltning

Cykelparkering i markplan är attraktivt för cyklisten. Men det riskerar samtidigt att konkurrera med andra värdeskapande funktioner i markplan, som intäktsyta (lägenhetsyta/uthyrningsbar yta) vilket alltså har en negativ påverkan på både miljömässig och ekonomisk hållbarhet för en fastighet och i slutändan priset/hyran för bostäderna. I Stockholm, där staden tar betalt för ytan ljus BTA (LBTA) skapas utöver alternativvärdet av ytan också en kostnad vid markförvärvet när bostadskomplement värderas på samma sätt som bostadsyta (intäktsyta). Intäkter från lokalyta (LOA) i större bostadsprojekt motsvarar i dag ungefär markköpeskillingen för lokaler utifrån en intäkt på 2000 kr/m². Om den ytan används för cykelparkering blir det en negativ post i kalkylen som på sikt sänker värdet för bostadsbyggrätter och ger sämre förvaltningsekonomi för hyresrätter.

Att ljus uthyrningsbar yta i markplan behöver användas för cykelparkering uppstår framför allt i hus som inte har egen bilparkering i ett källarplan, exempelvis när parkering samordnas mellan flera fastigheter i samlade parkeringsanläggningar. Det är ofta en förordad lösning ur ett hållbart resande-perspektiv att förlägga bilparkering en bit bort från bostäderna, men det skapar särskilda utmaningar med att rymma cykelparkering med andra funktioner som måste finnas i markplan. Till exempel innebär det att fler cykelrum och ibland också bostadsförråd behöver förläggas i markplan, istället för lokaler eller annan användning som bidrar till sociala värden och ger intäkter.

En mindre effekt men som ändå är värd att påtala är att också driftkostnad av ytor som inte används optimalt påverkar förvaltningsekonomin.

Trygghet

Väl placerad och väl använd cykelparkering i markplan kan bidra till aktivitet och ögon på gatan. Om ytor i markplan däremot står tomma kan de upplevas som otrygga, och insyn i cykelrum från gatan kan öka risken för stöld. På motsvarande sätt kan välanvänd cykelparkering i källare skapa rörelse och därigenom tryggare miljöer, medan tomma utrymmen riskerar oönskad vistelse. Den praktiska slutsatsen är att cykelparkering bör dimensioneras och utformas så att den verkligen används, annars kan både trygghet och förvaltning påverkas negativt.

5. Slutsats

Litteraturstudien, inventeringen och enkäten visar alla att stöldsäkerhet, tillgänglighet och i vissa fall väderskydd är viktiga delar av en väl fungerande cykelparkering vid bostaden och påverkar hur den upplevs och används. Underlagen talar samtidigt för att god kvalitet på dessa faktorer främst gynnar boende som redan cyklar regelbundet, medan potentialen att enbart genom förbättrad cykelparkering i nybyggda bostäder öka cyklandet är begränsad. Resultaten visar att det framför allt är infrastruktur, avstånd och styrmedel som styr hur mycket det faktiskt cyklas.

Vår studie visar även att det är svårt att uppfylla kvalitetskraven utan att det får negativa konsekvenser för fastigheternas ytanvändning, byggkostnader och förvaltningsekonomi. Det behövs därför en flexibilitet att anpassa lösningar för olika projekt med skilda förutsättningar.

Om målsättningen är att de cykelparkeringar som byggs ska bidra till både ökat cyklande och hållbart byggande, har vi inte råd att ställa onödigt höga kvantitetskrav. Mot bakgrund av detta bör de flesta svenska kommuner sätta parkeringstal i linje med EU-kravet på 2,0 cykelparkeringar per bostad.

Det bör också finnas en större flexibilitet att anpassa cykelparkering efter aktuell användning och förändringar över tid. Modeller för detta saknas idag.

Den stora potentialen för ökad cykling finns i det befintliga beståndet där flest människor bor.



Figur 5-1

Utbud och efterfrågan. Foto: Skanska

6. Förslag för bättre anpassad kravställning

6.1. Krav på antal parkeringsplatser för cykelparkering vid bostad

Antalet cykelparkeringar som kravställs behöver inte ligga högre än EPBD-kravet på i genomsnitt två parkeringsplatser per bostad i Göteborg och Stockholmsregionen. I Malmö, med en högre cykelandel och ett högre cykelinnehav, kan kravet läggas strax däröver. Detta inkluderat besöksparkering så länge den placeras tillgängligt. Kravet kommer i de allra flesta fall ge en viss överkapacitet som möjliggör ett högre cykelinnehav. Parkeringstalet för cykel är ett min-tal, det finns inget juridiskt hinder för en fastighetsägare att tillföra fler parkeringsplatser i de enstaka projekt där det kan uppstå en större efterfrågan.

I de delar av kommunen med sämre tillgänglighet med cykel kommer kravställning på två parkeringsplatser per bostad fortsatt leda till att det byggs för mycket cykelparkering. Om EPBD-kravet inte går att justera, rekommenderas kommuner att pröva en mer flexibel kravställning, där fokus är på att uppfylla kravet genom yta i stället för antal platser. På så sätt kan projekt med sämre förutsättningar för cykel, där den relativa attraktiviteten för färdmedlet är låg, skapa färre men bättre cykelparkeringar, för att öka cykelns attraktivitet. I projekt med bättre förutsättningar för cykling sett till läge i staden, kan det byggas mer men mer yteffektiv cykelparkering. Här är den relativa attraktiviteten redan så hög att många väljer att cykla ändå, även om utrymmet för cykelparkering vid bostaden är mer yteffektivt per cykel.

6.2. Krav på standard och utformning av cykelparkering vid bostad

Cykelinnehav har utifrån perspektivet hållbar stadsplanering inget egenvärde. Det är när cykeln används som det skapas nytta i samhället. Enkätstudien visar att ungefär hälften av de svarande cyklar sällan eller aldrig under en vanlig cykelsäsong. Bland dessa anger många som skäl att de inte kan, vill eller vågar cykla, även om andelen är något lägre bland boende i det yngre beståndet. Detta tyder på att en betydande del av de boende inte kommer att cykla regelbundet, oavsett hur cykelparkeringen utformas. Samtidigt visade inventeringen att minst 4 % av cyklarna var trasiga. Därför rekommenderar vi en tydligare uppdelning i standard, där **cykelförvaring** ges en annan kravställning än cykelparkering. För cykelförvaring kan kraven på tillgänglighet sänkas men kraven på säkerhet bör fortsatt vara höga. För de aktörer som vill skapa möjlighet att **cykelförvaring** kombineras med andra förvaringsutrymmen som hör till en bostad, exempelvis förråd, bör sådan möjlighet ges. Genom att tillåta och uppmuntra att förråd kan utökas för att också rymma en eller flera cyklar skapas också ett mervärde för de hushåll som inte äger cykel eller som cyklar aktivt, då de kan använda förrådsytan till annat. Inspiration kan tas från Amsterdam, som betonar ytor i förråd i sin kravställning. Här finns anledning att utforska om det nya systemet för svenska byggregler (BBR) ”*Möjligheternas byggregler*” kan skapa nya möjligheter för attraktiv och effektiv cykelförvaring. Kraven på ramlås bör fortsatt vara strikta då oro för cykelstölder i både litteratur och enkät framstår som en viktig faktor som begränsar cykelns attraktivitet.

En av sju cyklar var barncyklar i inventeringen, och till det tillkommer många andra fordon och leksaker för barn i projekt med den målgruppen. Detta bör få genomslag i kravställningen, att i projekt med större lägenheter och en förväntad

andel barnfamiljer, så kan en del av kravet på cykelparkering ordnas som mer ytsnål barncykelparkering. Här kan exempelvis vägghängd förvaring vara ett bra exempel för springcyklar och leksaker som delvis skulle kunna undantas från krav på ramlås.

6.3. Förslag på aktiv förvaltning av cykelparkering

En generell rekommendation är att fastighetsägare återkommande bör städa, rensa och i övrigt agera för att cykelrummen används som det är tänkt. Inventeringen visar att det inte alltid görs idag och även där det görs fanns det i flera projekt förbättringspotential. Flytt av cyklar som är i vägen eller som är övergivna bidrar också till att ge en klarare bild av den faktiska efterfrågan och ger också möjlighet att identifiera brister som behöver åtgärdas. Att litteraturstudien visar på ett begränsat kunskapsunderlag om hur cykelparkering används indikerar också att det inte är vanligt att aktivt samla in kunskap om hur cykelparkeringen fungerar.

Med förslaget om *cykelförvaring* blir en aktiv förvaltning extra viktig. Detta för att boende ska få hjälp på traven med att se till att cyklar som mycket sällan används eller är trasiga också är de som styrs till cykelförvaringen. Här kan också betalning för de mest attraktiva platserna vara ett mer självreglerande sätt att styra boendes beteende så att rätt cykel hamnar på rätt plats och att det samtidigt skapas en intäktskälla för fastighetsägaren.

6.4. Förslag på en mer långtgående förändring i kommuners kravställning

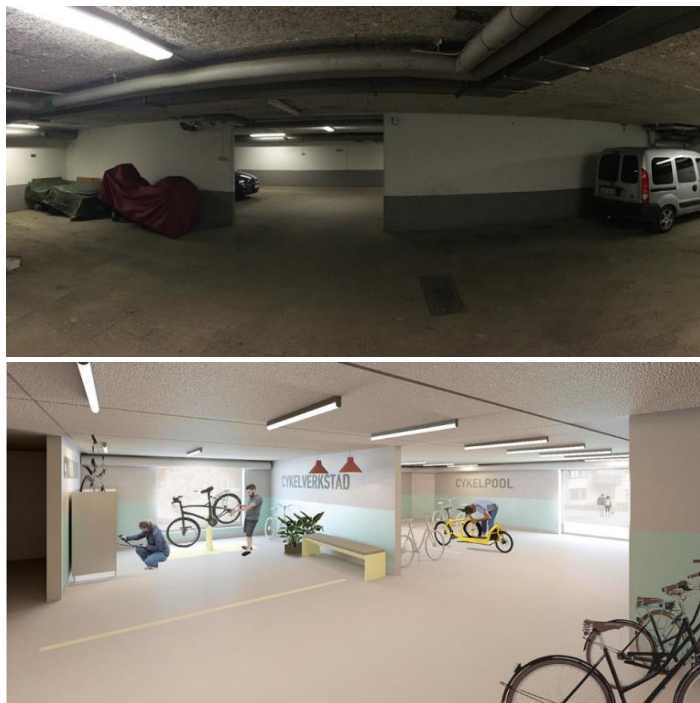
För en utformning av cykelparkering som ska fungera över tid utifrån variationer i målgrupp (exempelvis på grund av en åldrande befolkning) och cykelandel så skulle en mer flexibel modell behövas än vad som finns idag. Exempel på en sådan modell skulle kunna vara:

- ▷ 1/3 av antalet platser från början ska ha en hög standard, med breda cc-mått och enkel inpassering.
- ▷ 1/3 av platserna kan redan från början dimensioneras för förvaring, i gemensamt utrymme eller i förråd.
- ▷ Den resterande tredjedelen är flexibel och kan utifrån tidigare beskrivna förutsättningar planeras för fler eller färre cyklar, beroende på hur hög efterfrågan är i aktuellt projekt. Här finns också möjlighet att förändra över tid, så att en ökad efterfrågan kan mötas med att fler parkeringsplatser tillskapas.

Om det finns ytor för bilparkering i byggnaden skulle även sådana kunna planeras för en flexibilitet beroende på hur efterfrågan ser ut mellan bil- och cykelparkering. Här finns inspiration att hämta delvis från Münster och delvis från Göteborg Stads som med nya anvisningar gör det enklare att ompröva en byggnads parkeringstal för bil. Med sådana möjligheter skulle ytor kunna utformas som båda lämpliga för bil- och cykelparkering, och över tid anpassas utifrån för vilket fordon det finns en efterfrågan att parkera.

En sådan modell kräver dock en aktiv förvaltning som återkommande följer upp beläggning, användning och har förmåga att göra justeringar i utbudet av

cykelparkering där det behövs. Detta passar inte alla fastighetsägare men ett förslag är att ett sådant åtagande kan utformas som en frivillig mobilitetsåtgärd för de fastighetsägare som vill arbeta mer aktivt med utformningen av cykelparkering över tid.



Figur 6-1 Exempel på omvandling av bilgarage till cykelytor. Bildkälla: TIP Theory in Practice, Cykelhubben i Rissne

6.5. Övriga förslag

Utöver parkeringsnormens krav är det viktigt att se över hur exempelvis prissättning av olika typer av ytor skapar olika incitament. Om ytor prissätts som bostäder vid markaffärer minskar incitamentet att nyttja sådana ytor för exempelvis cykelparkering.

7. Referensförteckning

Följande källmaterial refereras till i rapporten och/eller bilagor:

Afry (2025). *Omvärldsbevakning mobilitet & fallstudie av cykelparkering*. Internt arbetsmaterial för SBK, Malmö Stad, 2025-05-26

Andersson, J., E. Nilsson (2021). *Promoting Sustainable Mobility in Urban Areas – the Role of Residential Parking: A Multiple Case Study of 13 Homeowner Associations in Gothenburg, Mölndal and Partille*. Master's thesis, Chalmers tekniska högskola, Göteborg

Braide, Caldenby, Richter (2024). *Bostadsundersökning – hållbar gestaltning, hållbar livsstil*. Tillgänglig: www.riksbyggen.se/globalassets/1-riksbyggen/hallbarhet/braide_viva_ii_inl.pdf

Boverket (2025). *Hållbar mobilitet. Underlag för genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD)*. Rapport 2025:8. Boverket, Karlskrona

Brüchert, T., Quentin, P., & Bolte, G. (2022). *The relationship between perceived built environment and cycling or e-biking for transport among older adults: A cross-sectional study*

Brå (2025). <https://bra.se/amnen/cykelstold>

Chriqui, J.F., L. Thrun, A.H. Rimkus, J.L. Lavistas, F.J. Leider, L.M. Nicholson, T.L. Slater (2016). *Communities on the Move: Pedestrian-Oriented Zoning as a Facilitator of Adult Active Travel to Work in the United States*. Front. Public Health 4, 71. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2016.00071>

Dahlqvist, F., H. Järpedal (2020). *Planering för cykelparkering vid bostaden: En studie av planeringsstrategier utifrån boendes perspektiv*. Examensarbete Lunds universitet, Institutionen för teknik och samhälle, Trafik och väg, Lund

De Gruyter, C., S.M. Zahraee, W. Young (2021). *Street Space Allocation and Use in Melbourne's Activity Centres*. Working Paper, RMIT Centre for Urban Research, Melbourne.

Doddamani, C., T. Yamamoto (2025). *Analysis of the factors influencing the household car, motorcycle and bicycle ownership in Japan*. Sustainable Transport and Livability

Egeskog, Karemyr (2023). *Cykelstölder: Problemets omfattning och möjliga vägar framåt*. VTI Rapport 1182

Flores (2023). *Not all green innovations are created equal: Consumer innovativeness and motivations in the adoption of shared micromobility*. Lunds universitet och K2

Folksam (2021). *Folksams statistik visar att cykelstölder nära hemmet ökar*. <https://nyhetsrum.folk-sam.se/pressmeddelanden/>

Framtiden (2018). *Sammanställning av cykelparkeringsinventering i Framtidenkoncernen*. Svar på uppdrag från KF

Heinen, E., & Buehler, R. (2019). *Bicycle parking: A systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour*. Transport Reviews, 39(5), 630–656. EconBiz

Holm, F., Lundström, H., McAslan, D., Roth, A., & Sprei, F. (2025). *GotPark: Evaluation of mobility agreements and effects of mobility measures and reduced parking development in the City of Gothenburg* (C-rapport C10058). IVL Svenska Miljöinstitutet.

Håkansson (2008). *Cykelparkeringsplatser och deras betydelse för cyklandet*. Peter Håkansson. Examensarbete Lunds Tekniska Högskola

J. Pucher, R. Buehler (2008). *Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*. Trans. Rev. 28, 495–528 (2008).

Kohlrautz, D., & Kuhnimhof, T. (2024). *Prioritizing bicycle parking improvements: An application of the logsum approach*. Case Studies on Transport Policy, 17, 101227.

Lassen, A. J., & Moreira, T. (2020). *New bikes for the old: Materialisations of active ageing*. Science & Technology Studies, 33(3), 39–56

Nkurunziza, A., M. Zuidgeest, M. Brussel, M. van Maarseveen (2012). *Examining the potential for modal change: Motivators and barriers for bicycle commuting in Dar-es-Salaam*. Transport Policy 24, 249–259

Norconsult (2024). *Kunnskapsgrundlag om sykkelparkering i Oslo*. Oslo kommune, Bymiljøetaten

Nyréns Arkitektkontor; Trivector Traffic; RISE (2022). *Rikare grannskap – Mobilitetslösningar som minskar bilanvändning och frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre livsmiljö i bildominerade bostadsområden*. Inbunden bok, ISBN 978-91-527-5386-6. Stockholm

Pfaffenbichler, P., T. Brezina (2013). *Assessment of the demand for bicycle parking infrastructure in Vienna*. WIT Transactions on The Built Environment 130, 597–608 (Urban Transport XIX)

Prognoscentret (2025). *Cykelparkering 2025 – enkätsstudie genomförd av prognoscentret*

Trafikanalys (2024). *Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon*. Rapport 2024:7

Trafikkontoret (2022). *Cykelstaden – en del av framkomlighetsstrategin*. Stockholms Stad

Tyréns (2022). *Effekten av mobilitetsåtgärder – studie av Västra Hamnen, Limhamn och Hyllie*.

Wheels for Wellbeing (2017). *A Guide to inclusive cycling*. First edition, November 2017.

Zambrin, S. (2024). *Residential bike parking in newly built residences: Quality attributes, user preferences and planning conflicts in the City of Stockholm*. Degree project (Master's), KTH Royal Institute of Technology, Stockholm



Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad

Bilaga I Litteraturstudie

Bilaga I. Litteraturstudie

Generellt kan sägas att det är begränsat med svensk forskning om cykelparkering vid bostäder och dess betydelse för andelen cyklister samt dess effekter på andra parametrar som exempelvis hållbart byggande. Även internationellt är underlaget begränsat och lämnar många frågeställningar obesvarade.

Det finns ett flertal studier som visar att bilresande och bilinnehav blir lägre i bostadsprojekt med god tillgång till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur, cykelparkering och andra mobilitetsåtgärder. Detta har bevisats i exempelvis Västra Hamnen och Limhamn i Malmö (Tyréns 2022), i Göteborg genom forskningsprojektet Got-Park (Holm et al 2025). Liknande studier och resultat finns också i Europa, exempelvis i Vauban, Freiburg och GWL Terrein i Amsterdam. Men gemensamt för merparten av sådana studier är att effekten av enbart bra cykelparkering vid bostaden inte berörs, utan snarare har effekten av mobilitetspaket, där bra cykelparkering är en del, studerats.

En studie från Oslo, som liknar denna studie men tar ett bredare grepp om cykelparkering och inte fokuserar enbart på cykelparkering vid bostaden, konstaterar i sin bild av forskningsläget att det finns betydande mängd forskning om cykel och cykling, men gällande cykelparkering så är datatillgången begränsad (Norconsult 2024) vilket också beskrivs i en metastudie gällande cykel och cykelparkering (Heinen & Buehler 2019).

Avsaknaden av forskning och data kring cykelparkering förklaras delvis av att det de senaste åren har varit ett större fokus på att forska och ta fram underlag om bilparkering som en följd av att flexibla parkeringstal (Zambrin 2024).

I en svensk kontext är det framför allt examensarbeten som har berört cykelparkering, exempelvis Zambrin 2024, Dahlqvist & Järpedal 2020 och Håkansson 2008 samt en nyare underlagsrapport som Afry skrivit åt Malmö Stad (Afry 2025). Håkansson beskriver att cykelparkering är en parameter som har mindre betydelse för om cykling ska ske, men att stöldsäkra cykelparkeringar har betydelse för cykelinnehavet baserat på både svenska och nederländska intervjustudier. Inga studier beskriver dock kvantitativt hur samband mellan cykelparkering och andel cyklister ser ut. Afry skriver att det är sannolikt med ökad användning av cykel, men att det är osäkert hur det påverkar ägandet av privat cykel, mot bakgrund av att marknaden för delad mobilitet växer och det beror på vilka typer av resor delningstjänster ersätter.

Internationellt finns ett flertal exempel på studier som fastslår ett samband mellan cykelparkering vid bostaden och ökat cyklande:

- ▷ Cykelpendling i Dar-es-Salaam är lägre i gruppen som anger att de inte har tillgång till någon säker cykelparkering (Nkurunziza 2012)
- ▷ Sannolikheten att boende i USA reser med cykel till jobbet är högre i de bostäder som har tillgång till cykelparkering (Chriqui et al 2016)
- ▷ Förekomsten av cykelresor i Melbourne är högre i bostadshus med säker och belyst cykelparkering. Samband fanns även med ökad andelen gångresor. (De Gruyter et al 2021)

- Större tillgång till cykelparkering vid bostaden i Melbourne korrelerade med ett högre antal cykelresor per vecka för de boende (De Gruyter, Butt 2024)
- Större tillgång till cykelparkering för hushåll korrelerar med högre andel hushåll som äger en cykel i Japan. Även tillgängligheten till kollektivtrafikhubbar korrelerar med en högre andel hushåll som äger en cykel. (Dodamani, Yamamoto 2025)

Det kan utifrån ovan konstateras att cykelparkering vid bostaden sannolikt har en betydande påverkan på hur många av de boende som cyklar. Men frågan hur mycket cykelparkering, och exakt med vilken kvalitet, är svårare att besvara med tillgängliga studier, eftersom de är tvärsnittsstudier som inte svarar på om det finns någon mättnadspunkt för när fler cykelparkeringar slutar ge effekt på antalet cykelresor.

En viktig aspekt att beakta när cykelinfrastruktur vid bostaden studeras är självselektion vid bostadsval. Individer som har en större preferens för att cykla tenderar också i större utsträckning att söka sig till bostäder med bättre cykelinfrastruktur. Således kan inte slutsatsen dras rakt av att det endast är den byggda miljön som påverkat den boendes val av cykel, utan det kan också bero på personliga preferenser (Cao 2014).

Cykelinnehav

Det finns inget svenskt register som täcker cykelinnehav eller tillgång till cykel på individ- eller hushållsnivå. Däremot kan resvaneundersökningar (RVU) och lokala/regionala enkätstudier ge en indikation på hur cykelinnehavet ser ut beroende på geografisk kontext. Frågorna i RVU:er skiljer sig ofta åt (exempelvis tillgång till

cykel i hushållet, alltid/oftast tillgång, använt cykel senaste året) samt att urvalet av respondenter varierar varför sammanställningen i tabell 7-1 är en generell sammanställning.

Tabell 7-1 Intervall för cykelinnehav, andel av befolkning, baserat på olika RVU:er och indelat efter typ av bebyggelse/geografi

Typ av bebyggelse / geografi	Cykelinnehav	Källa RVU
Centralt (innerstad/region-centrum)	45-72 %	Stockholm 2019, Malmö 2023, Oslo 2018
Halvcentralt (mellanstad)	59-66 %	VGR 2022/2023, Stockholm 2019
Ytterförort (yttre kant storstad)	57-70 %	Stockholm 2019, Oslo 2018
Småort	70-81 %	Skåne 2023

Utifrån tabell 7-1 går det inte att se några tydliga skillnader i cykelinnehav inom olika delar i en stad, men en indikation på att cykelinnehavet är större i småorter utanför staden. Sammanställningen indikerar dock tydligt att cirka 30 % av befolkningen inte har tillgång till cykel eller har använt cykel det senaste året.

I Stockholms Stads medborgarenkät för 2024 angav 63 % av respondenterna att de hade tillgång till egen cykel (en minskning med över 8 % sedan 2020) och 3 % till delad cykel. Flest cyklar hade de i åldersgruppen 18-45 år, de med högre utbildning och de som bodde i Skarpnäck och norra innerstaden. Lägst cykelinnehav hade boende i Järva och Skärholmen.

Det kan ställas mot att många svenska städer (Trivectors erfarenhet från att ta fram kommunala parkeringsnormer), såväl som Oslo (Norconsult 2024), motiverar sina parkeringstal för cykel med att cykelinnehavet utifrån målstyrning ska vara minst en cykel per invånare och ofta mer än så. I Oslo betonades det därutöver att hushåll med barn har markant högre cykeltillgång, upp mot cirka 80 % i vissa områden samt att centrala stadsdelar har lägst nivåer.

Tilläggs ska dock att RVU:er som källa visar ett tvärsnitt av befolkningen och tar inte hänsyn om respondenterna bor i bostäder med bra eller bristande cykelparkering. Det kan därför finnas en vilja för fler att ha tillgång till cykel som inte förverkligas på grund av upplevd brist på tillgänglig och säker cykelparkering. Detta resonemang stöds delvis av en studie från Wien som visade att innerstadens boendemiljöer (mindre lägenheter, färre privata garage, trånga/otillgängliga förråd) driver fram ”nödlösningar” som trapphus, vardagsrum eller gatan, och att det i sådana miljöer finns ett undertryckt behov av ordnad cykelparkering (Pfaffenbichler & Brezina 2016). Å andra sidan är det inte säkert att de äldre resvaneundersökningarna till fullo fångat in effekterna av att tillgången till micromobilitet som elsparkcyklar kan ha minskat behovet av att ha tillgång till en egen cykel. Sammanställningen svarar inte heller på hur många cyklar de respondenter som har tillgång till cykel har.

Trafikanalys beskriver att delade elsparkcyklar ersätter cykelresor och gångresor (Trafikanalys 2024) men det går inte att utläsa om det i sin tur påverkar cykelinnehavet hos de som använder delade elsparkcyklar. En annan rapport beskriver att elsparkcyklar i första hand verkar ersätta gång- och kollektivtrafikresor och i mindre utsträckning cykelresor (Flores 2023). Det är svårt utifrån nuvarande kunskapsläge att dra några slutsatser kring hur cykelinnehavet påverkas av användningen av delade fordon som elsparkcyklar och lånecykelsystem.

I det ”bilfria” boendet BRF Viva i Göteborg, som har en för tiden det byggdes state of the art-cykellösning med mycket väl tilltagna cykelytor och ett cykelnära läge i Göteborg, om än något kuperat, så visar en uppföljande utvärdering 5 år efter inflytt att 76 % av de boende ägde en cykel, en siffra som minskat något över tid (Braide, Caldenby, Richter 2024). Det visar att även i hus med bra cykelfaciliteter och -läge, ett förhållandevis lågt bilinnehav och sämre tillgänglighet till bilparkering är det långt från alla boende som väljer att äga en cykel.

Beläggningsstudier

Jämfört med bilparkering finns det begränsat med tillgängliga studier om beläggning på cykelparkering i nybyggda bostäder. Afry har på uppdrag av Malmö Stad (A fry 2025) inventerat fem bostadsfastigheter och fem kontorsfastigheter med liknade metod som inventeringen som genomförts i denna studie. För bostadsfastigheterna var beläggningen i genomsnitt 48 %, påverkat av att två av de inventerade fastigheterna drog ner genomsnittet. Högst beläggning hade Spiggan 1 med en beläggning kring 69 %. I rapporten beskrivs att efterfrågan vid bostadsfastigheter verkar vara störst för inomhusparkering på markplan. Därutöver noterades 2 % privata lådcyklar och 1 % lådcyklar i cykelpool och att det generellt var goda

möjligheter att ramlåsa cyklar. Slutsatser i rapporten var att hypoteser om att antalet platser som krävs i vissa fall är för högt, att cykelparkerings kvalitet varierar och att kvalitetsfaktorer påverkar hur cykelparkering används kan anses bekräftade. Vidare slutsats är att fallstudien indikerar att kvantitetskraven kan sänkas något och att kvalitetskraven i Malmö bör ses över.

Därutöver finns två svenska examensarbeten har dock gjort beläggningsstudier i Malmö respektive Göteborg.

- ▷ I Malmö inventerades tre projekt med en blandning av hyresrätter och bostadsrätter inflyttade under perioden 2016–2018. Ett totalt tusental parkeringsplatser för cykel i de tre projekten hade en observerad beläggning på 26–62 % (kväll/tidig morgon) med ett observerat behov av cykelparkering per lägenhet på 1,3–2,3 parkeringsplatser per lägenhet (Dahlqvist & Järpedal, 2020).
- ▷ I Göteborg inventerades 2021 sex bostadsrättsföreningar inflyttade under perioden 2015–2019. Beläggningsstudien genomfördes dagtid (08:00–11:00) varför resultaten inte fångar de boende som den dagen använde sin cykel för resa till t.ex. arbete eller studier. Beläggningsstudien varierade mellan 26–89 % och det faktiska parkeringstalet varierade så mycket som 1,2–3 cykelparkeringar per lägenhet. Antal parkerade cyklar per bostad varierade mellan 0,7–1,3 (Andersson & Nilsson 2021).
- ▷ I Oslo-rapporten beskrivs inte faktiskt beläggning men det påtalas att beläggningsstudien tenderar att vara låg i nybyggda projekt och hög i det äldre bostadsbeståndet och ger ett anekdotiskt exempel att tvåvåningsstall i nyare bostadsrättsföreningar säljs då det inte är någon som använder dessa (Norconsult 2024).

Boendes preferenser

Det är svårt att isolera effekten av cykelparkering på exempelvis kundnöjdhet eller faktiskt ambition att cykla i många boendeenkäter som har gjorts de senaste åren.

I en boendeenkät till boende i ett befintligt äldre bostadsområde i Familjebostädernas bestånd i Högdalen svarade 20 % av respondenterna att säker och väderskyddad cykelparkering skulle få dem att resa mer med cykel. Samtidigt hade de boende en hög andel hållbara resor i genomsnitt då 81 % i huvudsak använde andra färdmedel än bil men bara knappt hälften av de boende hade tillgång till cykel (Trivector Traffic 2021). Samma område studerades kvalitativt på olika sätt inom projektet Rikare Grannskap och det konstaterades att för 1 380 bostäder fanns det cirka 1 100 cykelparkeringar vilket motsvarar ett parkeringstal på ca 0,8 platser/lägenhet (Trivector et al. 2023). Det verkar utifrån enkätsvaren finnas ett undertryckt behov av cykelparkering. Men det verkar utifrån just den enkäten vara betydligt mindre än de nivåer som kommer av parkeringstalen för nyproduktion.

Cykelstölder vid flerbostadshus

Enligt Brå är det vanligare att hushåll i flerbostadshus råkar ut för cykelstöld än hushåll i enfamiljshus, men det går inte med säkerhet att säga att det är just boendeformen i sig som är avgörande, skillnaderna kan bero också på andra faktorer. Enligt den nationella trygghetsundersökningen angav över 9 % av hushåll som ägde en cykel att de utsattes för en cykelstöld 2023. Andelen som svarar så har varierat kring 10 % de senaste 20 åren med en nedåtgående trend sedan 2019 (Brå 2025). Antalet anmälda cykelstölder har däremot en minskande trend sedan 2020.

Folksam beskrev baserat på data från toppnoteringen 2020 att cirka hälften av alla cykelstölder sker i närheten av hemmet vilket även styrks av en uppgift från SFF. Folksam såg då heller inte ett tydligt samband om cyklarna var i låsta utrymmen då 26 % av de rapporterade stölderna gällde cyklar som hade varit inlåsta och rekommenderar också att cykeln låses fast i ramen för att stoppa tillfällighetstjuvar (Folksam 2021). VTI beskriver att cykelstölder har en faktisk påverkan på cykelns attraktivitet och att 10 % ofta avstår från att cykla på grund av stöldrisken (VTI 2023). Men det saknas beskrivning av om det är rädsla att cykeln blir stulen vid en målpunkt eller vid bostaden som är den drivande orsaken.

Risker för andra typer av brott och negativa upplevelser kopplat till trygghet har inte bedömts vid inventeringen men det finns hos fastighetsägare anekdotiska beskrivningar av att cykelrum med låg beläggning och få människor i rörelse upplevs som otrygga och att det i vissa fall har dragit till sig olämplig vistelse och förvaring.

Dagens kravställning i svenska större städer – kvalitet

Flera svenska kommuner har tagit fram kvalitetskrav för cykelparkering. Göteborg har tillämpat sina i några år, Malmös är under omarbetning och Stockholm har nyligen framtagna krav (2025) som de under det senaste året börjat hänvisa till i plan- och bygglovsärenden i väntan på att stadens nya riktlinjer för mobilitet och parkering ska beslutas politiskt.

I Göteborgs cykelparkeringsguide ställs för boendeparkering exempelvis krav på ramlås, cc-avstånd på minst 60 cm för enkelställ och ett yt-riktvärde om 2 m² per cykel. Krav på cc-mått för parkering i två våningar är 50 cm. I anvisningar till

stadens riktlinjer för mobilitet och parkering anges att 2 m² per cykel ska avsättas i detaljplaneskedet men att utrymmeskraven kan sänkas om byggaktören visar att cykelparkeringen ryms på en mindre yta och samtidigt uppfyller kraven för bygglov. Minst 5 % av platserna ska dimensioneras för specialcyklar, som lastcyklar eller cykelkärror, och dessa ska ha större platsdjup och särskilt god tillgänglighet.

Stockholm, i sin reviderade riktlinje och bilaga “*Utformning av cykelparkering*”¹, ställer också krav på standardmått — till exempel cc 70 cm vid raka cykelställ eller 50 cm vid cykelställ med olika höjd på hjulhållare och vid tvåvåningsställ. Alla cykelparkeringar ska ha ramlås och tvåvåningsställ får bara användas upp till 50 % av alla parkeringsplatser. Vidare är krav att minst 10 % av antalet cykelparkeringar ska utformas för utrymmeskrävande cyklar och att minst 75 % av cykelplatser i flerbostadshus bör placeras inomhus. Andra krav är max tre dörrar och att dörrar ska ha automatisk dörröppning.

Båda kommunerna har tydliga ambitioner att cykelparkering ska vara attraktiv, säker och funktionell.

En tydlig skillnad mellan kraven i de två städerna är att i Stockholm anges att cykelparkering inte ska lokaliseras med andra funktioner som exempelvis lägenhetsförråd, balkonger eller barnvagnsrum medan det i Göteborg beskrivs som en tänkbar lösning att placeras långtidsförvarade cyklar i lägenhetsförråd om de uppfyller krav på tillgänglighet.

¹ Ej beslutad när detta författades

EPBD-direktiv krav cykelparkering

EPBD (Energy Performance of Buildings Directive) är ett EU-direktiv som när detta skrivs (hösten 2025) bearbetas av Boverket för att avgöra hur direktivet ska införlivas i svensk lagstiftning och byggregler. Direktivet sätter följande kravställning för cykelparkering:

- ”För nya och renoverade bostadsbyggnader med fler än tre bilparkeringsplatser krävs minst två cykelparkeringsplatser per bostadsenhet”

Boverket säger i sitt utlåtande (som är på remiss hösten 2025) att kraven ska införas som tekniska egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL) och plan- och byggförordningen (PBF) (Boverket 2025).

Dagens kravställning i svenska större städer - kvantitet

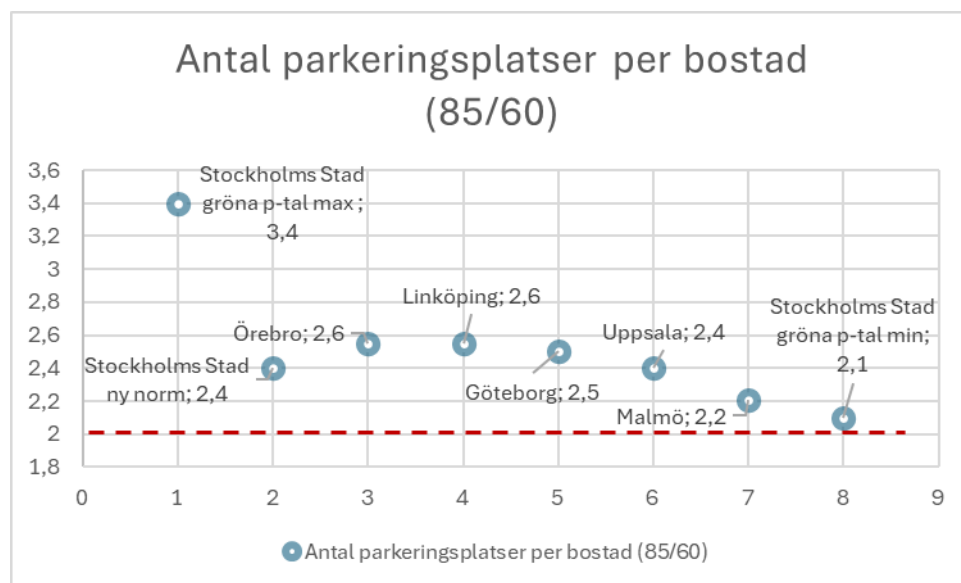
Det kommer med en viss översättningsproblematik att jämföra svenska kommuners parkeringstal för cykel i dag. Eftersom de i kommuners normer beskrivs olika (exempelvis per bostad, per invånare, per m² BTA/BOA, med och utan besöksparke-ring) blir talen för olika kategorier beroende av vilka nyckeltal som väljs för över-sättningen. I tabell 7-2 visas en jämförelse utifrån följande nyckeltal:

- 1,8 boende per bostad
- 85 m² BTA per bostad
- 60 m² BOA per bostad

Tabell 7-2 Jämförelse av parkeringstal för cykel vid bostad i svenska kommuners parkerings-normer. Besöksparkering är inkluderat i sammanställningen och redovisas ej separat. I tabellen visas också motsvarande översättning för EPBD-kravet.

Kommun	Antal parke-ringsplatser per invånare	Antal parke-ringsplatser per bostad	Antal par-kerings-platser per 1 000 m² BTA	Antal parke-rings-platser per 1 000 m² BOA
Stockholms Stad ny norm	1,33	2,4	28	40
Stockholms Stad gröna p-tal	1,2-1,8	2,1-3,4	25-40	35-56
Göteborg	1,39	2,5	29	42
Malmö	1,23	2,2	26	37
Uppsala	1,33	2,4	28	40
Örebro	1,42	2,6	30	43
Linköping	1,42	2,6	30	35
EPBD	1,1	2	23,5	33

I figur 7-1 visas att samtliga större städer ligger väl över EPBD-kravet på två parkeringsplatser per lägenhet.



Figur 7-1 Parkeringstal för cykel per bostad, flerbostadshus, i större svenska kommuner. Röd streckad linje visar minimikravet från EPBD-direktivet. Översättning är gjord med nyckeltal 85 m² BTA/bostad och 60 m² BOA/bostad.

Kravställning i andra länder

Nedan redovisas några nedslag avseende parkeringsnorm för cykel i andra Europeiska städer/länder som har en framgångsrik cykelplanering:

Paris (PLUi, kommunal markanvändningsplan)

Kraven i Paris avser både yta och antal cyklar, med 2–4 cyklar per bostad beroende på antal rum.

- ▷ Ett utrymme på minst 3 m², reserverat för säker cykelparkering, med ett fästpunktssystem som möjliggör fastlåsning av två cyklar per bostad med 1 eller 2 huvudsakliga rum;
- ▷ Ett utrymme på minst 6 m², reserverat för säker cykelparkering, med minst två fästpunkter som möjliggör fastlåsning av fyra cyklar per bostad med 3 huvudsakliga rum eller fler;
- ▷ Parkeringsinfrastrukturen ska vara fast monterad och möjliggöra att cykeln kan stå stabilt samt att ramen och minst ett hjul kan låsas fast. Parkeringsutrymmet ska anordnas inomhus eller utomhus, under förutsättning att det är tätt, täckt och säkert.

Nederländerna – (Byggregler Bbl)

- ▷ Obligatoriskt förrådsutrymme: Varje ny bostad ska innehålla ett låsbart förråd på minst 5 m², lämpligt för cykelförvaring, skyddat mot väder och med direkt tillgång från allmän väg.
- ▷ Detta förrådsutrymme behöver inte ligga i bostaden, men det måste uppfylla kriterierna att vara väderskyddat, låsbart och tillgängligt utan att man behöver passera (med cykel) genom bostaden.
- ▷ Delad cykelparkering kan accepteras om den motsvara samma antal platser per bostad och samma tillgänglighet som i ovan beskrivet krav.

- ▷ I Amsterdam (Bouwbrief 2015) krävs 2-6 parkeringsplatser för cykel/bostad plus 2,7 m² intern förvaring (tillgängligt förrådsutrymme) beroende på lägenhetsstorlek. För en lägenhet mellan 50-75 m² BOA krävs 3 parkeringsplatser. Tvåvåningsställ är tillåtna men det måste finnas minst två platser per lägenhet i ett lågt ställ.

Köpenhamn (Parkeringsplan 2024)

- ▷ Minst 4 cykelparkeringar per 100 m² bostadsyta.
- ▷ Som utgångspunkt ska minst 50 % av dessa cykelplatser vara övertäckta (dvs. skyddade mot väder).

Köpenhamn har i jämförelse låga kvalitetskrav, då de accepterar att 50 % av parkeringsplatserna inte har väderskydd. Det finns därutöver rekommendationer om låsbarhet och tillgänglighet.

Münster (Stellplatzsatzung)

I den tyska staden Münster som framhålls för sin cykelvänlighet är kravet 1 cykelplats per 30m² BOA, varav 20 % ska vara avsedda för besöksplatser. Det motsvarar 33 parkeringsplatser per 1 000 m² BOA vilket är i nederkant av kraven i listade svenska kommuner. Kraven på utformning är i linje med de nyare kraven i flera svenska kommuner avseende tillgänglighet, väderskydd, låsbarhet och ytkrav på 1,5 m²/cykelplats (ej vanligt i Sverige). 10 % av platserna ska dimensioneras för större cyklar. En intressant aspekt är också att normen medger att upp till 25 % av

parkeringsplatserna för bil får ersättas med cykelparkering enligt kvoten 1 bilparkering ersätts med 4 cykelparkeringar. En sådan flexibilitet finns inte hos något svensk kommun där flexibla parkeringstal i regel inte berör sambandet antal cykelparkeringar kontra bilparkeringar.

Svenska krav i jämförelse med ovan beskrivna städer

I en jämförelse med framstående cykelstäder som Paris, Amsterdam och Köpenhamn är Stockholm ungefär i paritet sett till krav på antal parkeringsplatser medan andra svenska städer ligger lite lägre. Det är också en skillnad i att det i Sverige är ovanligt att krav på antal parkeringsplatser kombineras med krav på yta för cykelparkeringen och att det som i Nederländerna ställs krav på förrådslösningar med plats för cykel. Münster visar att det går att nå en hög cykelandel utan att ha mycket höga krav på antal parkeringsplatser per bostad.

Vad ger en hög andel cyklister?

Gemensamt för de europeiska städer som nämns ovan är att det är städer som anses vara bra på att främja cykling. I en studie från 2007 (Pucher och Buehler) undersöktes hur städer i Nederländerna, Danmark och Tyskland har lyckats med att främja cykling². Nedan listas de viktigaste faktorerna:

- ▷ **Stadsstruktur och planering:**

Tät och blandad bebyggelse skapar korta avstånd och ökar cykelns

² J. Pucher, R. Buehler, Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. Trans. Rev. 28, 495–528 (2008).

konkurrenskraft. Integrerad planering av cykel-, gång- och kollektivtrafiksystem ger ett effektivt helhetssystem.

▷ **Cykelinfrastruktur:**

Trygg, säker och användarvänlig infrastruktur är avgörande för cyklandet. Sammanhängande nät, cykelanpassade korsningar och prioritering av cykeltrafik leder till ökad trafiksäkerhet och trygghet vilket i sin tur främjar cykling bland alla målgrupper. Här ingår cykelparkering som en viktig komponent i den allmänna cykelinfrastrukturen.

▷ **Bilbegränsande åtgärder:**

Bilfria gator, sänkta hastigheter och minskad parkering skapar säkrare och mer attraktiva stadsmiljöer. Störst effekt uppnås när dessa kombineras med cykelfrämjande insatser.

▷ **Drift och underhåll:**

Regelbunden snöröjning, halkbekämpning och tydliga rutiner för skötsel gör cykling möjlig året runt. Samordning och utbildning av ansvariga aktörer är centralt.

▷ **Integration av cykel- och kollektivtrafiksystem**

En väl fungerande integration mellan cykel- och kollektivtrafiksystem ökar tillgängligheten och stärker båda trafikslagens attraktivitet. När det blir enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik skapas ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Trygga cykelparkeringar, tillgång till hyrcyklar och elcyklar samt goda anslutningar mellan trafikslagen underlättar hela reskedjan och bidrar till ett mer hållbart resande.

▷ **Cykelincitament och ekonomiska styrmedel:**

Subventioner för elcyklar, förmånscyklar och skatteincitament främjar cykling. Samtidigt kan parkeringsavgifter och bränsleskatter minska bilens konkurrensfördelar.

▷ **Cykelkampanjer och trafikutbildning**

Beteendepåverkande åtgärder som testresenärsprojekt, skolkampanjer och arbetsplatsinitiativ stärker cykelvanor och attityder. Trafikundervisning och utbildning av både cyklister och bilister, möjliggör ett brett stöd för cykling bland allmänheten och skapandet av en stark cykelkultur.

Cykelandelar i Sveriges största städer

I tabell 7-3 visas andel cykelresor i storstadskommunerna Malmö, Göteborg och Stockholm. Malmö har markant högre andel cykelresor än övriga städer och Göteborg ligger lägst från sin målsättning.

Tabell 7-3 Andel resor där cykel är huvudfärdsätt/kommun

Kommun	Andel cykelresor	Mål cykelresor	Källa färdmedelsandelar
Stockholms Stad	14 % (alla resor över dagen)	Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.	Resvaneundersökning för Stockholmsregionen 2024 – Tabell 10
Göteborg	7 %	Cykelprogram: 12 % av alla resor 2035 Miljö- och klimatprogram: 14 % alla resor 2035	Trafik- och resandeutveckling 2024
Malmö	27 %	Cykel ska stå för 30 % av Malmöbornas resor 2030.	Resvaneundersökning Malmö – figur 20/22

Andelen cykelresor skiljer sig också inom en stad. I Malmö varierar andelen cykelresor mellan 36 % i Slottstaden ner till 10 % i Oxie. I Stockholm görs 44 % av cykelresorna i innerstaden (Trafikkontoret 2022) Cykelandelar tenderar att vara högre där kollektivtrafikandelen är lägre. Kollektivtrafikandelen är 32 % i Malmö

(RVU 2023), 44 % i Göteborg (2030 Miljöbarometern) och Stockholm däremellan på 36-43 % (Resvaneundersökning för Stockholmsregionen 2024).

Cykling för en åldrande befolkning

Sverige står inför en åldrande befolkning, vilket tydligt framgår av att andelen personer över 65 år ökar snabbare än den arbetsföra befolkningen enligt långtidsprognoser från Statistiska centralbyrån. Studier visar att det finns flera hälsofördelar för äldre att cykla längre upp i åldrarna (Lassen & Moreira, 2019) men att det också finns risker. För att fler äldre ska cykla och bidra till målen om ökade cykelandelar krävs anpassningar i den fysiska miljön (Brüchert et al., 2022). Gällande cykelparkering kan sådana anpassningar vara yta för exempelvis trehjuliga cyklar, att det finns tillgång till cykelparkering utan nivåskillnader och att det inte krävs att cykeln lyfts vid något tillfälle (Wheels for wellbeing 2017).



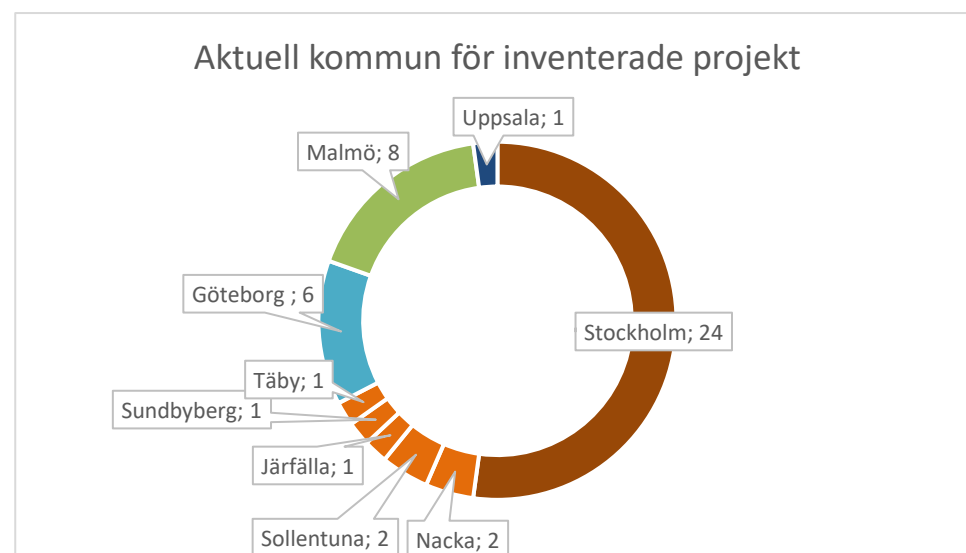
Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad

Bilaga II Resultat inventering

Bilaga II. Resultat inventering

Sammanställning över inventerade projekt

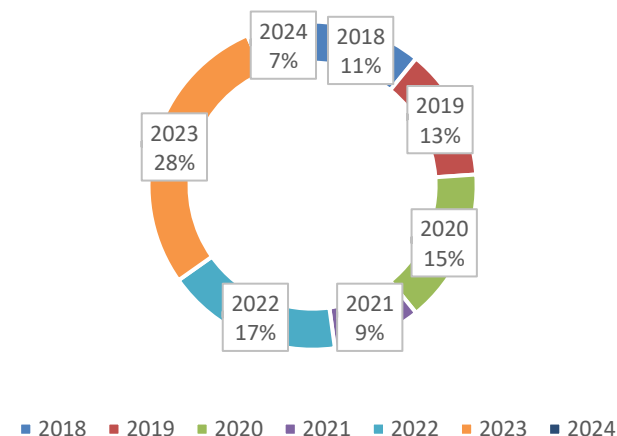
Inventering har gjorts för 46 projekt med ca 5 300 bostäder. Projekten är fördelade geografiskt i de större städerna, med tyngdpunkt i Stockholms kommun och kranskommuner till Stockholm.



Figur 7-2 Kommun för inventerade projekt

Inflyttningsår för de inventerade projekten fördelas enligt figur 7-3.

Inflyttningsår för inventerade projekt



Figur 7-3 Inflyttningsår för inventerade projekt

- ▷ Knappt hälften av projekten har fått ett sänkt parkeringstal till följd av att mobilitetsåtgärder har införts. Den vanligaste mobilitetsåtgärden som nämndes var bilpool följt av cykelpool och kollektivtrafikkort.
- ▷ Cirka ett av fyra projekt har haft särskilda krav på utformning av cykelparkering som en åtgärd, exempelvis genom lätt nåbara cykelrum i markplan, automatiska dörröppnare och breda dörrposter samt cykelservicestation. Enklare cykelservice fanns även i flera andra projekt, totalt i ungefär hälften av projekten.
- ▷ I cirka ett av tre projekt fanns det cykelpool i anslutning till bostäderna (upp till 400 meter).

- ▷ I ungefär fyra av tio projekt så genomförs rensning av cyklar. Svar på frågan var oftast en gång per år eller vid behov.
- ▷ Ett fåtal projekt har utskrivna regler kring hur cykelparkering ska ske. Dessa berör att cyklar ska parkeras i cykelrum, att vissa platser är avsedda för lådcyklar eller barnvagnar samt att långtidsparkering ska ske på övervåning i tvåvåningsställ.
- ▷ Genomsnittligt parkeringstal för bil är utifrån insamlade uppgifter 0,43 bilparkeringar/bostad med reservation för att vissa projekt kan ha tillgång till andra bilparkeringar i närområdet genom parkeringsköp eller motsv.

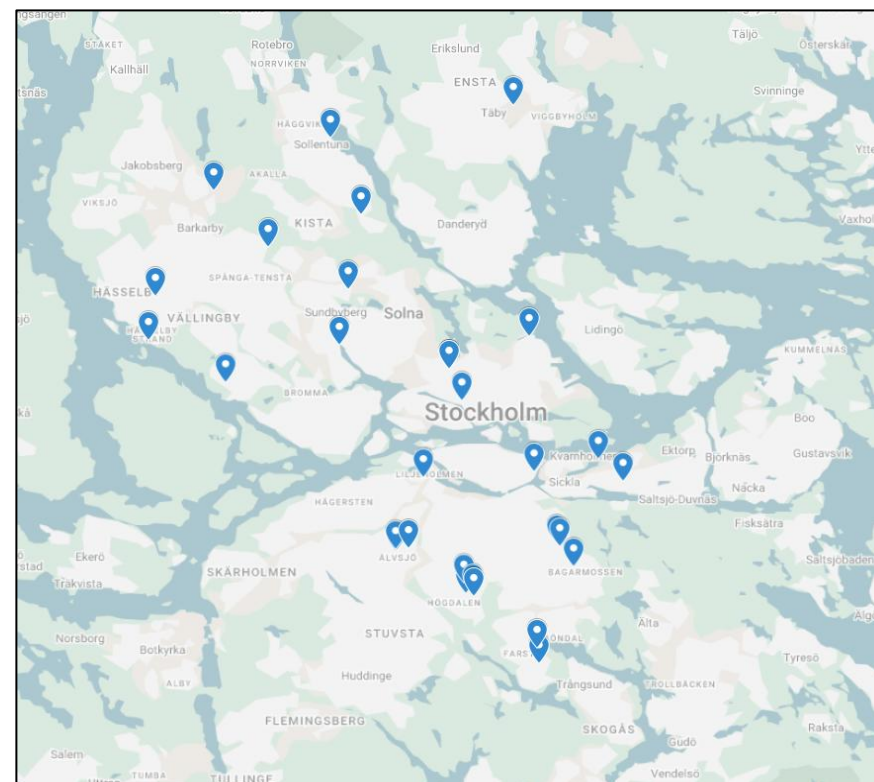
En förteckning av alla inventerade projekt visas i tabell 7-4.

Tabell 7-4 Förteckning över inventerade projekt.

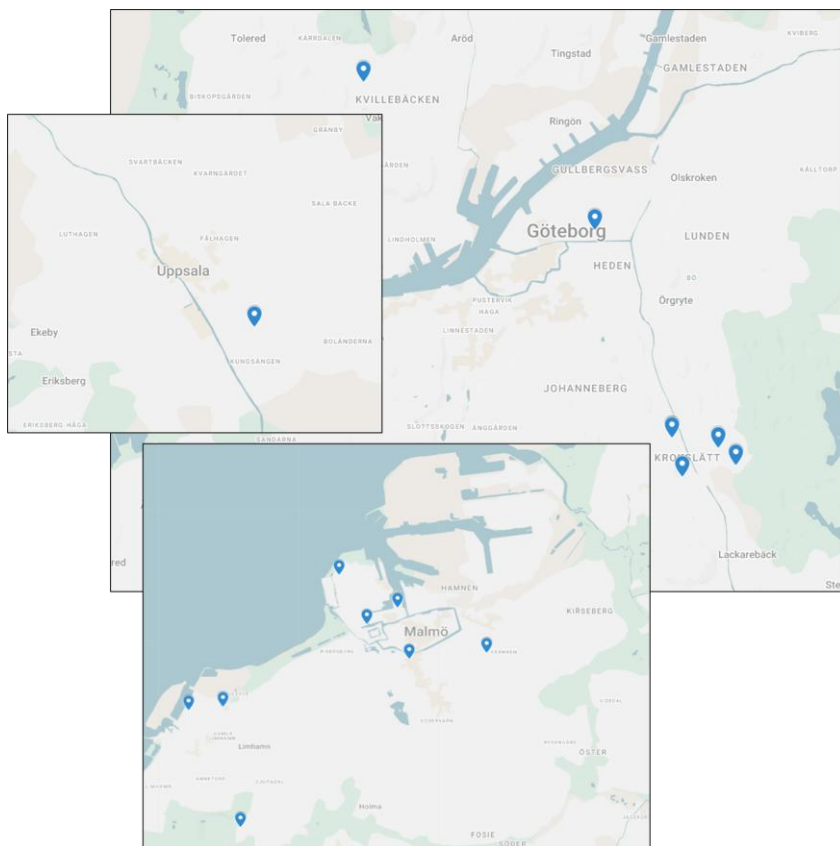
Namn/projekt	Kommun	Fastighets-utvecklare	Inflytt-ningsår	Antal bost.	Antal cpl	Cyklar/bost.
Trettioett	Göteborg	Skanska	2023	111	142	0,6
Krokslätt	Göteborg	Skanska	2023	193	455	0,9
3712	Göteborg	Wallenstam	2021	165	187	0,8
3715	Göteborg	Wallenstam	2023	189	178	0,9
BRf Atlas	Göteborg	JM	2020	146	169	0,7
BRF Södertull	Göteborg	JM	2022	186	290	0,8
Havsbrynet	Malmö	Skanska	2023	148	379	1,6
Horisonten 1	Malmö	Skanska	2022	131	270	1,2
Kaj 306	Malmö	Skanska	2020	102	234	1,2

Södra Ribersborg	Malmö	JM	2020	71	154	1,7
Sorgenfri	Malmö	JM	2020	57	137	2,4
Brf Stjärnfynen Riksbyggen	Malmö	Riksbyggen	2023	67	251	2,5
Brf NEO Davidshall, Riksbyggen	Malmö	Riksbyggen	2021	122	64	0,8
Brf Slottshamnen, Riksbyggen	Malmö	Riksbyggen	2023	49	103	0,9
Hundlokan 2 & Skogsklockan 2	Stockholm	Sv. Bostäder	2018	108	262	1,2
Triglyfen 2	Stockholm	Sv. Bostäder	2018	61	105	1,3
Ståthållaren 5	Stockholm	Sv. Bostäder	2019	76	192	2,2
Sabbatsberg 18	Stockholm	Sv. Bostäder	2019	42	106	2,5
Reservoaren 11	Stockholm	Sv. Bostäder	2021	37	78	1,3
Ledinge 1	Stockholm	Sv. Bostäder	2021	172	390	0,8
Greken 2 & Engelsmannen 7	Stockholm	Sv. Bostäder	2022	95	267	0,9
Grönkär 2 & Söderarm 1	Stockholm	Sv. Bostäder	2022	72	190	1,5
Ampere	Nacka	OBOS	2024	60	147	1,1
Kv 11	Järfälla	Resona	2024	400	670	0,2
Porten	Sollentuna	JM	2019	73	195	1,2
Ryttarstugan	Täby	JM	2022	89	183	0,9
Strandvägen	Sollentuna	OBOS	2023	115	392	1,3
Åstranden	Stockholm	Skanska	2023	107	291	1,4
Sunneplan	Stockholm	Familjebost.	2022	87	170	1,2

Algoritmen 1 REV	Stockholm	Familjebost.	2020	178	359	1,1
Filmen 4	Stockholm	Familjebost.	2023	35	65	1,6
Kabelverket 19	Stockholm	Familjebost.	2023	126	165	1,1
Kraftcentralen 1	Stockholm	Familjebost.	2024	87	215	0,8
Teleterassen 2	Stockholm	Peab	2020	72	122	0,7
Brf Legera	Stockholm	Besqab	2023	90	258	1,2
Sthlm Esplanad	Stockholm	Besqab	2018	91	252	2,0
Sillkajens platå	Nacka	JM	2023	97	284	1,5
Sofia Södra	Stockholm	JM	2023	172	494	1,5
Brf Solstrålen	Stockholm	JM	2018	134	489	1,3
BRF Zickzak	Stockholm	Besqab	2019	93	234	2,0
Badhagen Trolle 3	Stockholm	Wallenstam	2022	84	182	0,3
Bandhagen Trolle 56	Stockholm	Wallenstam	2019	110	348	0,9
Bandhagen Trolle 58	Stockholm	Wallenstam	2019	48	130	1,5
Grönskan och Orangeriet	Stockholm	Wallenstam	2018	318	490	0,9
Umami 2	Sundbyberg	Wallenstam	2020	141	214	0,7
Närheten	Uppsala	Skanska	2022	90	228	1,5
SUMMA				5 297	11 180	



Figur 7-4 Geografisk placering av inventerade projekt i Stockholmsregionen. Grundkarta: GoogleMyMaps



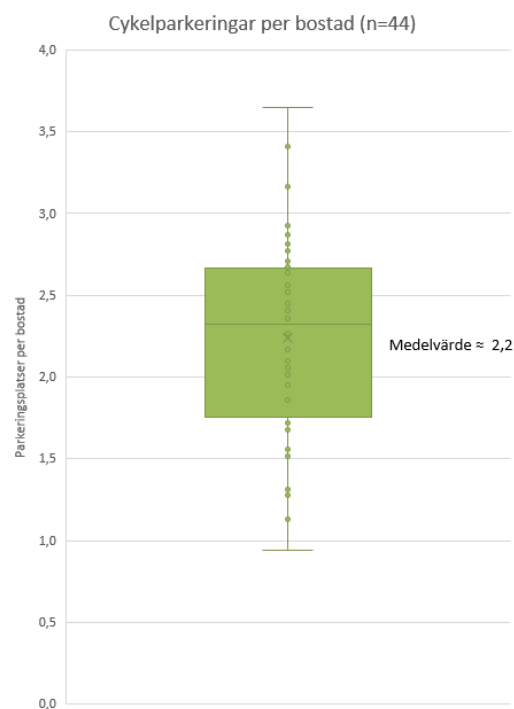
Figur 7-5 Geografisk placering av inventerade projekt i Göteborg, Malmö och Uppsala.
Grundkarta: GoogleMyMaps

Antal cykelparkeringar

Totalt fanns det knappt 11 200 ordnade cykelparkeringar vilket ger ett genomsnittligt faktiskt parkeringstal på 2,1 cykelparkeringar per bostad med en spridning mellan projekten från strax över 1 till 3,45, se figur 7-6. Nedbrutet per större kommun noteras följande:

- ▷ Projekten i Malmö har liten spridning i p-tal och ligger nära normens aktuella kravställning på 2,2 parkeringsplatser/bostad.
- ▷ I Stockholm är det genomsnittliga parkeringstalen högst, 2,7 parkeringsplatser/bostad med en huvudsaklig spridning inom det intervall som anges i gröna parkeringstal.
- ▷ Göteborg har lägst genomsnittligt parkeringstal, 1,4 parkeringsplatser/bostad, vilket kan bero på slump på grund av litet urval och/eller andra anledningar.
- ▷ Det enda projektet i Uppsala hade 2,5 parkeringsplatser/bostad.

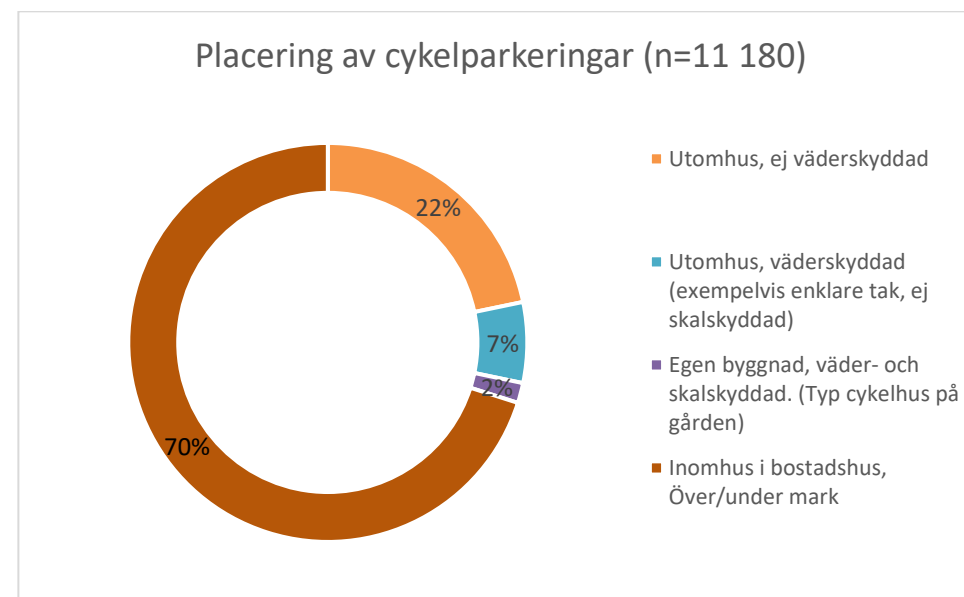
Därutöver fanns det i flera projekt ytor som inte hade ordnade cykelställ men användes för mer eller mindre ordnad cykelparkering.



Figur 7-6 Hur faktiskt p-tal för cykel fördelas mellan de inventerade projekten. Boxen avgränsas av 25%-percentilen och 75%-percentilen vilket innebär att 50 % av alla projekt ligger inom boxen. Projekt utanför de yttre linjerna, så kallade whiskers, kan betrakta som avvikande värden.

Av de knappt 11 200 cykelparkeringarna så var inomhus i bostadshus den vanligaste placeringen, se figur 7-7. Nästan tre av fyra parkeringsplatser fanns i skal- och

väderskyddad byggnad. Den absoluta merparten av cykelparkeringarna utomhus var inte väderskyddade.



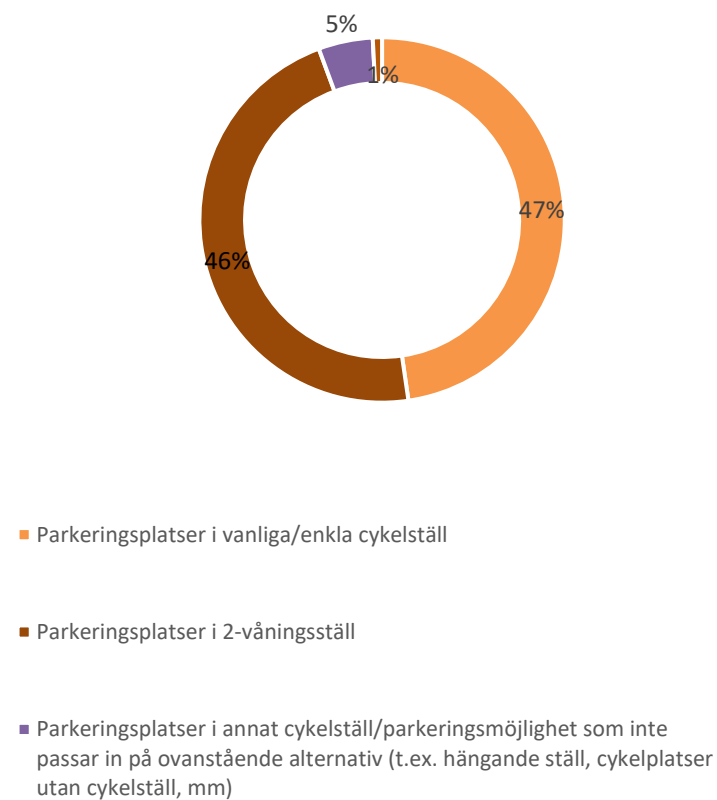
Figur 7-7 Var de inventerade cykelparkeringarna var lokaliserade.

Knappt hälften av alla cykelparkeringar var vanliga/enkla cykelställ tätt följt av 2-våningsställ, se figur 7-9. 1 % av parkeringsplatserna var avsedda för större cyklar.



Figur 7-8 Exempel på delvis väderskyddad cykelparkering med möjlighet till ramlåsning för olika stora cyklar på gård i Brf Södertull.

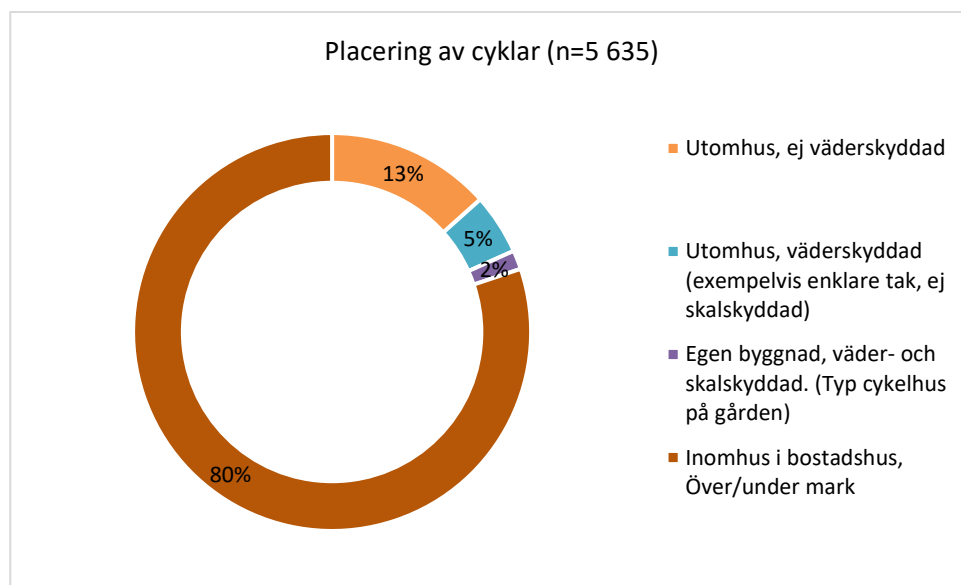
Typ av cykelparkeringar (n=11 180)



Figur 7-9 Vilken typ som de inventerade cykelparkeringarna bestod av.

Antal parkerade cyklar och beläggning

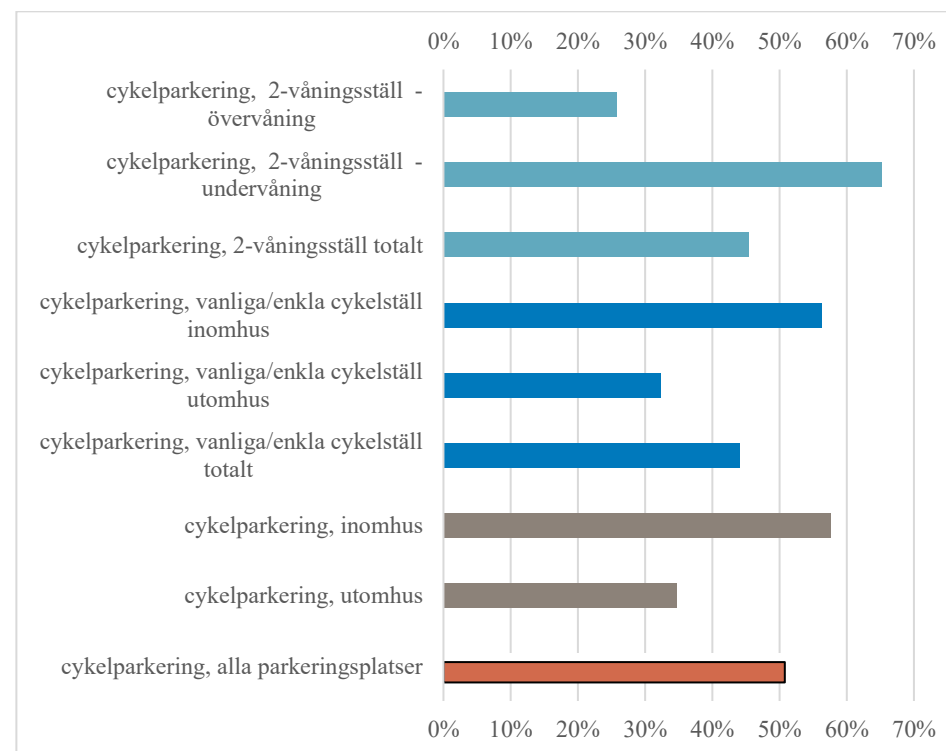
Under inventeringen noterades ca 5 700 cyklar (inkluderat cykelkärror och eventuellt ett fåtal leksaker för barn). Fyra av fem cyklar stod parkerade inomhus (figur 7-10), dvs. något högre än andelen cykelparkeringar inomhus vilket utvecklas vidare i stycket *Parkering på andra platser än i ordnade cykelställ*.



Figur 7-10 Var de inventerade cyklarna stod uppställda. Antalet cyklar som diagrammet baseras på är något färre än det totala antalet inventerade cyklar, då det saknas sådan information för ett av projekten.

Den genomsnittliga beläggningen, sett till alla inventerade parkeringsplatser och noterade cyklar visar att det vid ungefär hälften av alla parkeringsplatser fanns en

cykel, se orange stapel i figur 7-11. Generellt var beläggningen högre inomhus än utomhus och förhållandevis låg på övervåningen i tvåvåningsställ.



Figur 7-11 Beläggning för olika kategorier av cykelparkering



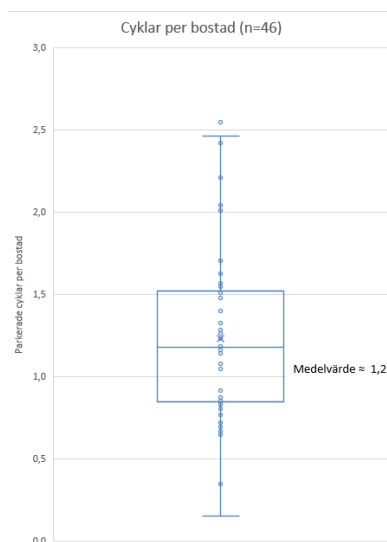
Figur 7-12 Exempel på cykelrum med mycket låg beläggning i projekt Kv 11.



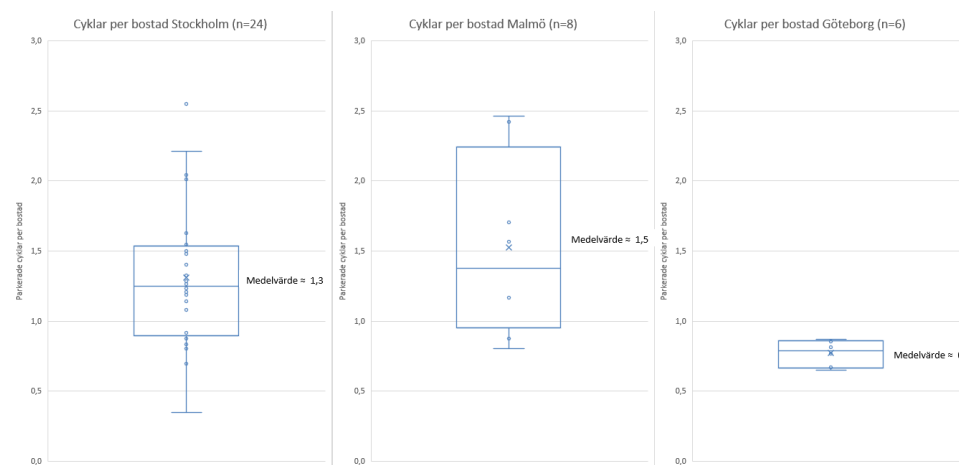
Figur 7-13 Exempel på cykelrum inomhus med hög beläggning men parkering utomhus med låg beläggning i projekt Åstranden.

Cykelinnehav

I de inventerade projekten fanns det i på totalen i genomsnitt 1,07 cyklar per bostad (boende och besökare) om alla cykelparkeringar och bostäder summeras. Medelvärdet av cyklar/bostad/projekt, som är en mer relevant jämförelse då den baseras på utfallet i varje projekt var avrundat 1,2. Medianvärdet var också avrundat 1,2, se figur 7-14. Utfallet för projekt bara i Stockholms stad och projekt bara i Stockholmsregionen är liknande medan Malmö har ett högre cykelinnehav och Göteborg ett lägre, se figur 7-15. Med färre inventerade projekt är resultaten för Göteborg och Malmö mer osäkra än resultatet för Stockholms Stad. Det enda projektet som inventerades i Uppsala hade 1,5 cyklar/bostad. En kravställning på 2 cyklar per bostad (EPBD-kravet) skulle täcka in ca 95 % av alla inventerade projekt. Både EPBD-kravet och framför allt dagens parkeringstal i kommunerna ligger således en bra bit över det faktiska utfallet för hus byggda under perioden 2018-2023.



Figur 7-14 Sammanställning över hur många cyklar som noterades vid inventering delat med antal bostäder i respektive projekt. Boxen avgränsas av 25%-percentilen och 75%-percentilen vilket innebär att 50 % av alla projekt ligger inom boxen. Projekt utanför de yttre linjerna, så kallade whiskers, kan betrakta som avvikande värden.



Figur 7-15 Boxdiagram över noterade cyklar per bostad i de tre större städerna i Sverige

Med antagande om 1,8 invånare/bostad motsvarar det ett cykelinnehav på 0,59-0,67 cyklar per boende vilket är i linje med tidigare beskrivet källmaterial.

Tillgänglighet till cykelrum

Sett till antal dörrar som måste passeras så var det i de flesta fall 1–2 dörrar men det finns även några projekt med 3 dörrar och något enstaka cykelrum med 4 dörrar. Hur stort hinder en dörr är påverkas också av hur enkla de är att passera med en cykel av varierande storlek. Automatisk dörröppnare är vanligt, men inte helt genomgående i alla led (ytterdörr till cykelrumsdörr) och de noterades ibland vara trasiga. Av de som svarade på frågan så fanns det dörröppnare i cirka åtta av tio projekt. Nästan alla dörrar sades vara minst 0,9 meter breda men i dessa ingår också att en del projekt anger att större cyklar kan passera via (bil)garageport.

Gällande på vilket våningsplan cyklar är placerade så är cykelparkering i markplan är vanligast, men ungefär var tredje fastighet har cykelparkering i källarplan. Ramp är i praktiken standardlösning för nivåskillnad, ofta i garage och i kombination med bilväg. Hiss finns relativt ofta som komplement. Trappor förekommer nästan aldrig som enda alternativ, men finns ibland med som kompletterande väg.

Cc-mått på cykelparkeringar

Inventeringen visar att cc-måttet i vanliga/enkla cykelställ typiskt ligger kring 40 cm. Av 40 observationer är medianen 40 cm medan medelvärde blir högre, 55 cm, på grund av några objekt med mycket stora avstånd (cirka 95–120 cm) vid bågar eller utomhusplatser som även kan rymma bredare cyklar. Ett återkommande mönster är 40 cm inomhus och 50 cm utomhus inom samma projekt. Variation finns från cirka 28,5 cm upp till 120 cm.

För tvåvåningsställ, baserat på 35 observationer, förekommer variationer mellan 30 och 60 cm, men 36–40 cm är det vanligaste cc-måttet.

Stöldsäkerhet

Ramlås innebär möjlighet att låsa fast cykelns ram i cykelstället. I 70–75 % (i något projekt delvis) av projekten anges att det finns ramlås för vanliga/enkla cykelställ. För tvåvåningsställ anger 50 % av projekten att det finns ramlås. För platskrävande cyklar sjunker andelen ytterligare, vilket är noterbart då dessa cyklar ofta kostar med och kan vara särskilt stöldbegärliga.

På frågan om cykelparkeringarna var skalskyddade, det vill säga om det krävs passage av dörrar/grindar med lås, så angav den största delen av projekten att alla eller

merparten av platserna var skalskyddade. Det är sannolikt att de flesta av de inomhusplatserna (över 70 % av det totala antalet platser) har någon form av skalskydd och även flera uteplatser som är på upphöjda/kringbyggda gårdar. Litteraturstudien visade dock att det inte behöver vara en garanti för att undvika cykelstölder, utan att ramlås också är viktigt.

De som inventerade cykelparkering i projekten ombads att titta om de kunde se att det stod många cyklar parkerade på balkonger eller i synliga förråd, något som kan vara en konsekvens av att boende med dyrare cyklar inte känner sig trygga med stöldskyddet i cykelrummen. Med de begränsningar som en sådan visuell observation ger så var det få noteringar om att cyklar fanns på andra platser och då i mindre omfattning.

"Det händer, men inte i så stor utsträckning. Gäller främst mycket dyra cyklar." /

"Vi hittade ca 10 cyklar i förråd." / "En lägenhet har två cyklar på balkongen." /

"Syntes bara en småbarnscykel på en balkong."

Parkering på andra platser än i ordnade cykelställ

Det fanns det i flera projekt ytor som inte hade ordnade cykelställ men användes för mer eller mindre ordnad cykelparkering. 10 % av alla parkerade cyklar stod parkerade på sådana platser, varav den absoluta merparten av sådana utrymmen fanns inomhus. Orsakerna kan vara flera. I några projekt var det tydligt att det saknades cykelställ utomhus nära entréer. I andra projekt stod det cyklar uppställda där det inte fanns ordnade cykelställ, trots att det fanns gott om lediga parkeringsplatser i ordnade ställ. I något annat projekt angavs att det valts att inte sätta upp alla cykelställ så att ytorna kan användas till annat i väntan på en högre efterfrågan på cykelparkering. I tabell 7-5 framgår att två tydliga orsaker till "felparkerade"

cyklar är högre efterfrågan att parkera inomhus kontra utomhus samt cykelställ som inte är användarvänliga. Medianvärdet för alla projekt var 7 % ”felparkerade” cyklar.

Tabell 7-5 Sammanställning över de projekt med högst andel ”felparkerade” cyklar.

Namn/ projekt	Beläggning	Andel ”felparkerade” cyklar	Möjlig orsak
Ledinge 1	37 %	29 %	Många barncyklar. 40 cm cc-mått utan möjlighet till ramlås inomhus. Bilder visar ordnad parkering. Möjlig felnotering eller att boende föredrar att parkera i rum utan cykelställ då de ändå inte möjliggör ramlåsning.
Sunneplan	62 %	28 %	Bilder visar att där det står ”felparkerade” cyklar är det också fullt de nedre i cykelställen. Hög beläggning inomhus, låg utomhus. En anledning till många felparkeringar är sannolikt att det är en högre efterfrågan på att stå inomhus än utomhus och att två-våningsställ och barncyklar gör att inte alla parkeringsplatser inomhus används.
Filmen 4	88 %	35 %	
Kabelverket 19	82 %	40 %	Hög beläggning/efterfrågan på cykelparkering inomhus. Lediga parkeringsplatser utomhus.
Kraftcentralen 1	33 %	37 %	Hängande cykelställ som är svåra att använda.
3715	92 %	29 %	Cc-mått 32 cm. Bilder indikerar att ”felparkerade” cyklar beror på trånga cykelparkeringar.

Frågan som ställdes var: *Antal parkerade cyklar utanför cykelställ (”felparkerade”).*



Figur 7-16 Exempel på hög efterfrågan inomhus och flera ”felparkerade cyklar” i Filmen 4. Det var samtidigt låg beläggning på parkeringsplatser utomhus. Flera av cyklarna var barncyklar.



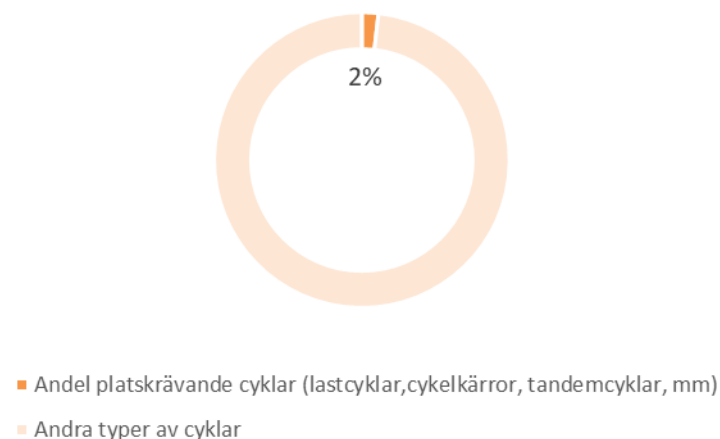
Figur 7-17 Exempel på hängande cykelställ som inte används och leder till "felparkerade" cyklar i Kraftcentralen 1.

Platskrävande cyklar

2 % av alla noterade cyklar bedömdes som platskrävande, se figur 7-18. Medianvärdet var att 1 % av cyklarna bedömdes som platskrävande och i flera projekt noterades inga sådana cyklar. Projekt Sorgenfri avvek kraftigt från trenden med 12 % platskrävande cyklar. Projekt 3712 och Horisonten 1 var de projekt med näst

högst notering, 6 % platskrävande cyklar. Dessa projekt finns i Göteborg och Malmö. I både Sorgenfri och Horisonten 1 finns cykelpool med 2 ellastcyklar samt parkeringsplatser utomhus för platskrävande cyklar med 0,7 respektive 1 m cc-mått. Platskrävande cyklar verkar mer vanligt i Malmö och mindre vanligt i Stockholmsregionen.

Andel platskrävande cyklar



Figur 7-18 Andel av alla noterade cyklar som noterades som platskrävande, dvs större cyklar/kärror m.m.

Frågan som ställdes var: *Av ovanstående parkerade cyklar, hur många är platskrävande cyklar (lastcyklar, cykelkärror, tandemcyklar, mm)*



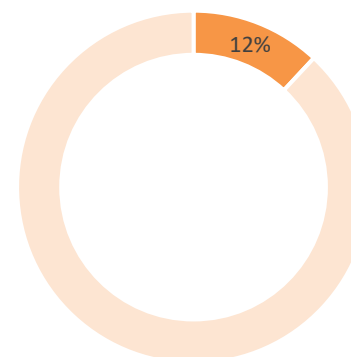
Figur 7-19 Valfyllt cykelparkering för större cyklar. 12 % av cyklarna var av större modell, Sorgenfri, Malmö. En skylt beskriver regeln: "Endast lådcyklar under cykeltaket"

Barncyklar

I genomsnitt var en av åtta cyklar en barncykel i de inventerade projekten, se figur 7-20. Andelen barncyklar varierade kraftigt. I flera projekt angavs att det inte fanns några barncyklar alls, medan det i några projekt noterades en betydande mängd av alla parkerade cyklar (Brf Zickzak 31 %; Ledinge 1, 47 %). Den stora variationen kan bero på olika målgrupper i de olika projekten, men också skillnader i vilka typer av cyklar som räknades. I vissa fall kan enklare springcyklar m.m. ha räknats och det gavs också kommentarer att det var svårt att avgöra skillnaden mellan en cykel för 5-åringar och en cykel för 6-åringar.

Frågan som ställdes var: *Av ovanstående parkerade cyklar, hur många är barncyklar (upp till 4-5 års ålder).*

Andel barncyklar (upp till 4-5 års ålder)

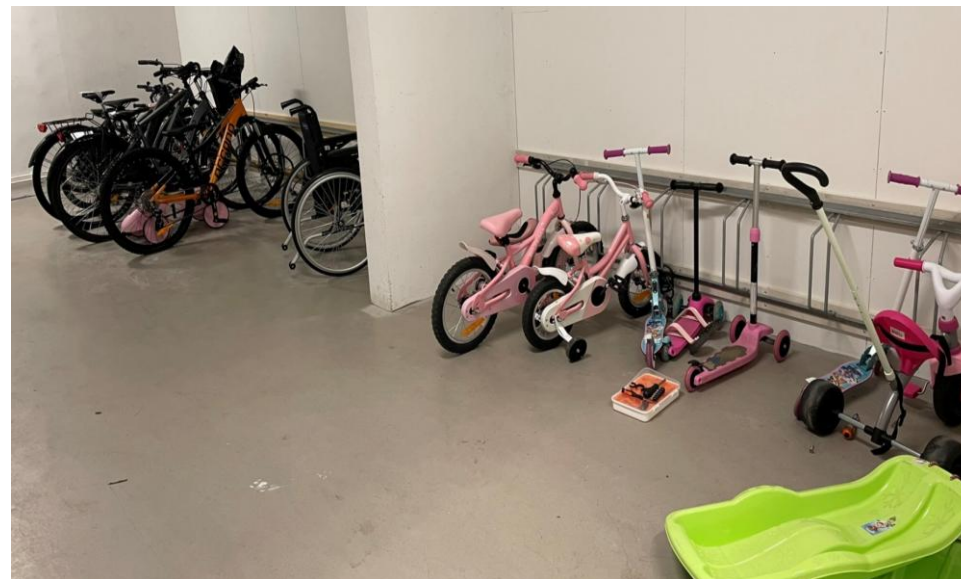


■ Andel barncyklar (upp till 4-5 års ålder) ■ Andra typer av cyklar

Figur 7-20 Andel av alla noterade cyklar som noterades som barncyklar.



Figur 7-21 Många barncyklar i BRF ZickZack, färdigställd 2019. Föreningen har själva satt upp krokarna.



Figur 7-22 Barncyklar, rullstol och leksaker nyttjar ytor för cykelparkering i Ledinge. Notera verktyg i orange låda för barnens egen cykelservice.

Trasiga/ej brukbara cyklar

4 % av cyklarna noterades som trasig/ej brukbar, se figur 7-24. Också här kan det finnas avvikelser kring vad de personer som inventerat har ansett som trasig. Andelen cyklar som inte är brukbara är sannolikt högre i verkligheten, då det vid inventering är svårt att upptäcka fel som punktering, avsaknad av kedja, ej fungerande bromsar osv.



Figur 7-23 "trasig cykel" i Algoritmen 1.

I flera inventerade projekt angavs inga trasiga cyklar, medan det i Filmen 4 var 25 % av cyklarna som noterades med fel. Då det rör sig om ett av de mindre

inventerade projekten (35 lgh), har årlig cykelrensning och att cykelrummen både är utrustade med servicestation, luftpump och tvätt kan den höga andelen bero på att personen som inventerade var särskilt kritisk i sin bedömning av cyklarnas skick. Medianvärdet för alla inventerade projekt var att endast 1 % av cyklarna noterades som trasiga/obrukbara.

Andel trasiga cyklar av alla parkerade cyklar



Figur 7-24 Andel av alla noterade cyklar som noterades som trasiga/obrukbara

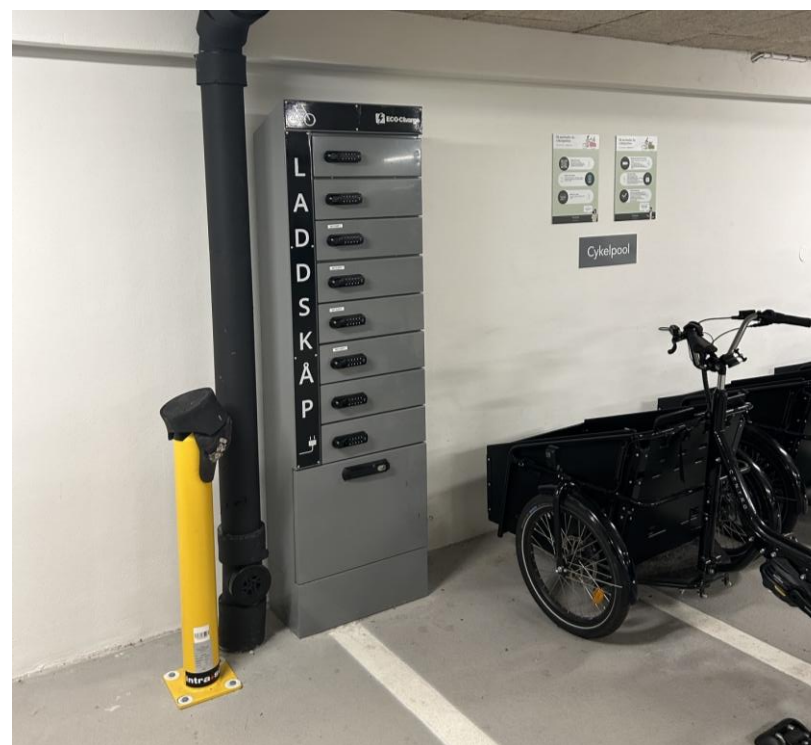
Frågan som ställdes var: Av ovanstående parkerade cyklar, hur många är bedömt övergivna/trasiga/ej brukbara?



Figur 7-25 Cykelservicestation i cykelrum i Brf Legera.

Möjlighet att ladda batterier till elcyklar

Ungefär 1 av 4 projekt erbjuder laddning av elcykelbatterier i anslutning till cykel-parkering. I ungefär hälften av dessa projekt fanns det laddskåp och i de övriga enkla eluttag.



Figur 7-26 Laddskåp i Brf Neo

Påverkan från elspark- och lånecykeltjänster

Den övergripande bilden är att användningen av elsparkcyklar och lånecyklar vid bostadsprojekten är generellt låg, men att det förekommer i viss begränsad omfattning i mer centrala lägen. Detta samband kan vara direkt kopplat till var dessa tjänster är tillgängliga. I majoriteten av inventeringarna anges att man inte observerat någon användning eller inga tecken på frekvent användning. Samtidigt finns enstaka undantag där elsparkcyklar har observerats vid entréer eller på gårdar, särskilt i tätare stadsmiljöer. I något fall fanns det både elsparkcyklar och lånecyklar vid entréerna, se figur 7-27. Frågan som ställdes var: *Verkar det vara vanligt att boende använder elspark- eller lånecykeltjänster? (exempelvis om det finns elsparkcyklar parkerade intill entréer på bostadshuset?*



Figur 7-27 Station för Göteborgs lånecykelsystem precis utanför Brf Atlas.

Multivariabla analyser

I följande analyser söks förklaringar till variation av cykelinnehav.

Geografi

En geografisk analys nedbrutet på kommuner/kommungrupper visades i figur 7-15. Spridningen är markant lägre i Göteborg än i de andra områdena. Spridningen kan visa på problematiken att ha ett parkeringstal för en hel stad/kommun då cykelinnehavet kan variera kraftigt inom det geografiska området som utgör en kommun. Cykelinnehavet i de tre stora städerna visar på samma fördelning som rangordningen över andel cykelresor och kollektivtrafikandel, se tabell 7-3.

Genom att studera sambandet cykelinnehav och avstånd till centrum för de inventerade projekt som ligger i stockholmsregionen (n=31) så verkar det finnas ett statistiskt säkerställt samband att cykelinnehavet ökar med avstånd till centrum (Sergels torg). Sambandet verkar stå sig om fler målpunkter läggs till, med och utan viktning. Exempel på målpunkter som har testats är:

- ▷ Centrum (Sergels torg)
- ▷ Kista C
- ▷ Arenastaden (Mall of Scandinavia)
- ▷ Liljeholmen C
- ▷ Nacka C (centrala Nacka/Forum)
- ▷ Farsta C (sydlig nod)
- ▷ Sickla
- ▷ Gullmarsplan (Globen/Gullmarsplan)
- ▷ Skärholmen
- ▷ Solna centrum

Boendeform

Boendeform kan eventuellt påverka cykelinnehavet. Av de inventerade projekten var det ett högre cykelinnehav i BRF:er men nedbrutet på regiongrupp (Stockholm, kranskommuner till Stockholm, Göteborg och Malmö) går det inte säkerställa någon statistisk skillnad.

Byggnadsår

För ålder så går det att säga att byggnadsåret har betydelse sett till att projekt på 10-talet (2018-2019, 1,36 cyklar/bostad n=11) har ett högre cykelinnehav än projekt på 20-talet (2020-2024, 0,98 cyklar per bostad n=33) om kommungrupperna beaktas.

Antal cykelparkeringar

Det finns ett tydligt samband mellan cykelinnehav och antalet cykelparkeringar per bostad. En ökning med 1 plats/bostad ger cirka 0,3 fler cyklar/bostad, givet samma region. Sambandet kvarstår med försvagas något för de projekt som ligger i Stockholms kommun och som därmed har dimensionerats utifrån samma parkeringsnorm. En förklaring till sambandet kan vara att Stockholms p-tal har angetts inom ett intervall och att det har ställts högre krav i projekt som ligger i bättre cykel-läge med antaget högre efterfrågan på cykelparkering.

Kvalitet på cykelparkering

I denna studie har det inte gått att påvisa något statistiskt samband mellan kvalitetsaspekter för cykelparkering i de olika projekten och dess påverkan på cykelinnehavet. Detta gäller både för uppdelning på kvalitetsaspekter för sig och genom en sammanvägning och rankning av de olika projekten utifrån en samlad bedömning av kvaliteten på cykelparkeringen.

Samlad analys

Genom att söka en förklaring till cykelinnehav i alla ovanstående parametrar är en slutsats för de inventerade projekten i stockholmsregionen ($n=31$, justerat $R^2=0,53$) att cykelinnehavet per bostad främst förklaras av kombinationen av läge och utbud av cykelplatser. Närhet till centrum är den starkaste enskilda faktorn, men effekten förstärks tydligt där projekten också erbjuder fler cykelplatser per bostad. Att det har blivit ett större utbud kan i sin tur bero på målgruppsanpassning redan i planeringsskedet, att dessa projekt ligger i Stockholms kommun där p-talen är högre än i kranskommunerna eller att det har ställts dit fler cykelparkeringar i efterhand.

I lägen med sämre tillgänglighet ger fler platser däremot begränsad effekt, vilket tyder på att både tillgång och efterfrågan behöver samverka. Resultatet är robust för skillnader i inflyttningsår, kommun och bostadsform (bostadsrätt/hyresrätt). Slutsatsen är därför att dimensionering och utformning bör utgå från platsens tillgänglighet och lokala förutsättningar, snarare än en generell norm per bostad och kommun.

Ovan gäller med reservation för att andra faktorer, exempelvis socioekonomi eller tillgänglighet till kollektivtrafik, inte har studerats.



Evidensbaserad studie cykelparkering vid bostad

Bilaga III Resultat enkätstudie

Cykelparkering

Enkätundersökning 2025

Undersökningens syfte

Denna undersökning är en del av en evidensbaserad studie av den påverkan specifika mobilitetsåtgärder (med tyngdpunkt på cykelparkering) har för projektutformning och för de boendes faktiska nyttjande av cyklar. Studien inkluderar förutom föreliggande undersökning även en sammanställning av tidigare forskning och underlag avseende dimensionering och förvaltning av cykelparkering, cykelinnehav och boendes preferenser samt en inventering av färdigställda cykelrum i bostadshus utifrån utformning och nyttjande.

I denna undersökning belyser vi boendeperspektivet, det vill säga de boendes preferenser och beteendemönster i relation till cykling.

Undersökningen kartlägger cykelparkering, cykelinnehav- och vanor samt utforskar boendes preferenser och beteenden kopplat till cyklande.

Innehåll:

Respondenterna	sid. 3–8
Antal cyklar	sid. 9–11
Cykelparkering	sid. 12–19
Cykling	sid. 20–23
Andra transportmedel	sid. 24–28
Påverkan på beteenden	sid. 29–37
Sammanfattning	sid. 38

Metod: Webbaserad enkätundersökning

Källa: Norstats webbpanel i Sverige

Antal svar: 824 personer boende i Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Respondenterna

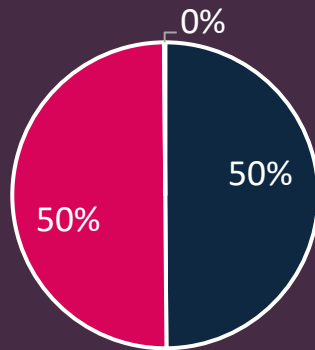


Fakta om de som har svarat

824
personer
har svarat

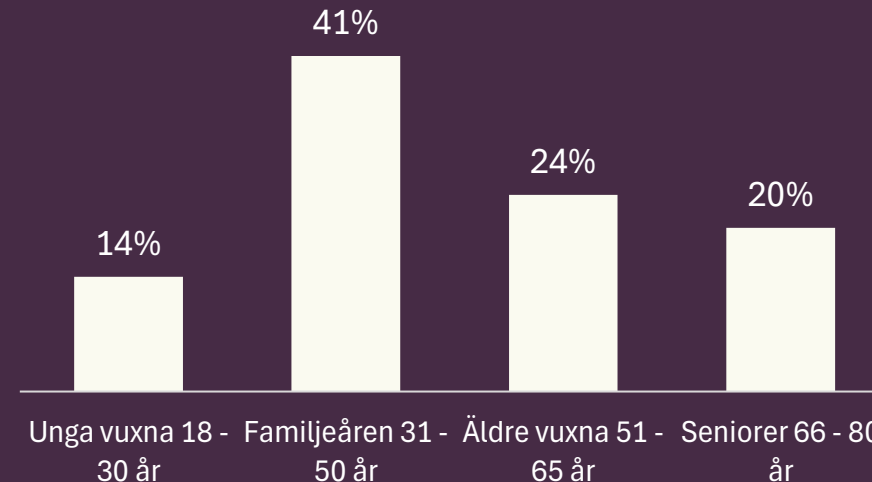
- ❑ Undersökningen skickades ut till boende i Stockholm, Göteborg och Malmö med målet att samla in 400 svar från Stockholm och 200 var från Göteborg och Malmö. Efter genomförda kvalitetskontroller fanns totalt 824 användbara svar vilket alltså är underlaget för vår analys.
- ❑ Könsfördelningen är helt jämn och åldersfördelningen bland deltagarna i undersökningen framstår som rimlig. De allra äldsta, det vill säga personer över 80 år, är inte representerade vilket sannolikt inte påverkar resultatet nämnvärt eftersom denna grupp i mindre utsträckning cyklar. Att andelen unga vuxna (18–30 år) är mindre än övriga grupper är förväntat då åldersspannet är mindre. På motsvarande sätt är andelen deltagare i familjeåren (31–50 år) större, vilket kan förklaras av att denna grupp täcker ett större åldersspann.

Könsidentitet



■ Man ■ Kvinna ■ Ickebinär

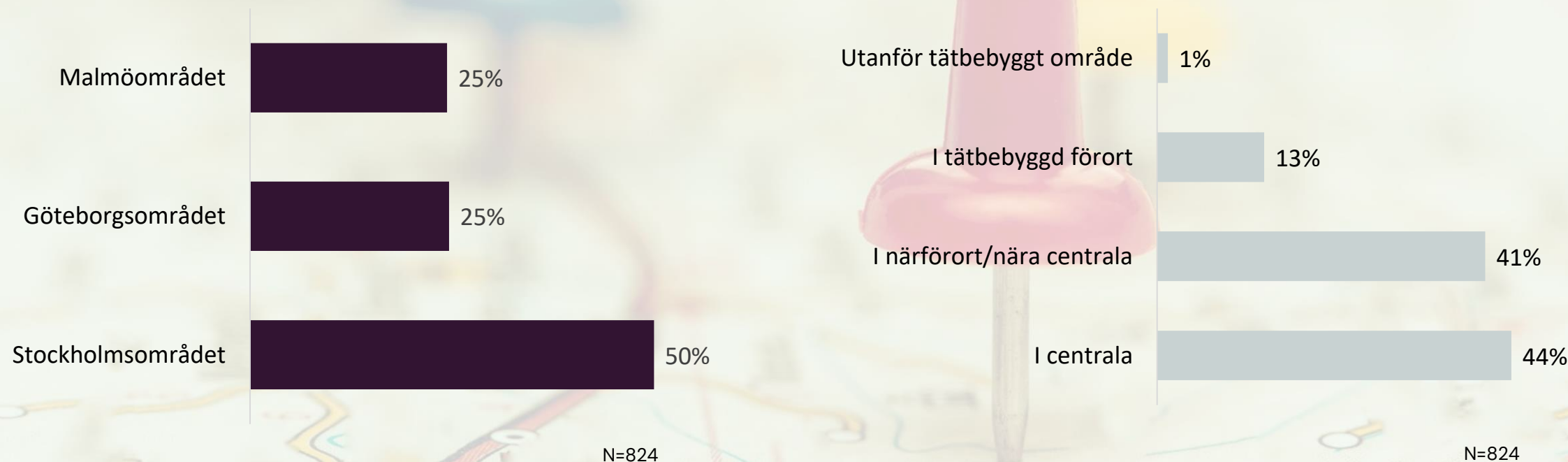
Åldersgrupper



Svarspersonerna bor centralt eller i närförort

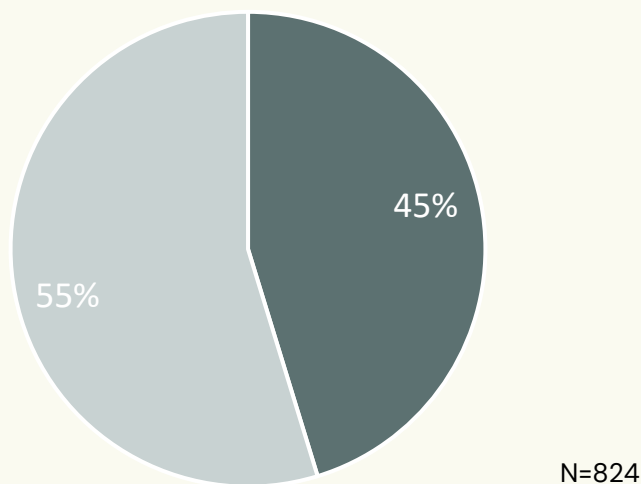
Fördelningen av svar ser ut som förväntat med tanke på de urvalskriterier som satts upp för undersökningen, vilket framgår mer detaljerat på föregående sida.

Den geografiska avgränsningen omfattade dock boende i hela Storstockholm, –Göteborg och –Malmö, vilket också inkluderar relativt lantliga lägen där cykelparkering potentiellt inte är varken ett problem eller tydligt styrt från kommunalt håll. Vi bad därför svarspersonerna ange hur centralt deras bostad ligger. Resultaten visar att den absoluta majoriteten bor centralt eller i en närförort.



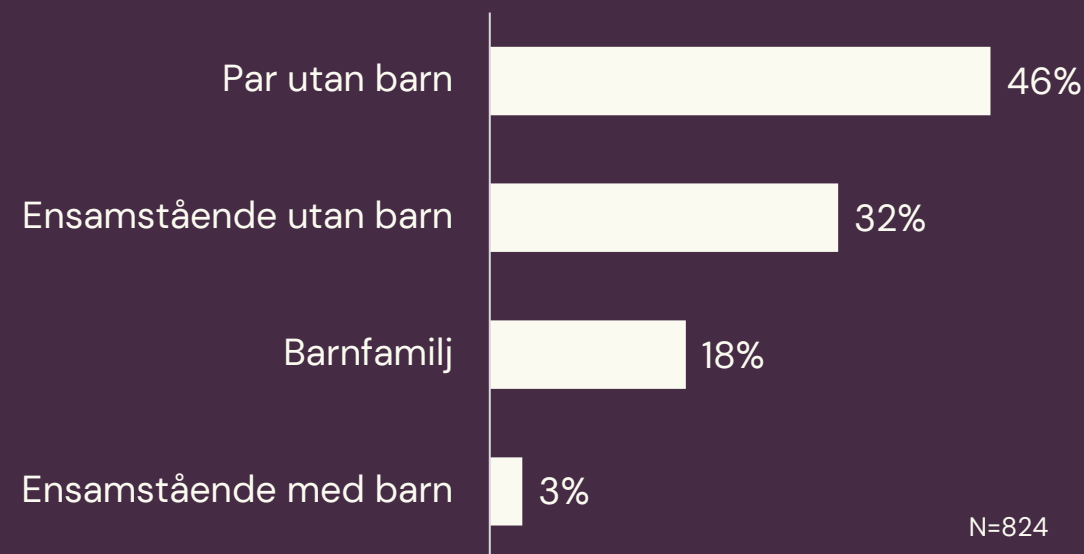
Boendeform

■ Hyrd lägenhet ■ Köpt lägenhet



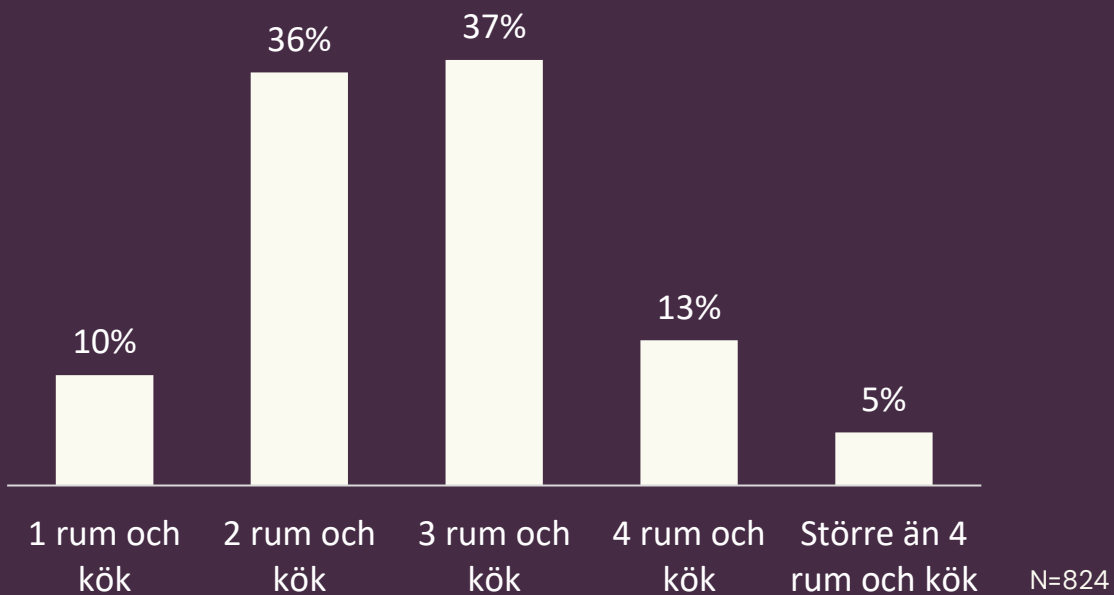
Av respondenterna bor 55% i en köpt lägenhet vilket kan innebära både bostadsrätt och äganderätt. 45% bor i en hyreslägenhet, det vill säga bland annat hyresrätter och andrahandskontrakt. Personer som bor i villa exkluderades från undersökningen.

Hushållstyp



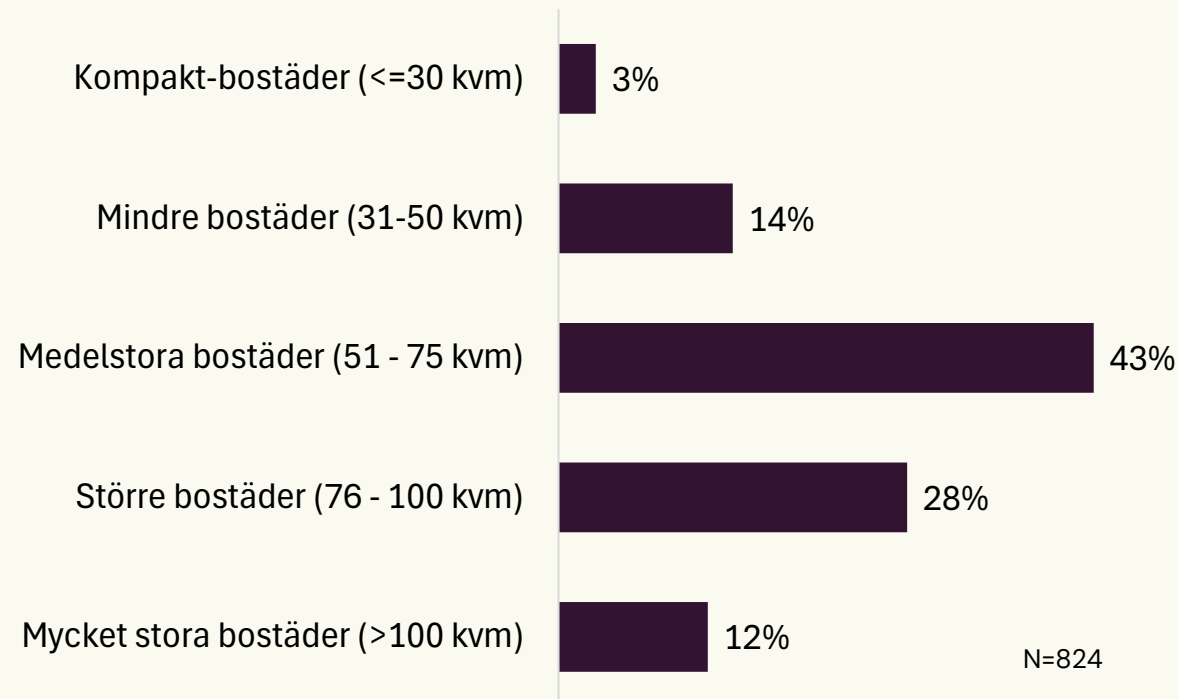
Nästan hälften av svarspersonerna bor i ett parhushåll utan hemmaboende barn. 32% är singlar utan barn och resterande är hushåll med barn. Den relativt låga andelen barnfamiljer kommer sig sannolikt av att personer boende i villa inte fått svara på undersökningen.

Rum och kök



Majoriteten av respondenterna bor antingen i en tvåa eller trea. Fördelningen ser rimlig ut med avseende på hur storleksfördelningen på bostäder generellt ser ut i Sverige.

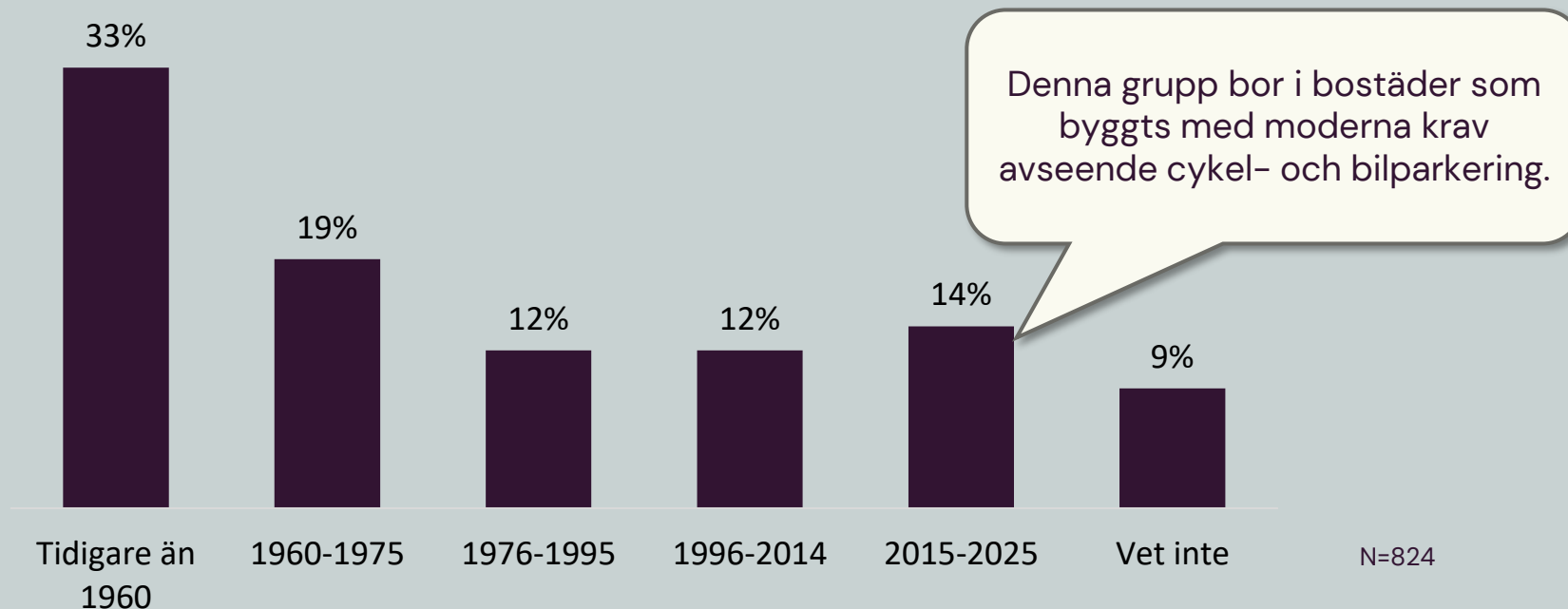
Kvadratmeter



Fördelningen av bostäder av olika storlek kopplar an till antalet rum och kök. 43% har en medelstor bostad mellan 51-75 kvm och 28% har en större bostad mellan 76-100 kvm.

Majoriteten bor i hus byggda för minst 50 år sedan

När byggdes din nuvarande bostad?



En stor del av respondenterna bor i äldre bostäder, hela 33% bor i bostäder byggda före 1960. Dock bor 14% i byggnader uppförda 2015 eller senare. Det är lite vanligare bland personer i åldern 31–50 att bo i nyproducerade bostäder, ca 20% i denna grupp bor i en bostad byggd 2015 eller senare, jämfört med ca 13% i de andra åldersgrupperna.

I rapporten definieras bostäder uppförda 2014 och tidigare som det äldre beståndet, medan bostäder byggda mellan 2015 och 2025 benämns som det nya beståndet.

Antal cyklar



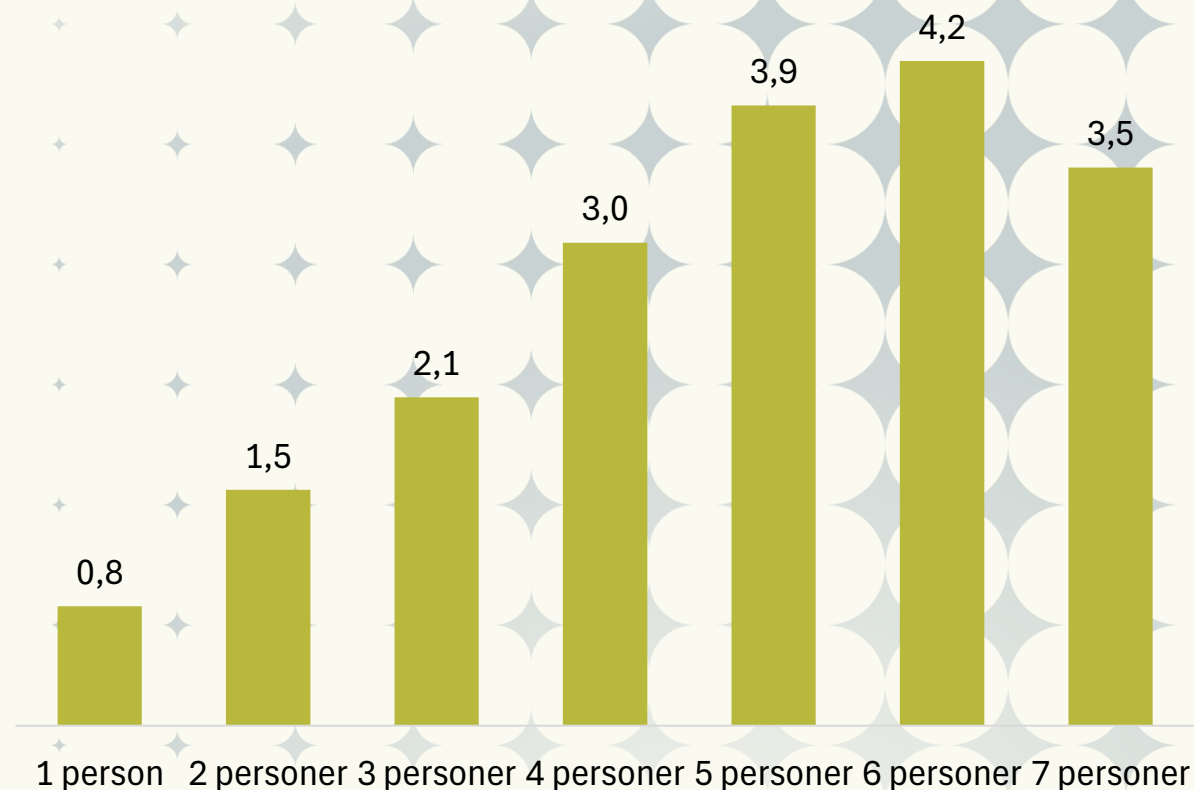
Hushållen har i snitt 1,57 cyklar

29% av respondenterna har inte någon cykel.

Det är genomgående färre cyklar än antal personer per hushåll. Malmöborna har flest cyklar per hushåll (1,87), vilket inte är förvånande eftersom Malmö betraktas som en cykelstad. Därefter följer Göteborgarna (1,65) och sedan Stockholmarna (1,39). Även bostadsägare har något fler cyklar i snitt än hyresgäster.

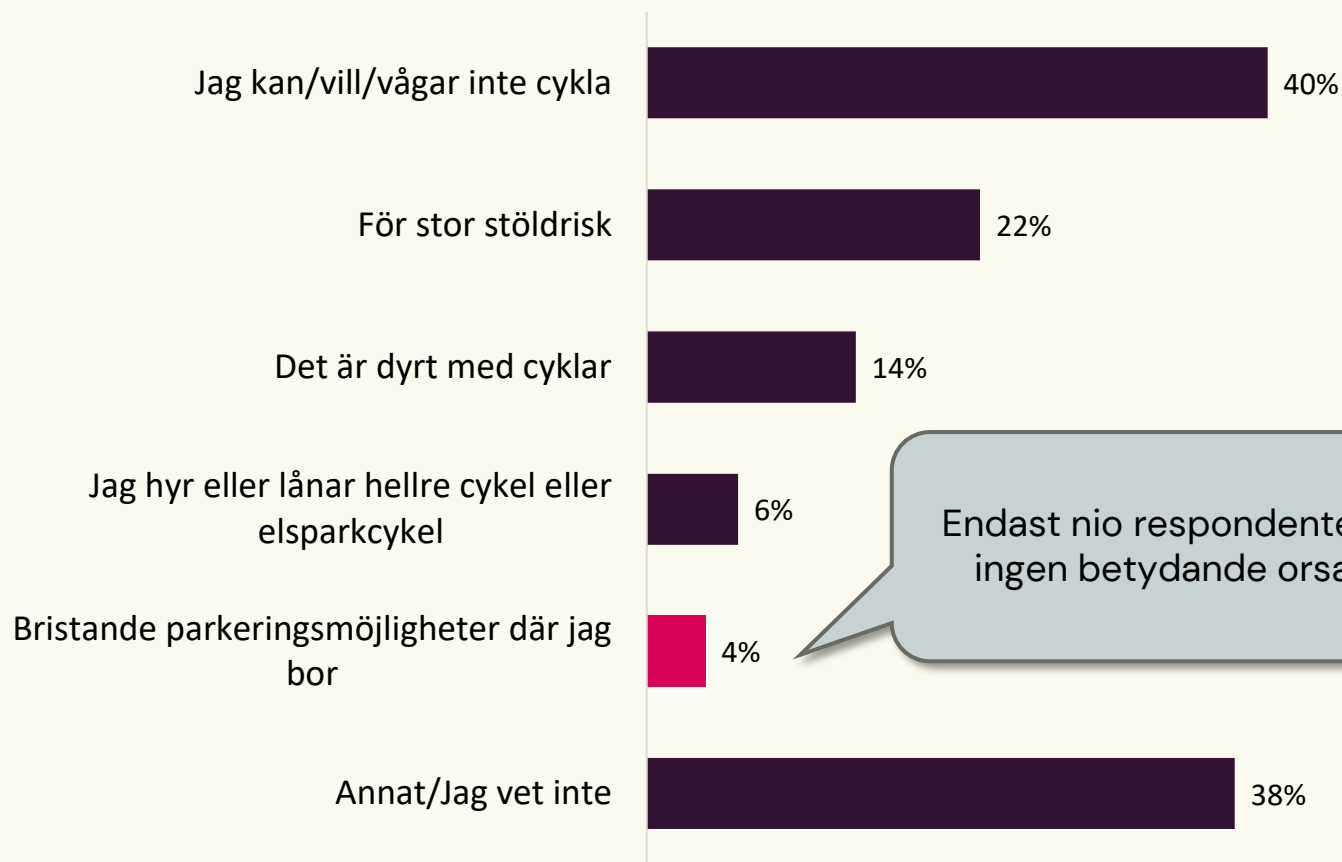
Per person ligger snittet med avseende på cykelinnehav på 0,73. Malmö har högst snitt (0,88), därefter Göteborg (0,77) och Stockholm (0,63). Sett till åldersgrupper har "Äldre vuxna" (51 till 65 år) högst genomsnittligt antal cyklar per person, medan "Seniorer" (66 till 80 år) har lägst. Det är väntat att den sistnämnda gruppen har lägst snitt på grund av fysiska hinder.

Hur många cyklar äger ni i hushållet?



De som inte har en cykel – varför inte då?

Varför har du ingen egen cykel?



Personer i hushåll utan cykel har fått ange varför de inte har cykel. Den vanligaste orsaken (40%) är att de inte kan, vill eller vågar cykla, och här finns en viss ålderseffekt: andelen ökar med stigande ålder.

För en stor andel av personerna som inte har någon cykel finns det ingen särskild anledning till detta, 38% har svarat "jag vet inte".

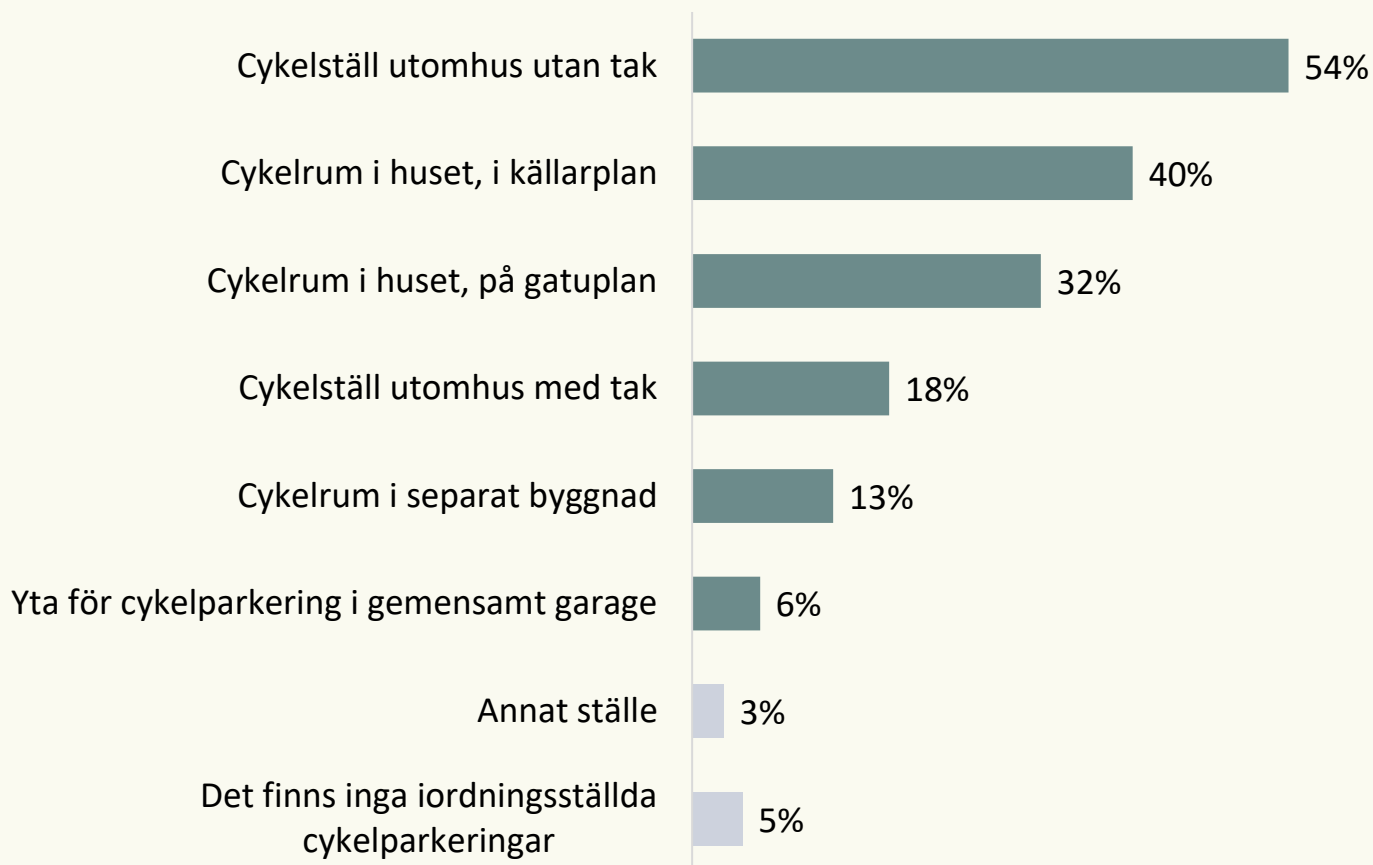
Den tredje vanligaste orsaken är upplevd stöldrisk. Denna förklaring är vanligare bland Malmöbor och något vanligare bland personer som bor centralt, oavsett stad.



Cykelparkering

Vad har de för cykelparkering idag?

Vad finns det för iordningställda parkeringar för cykel vid ditt bostadshus?

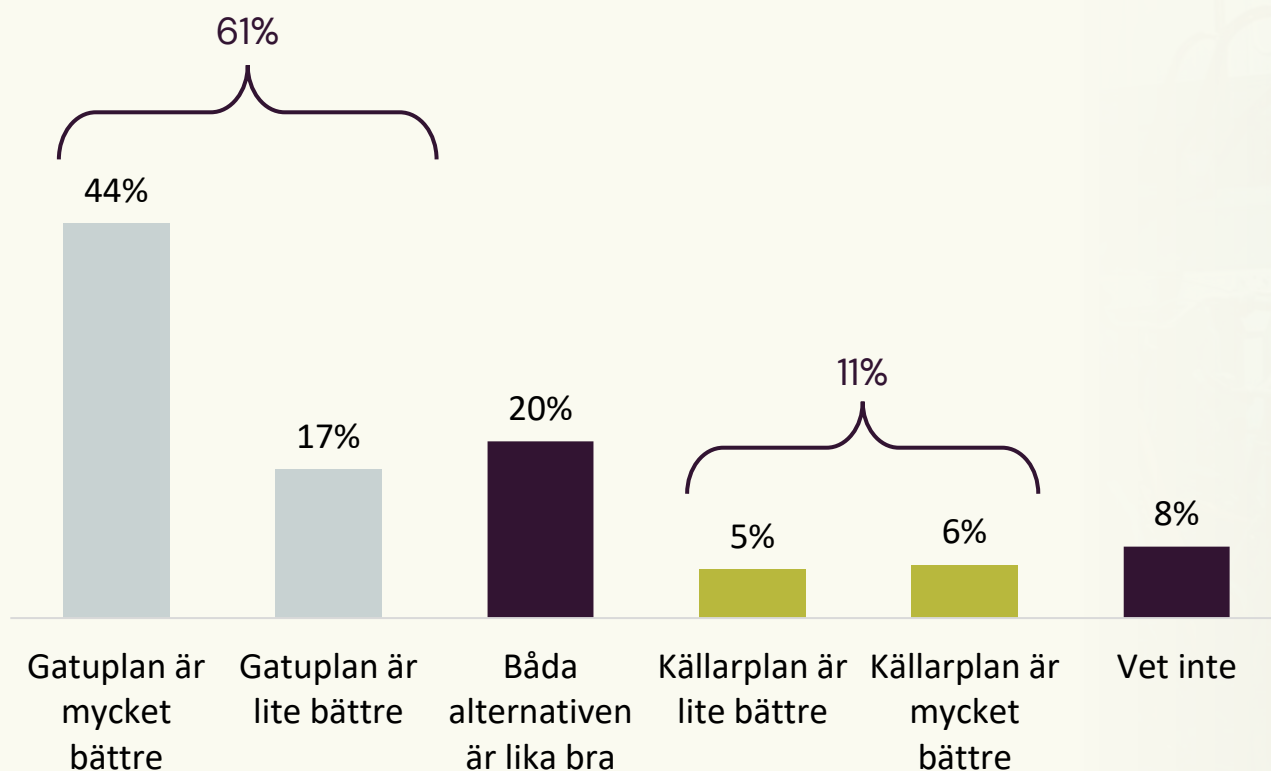


De flesta har cykelparkering vid bostadshuset, endast 5% bor i hus utan iordningställd parkering för cyklar. Det vanligaste är ett cykelställ utomhus utan tak vilket 54% har, följt av cykelrum i huset på källar- eller gatuplan, och därefter cykelställ utomhus med tak. Skillnaderna mellan äldre och nyare bestånd är små, men en något högre andel i nyare byggnader har cykelparkering i gemensamt garage, medan äldre bestånd i större utsträckning har cykelrum på gatuplan och cykelställ utomhus utan tak. Bland Malmöbor är det fler som har cykelställ utomhus både med och utan tak.

De som saknar iordningställda cykelparkeringar har i genomsnitt färre cyklar per hushåll, 0,9 jämfört med 1,5–1,8 bland dem som har tillgång till cykelparkering. Ett resultat som inte är direkt överraskande.

Bättre med cykelrum på gatuplan än i källaren

Tänk på för- och nackdelar med att bostadshusets cykelrum är placerat i gatuplan jämfört med i källarplan. Vad är bäst?



När det gäller preferens för om cykelrummet bör ligga på gatuplan eller källarplan föredrar övervägande delen av respondenterna gatuplan, hela 61%.

Alla åldersgrupper lutar åt samma alternativ, men unga vuxna (18 till 30 år) har något mer spridda åsikter.

Det behövs inte större cykelparkering, enligt de boende

*Vad tycker du om storleken på
cykelparkeringarna tillhörande ditt
bostadshus?*

Snittvärde:

3,9

1 = Mycket mindre än vad som behövs

4 = I nivå med vad som behövs

7 = Mycket större än vad som behövs

Svarspersonerna anser överlag att storleken på cykelparkeringen där de bor är i nivå med vad som behövs. Personer boende i bostäder byggda 2015 eller senare uppfattar däremot cykelparkeringen som något större än behovet (4,6), samtidigt som personer i hus byggda före 1960 anser att cykelparkeringarna är något mindre än vad som behövs (3,6).

Personer som bor i hus med cykelparkering i garage tycker att parkeringsytan är något större än vad som behövs (4,7) medan personer boende i hus utan iordningställda cykelparkering naturligt nog anser att kapaciteten är mindre än vad som behövs (2,4).

Även cykelparkeringsytan på platser som man ofta cyklar till upplevs generellt som tillräcklig med samma snittvärde på 3,9.

Positiv upplevelse av cykelparkeringen där man bor

Vad tycker du om cykelparkeringarna tillhörande ditt bostadshus med avseende på...

1 = Mycket dåliga 7 = Mycket bra



Svarspersonerna fick även bedöma cykelparkeringen i sitt bostadshus utifrån fyra aspekter: hur lättåtkomliga, stöldsäkra och trygga de upplevs samt standarden i form av städning och underhåll. Bedömningarna är över lag positiva. Högst betyg får tillgängligheten och känslan av trygghet. Stöldsäkerheten får lägst betyg, men även det ligger över mitten på svarsskalan.

Personer som anser att det finns mindre parkeringsyta än vad som behövs ger markant lägre betyg i samtliga aspekter – i denna grupp ligger betygen mellan 1,8 och 2,8.

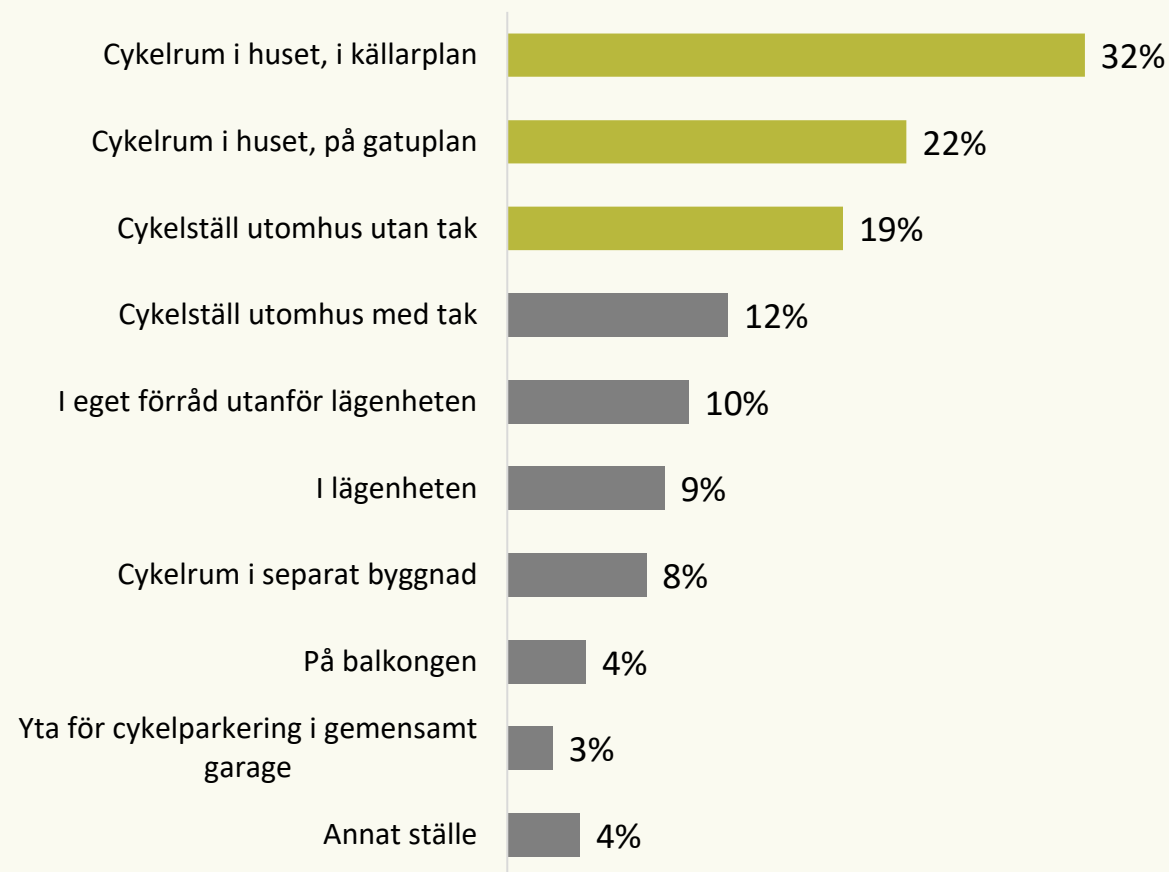
Både standarden och stöldsäkerheten upplevs som bättre ju nyare hus man bor i. Hur lättillgänglig och trygg parkeringen upplevs påverkas dock inte av byggår.

Cyklarna parkeras oftast inomhus

Trots att de flesta (54%, se sid. 13) har tillgång till cykelställ utan tak utomhus parkerar de flesta sin cykel inomhus i cykelrum i källar- eller gatuplan under natten. Det tyder på att de flesta vill skydda cykeln från sådant som stöld och slitage. Trots något lägre andelar så finns det även stora grupper som använder cykelställ utomhus. Att parkera i bostaden eller på balkongen är relativt ovanligt.

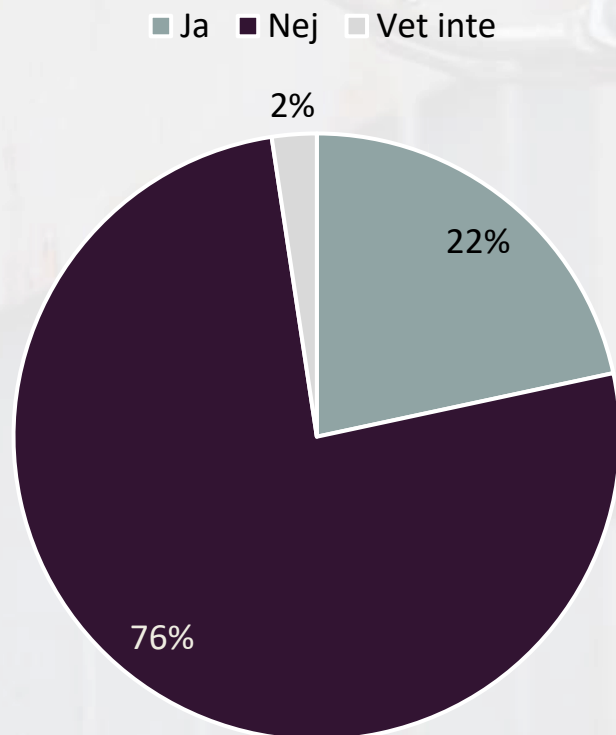
Det finns vissa skillnader i hur man parkerar beroende på husets ålder. Boende i nyare bestånd använder i större utsträckning cykelparkering i gemensamt garage, vilket inte är förvånande eftersom de också har mer tillgång till det. Boende i det äldre beståndet ställer oftare sina cyklar i utomhusställ utan tak. Det är också vanligare i det äldre beståndet att förvara cykeln i lägenheten.

Var brukar ni i hushållet parkera era cyklar över natten?



Samma utrymme används vid långtidsparkering av cykeln

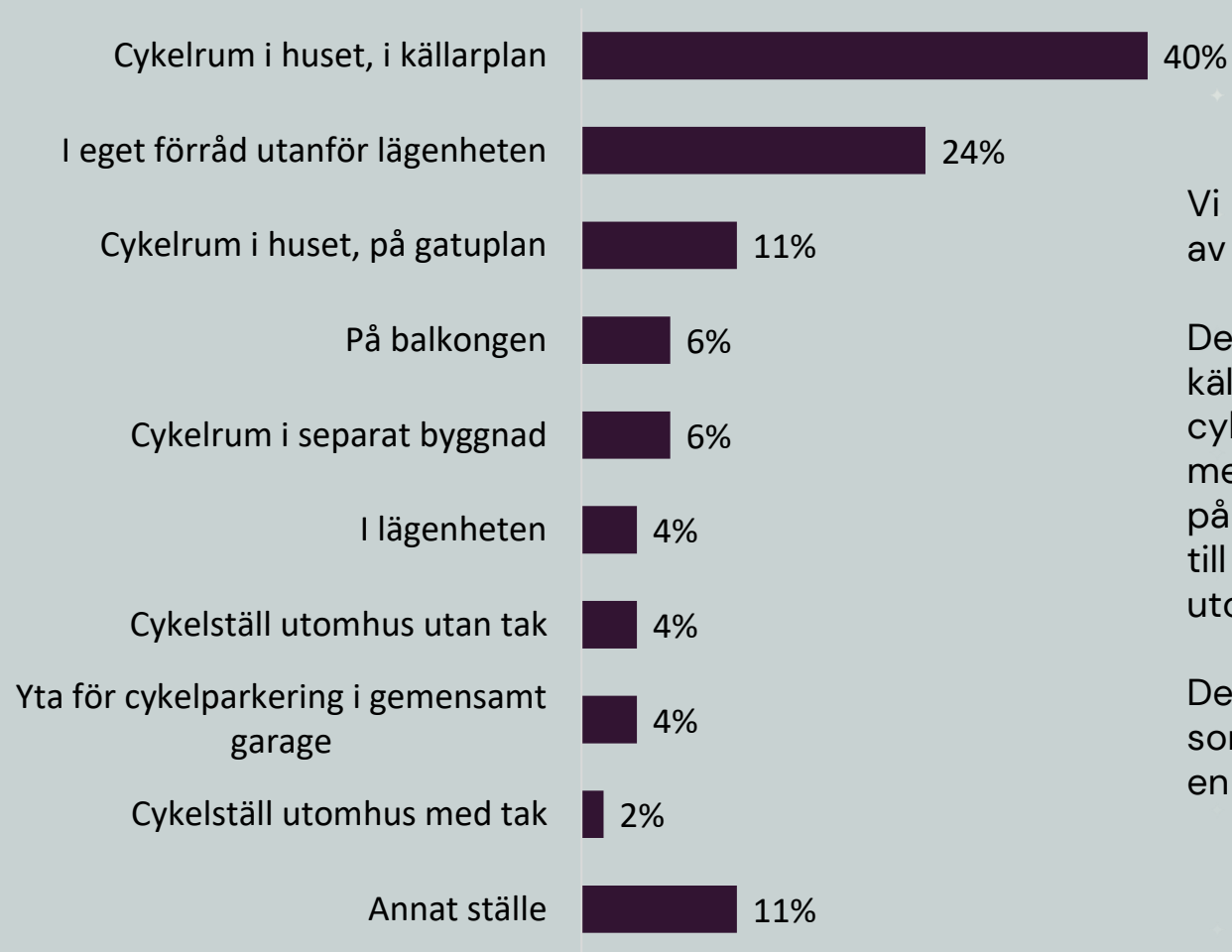
Parkerar ni cyklarna på annat sätt om ni inte ska använda dem under en längre period?



När cykeln inte ska användas under en längre period väljer majoriteten (76%) att parkera den på samma sätt som under natten.

22% ändrar däremot sitt sätt att parkera, och här syns en viss skillnad mellan äldre och nyare byggnader: i äldre bestånd är det vanligare att man ställer undan cykeln i ett annat utrymme om den inte ska användas på ett tag.

Var långtidsparkerar man då?



Vi bad de 22% som använder annat utrymme för långtidsparkering av cykeln att ange var de då parkerar.

Det vanligaste är att man då ställer cykeln i ett cykelrum i källarplan, vilket 40% gör. Ungefär en fjärdedel långtidsparkerar sin cykel i ett externt förråd. Att placera cykeln i ett eget förråd är mer populärt för längre förvaring än för nattparkering. Detta tyder på att man vill ha bättre kontroll över cykeln när man inte kan titta till den lika ofta. Få (2% respektive 4%) väljer att ställa cykeln utomhus under längre perioder.

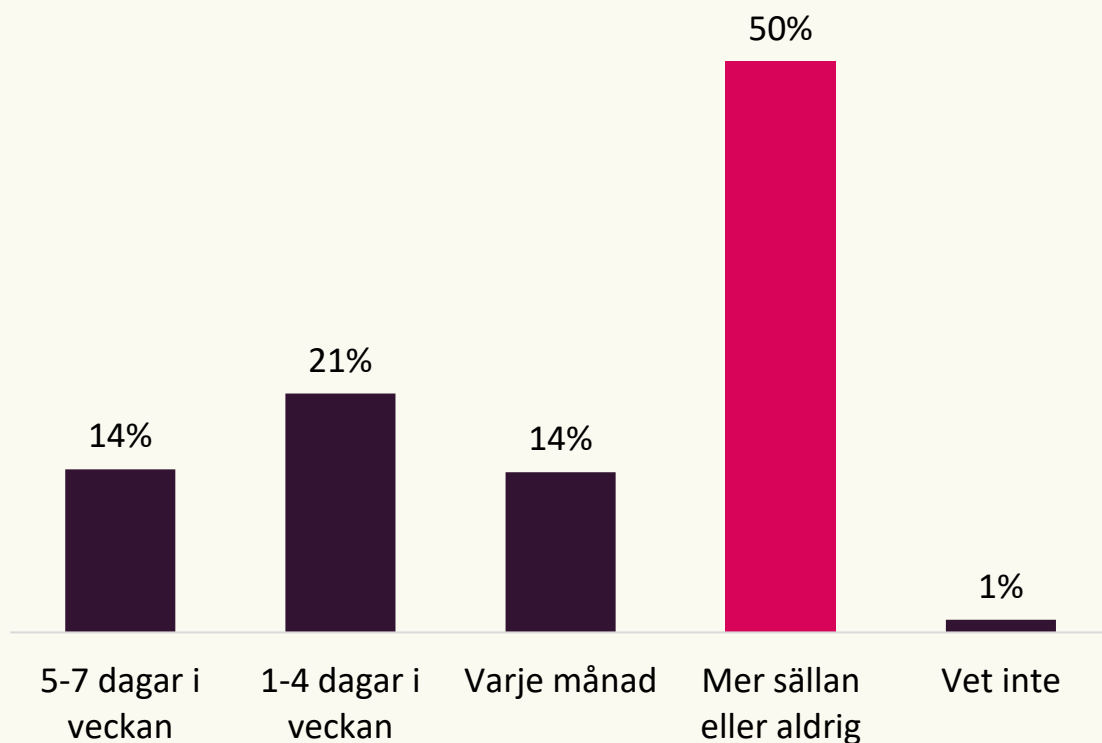
Det är framför allt de som i vardagen parkerar sin cykel utomhus som ändrar sitt sätt att parkera när cykeln ska stå oanvänd under en längre tid.

Cykling



Under cykelsäsong cyklade hälften sällan eller aldrig

Hur ofta har du cyklat under perioden april–september 2025?



Hälften av svarspersonerna angav att de inte ens har cyklat varje månad medan 35% har cyklat åtminstone någon gång varje vecka. Som väntat minskar cyklingen med åldern.

Samma kartläggning gjordes även av cykelvanor bland övriga vuxna och barn i hushållet, samt bland hur ofta besökare kommer med cykel. Även i dessa grupper är mönstret tydligt: Störst andelar har sällan eller aldrig cyklat under cykelsäsongen, bland besökare har två tredjedelar aldrig cyklat. Barnen avviker något, då en stor andel (28%) ändå cyklat 1–4 dagar i veckan.

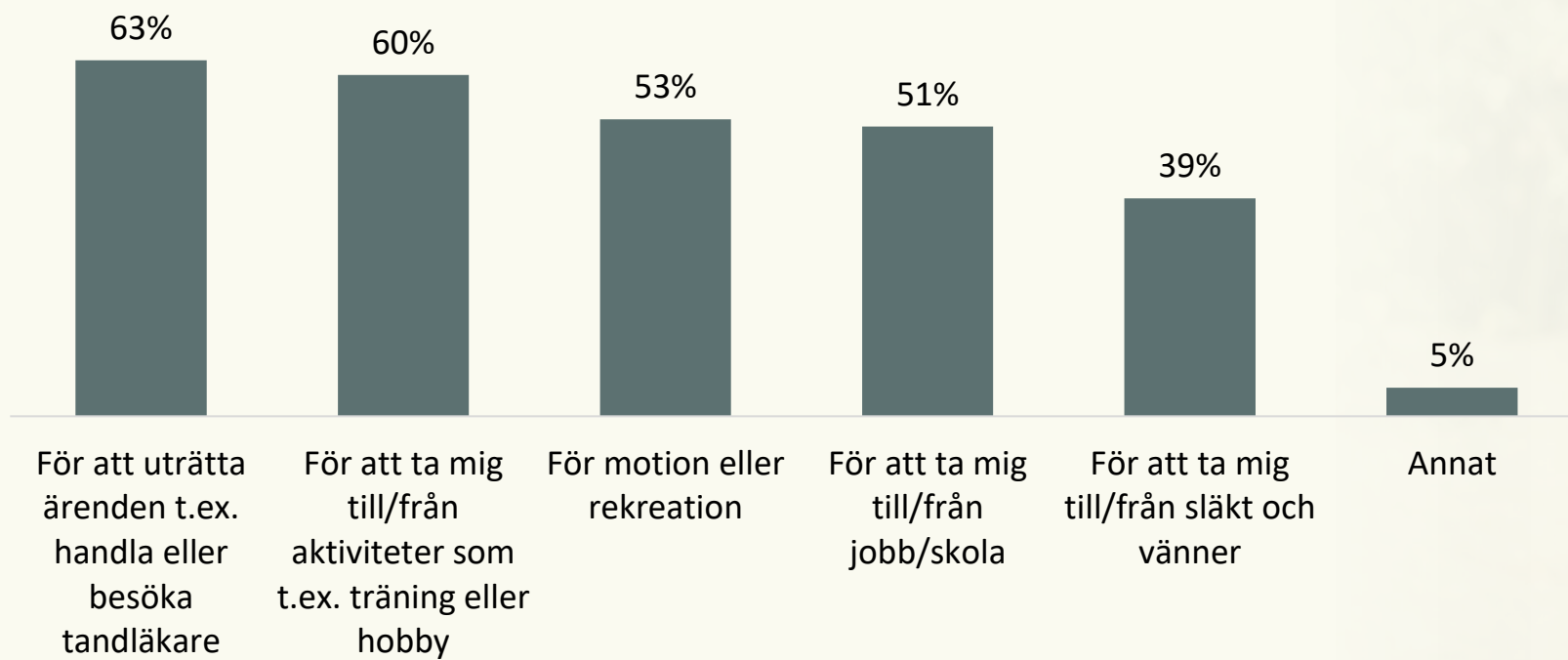
Flitiga cyklister (1–4 eller 5–7 dagar i veckan) använder i högre utsträckning cykelställ utomhus än de som cyklat mer sällan. Troligtvis för att effektivisera tiden att komma i väg. De frekventa cyklister bedömer även cykelparkeringarnas storlek som mindre än de som cyklat mer sällan.

Malmöbor cyklade i högre utsträckning varje vecka, medan göteborgare och framför allt stockholmare cyklade mer sällan eller aldrig. De utan iordningsställda cykelparkeringar cyklade mer sällan eller aldrig, vilket visar att tillgången påverkar cyklandet.

De som cyklar varje månad gör det för...

...de flesta syften, men främst för att uträtta ärenden. Nästan lika många använder cykeln till och från aktiviteter. Ett tydligt mönster är att de som har cykelavstånd till olika platser också tenderar att ha cyklat mer, särskilt till jobbet.

Malmöborna utmärker sig även här. En större andel cyklar för att uträtta ärenden, ta sig till och från aktiviteter samt släkt och vänner, medan färre gör det för motion eller rekreation, jämfört med i Göteborg och Stockholm. Stockholmare cyklar i lägre grad till jobb och skola, sannolikt på grund av längre avstånd.



Orsaker till utebliven cykling bland sällan/aldrig-cyklare

Varför cyklar du inte oftare?



Den främsta anledningen till varför svarspersonerna inte cyklar är en god tillgång till kollektivtrafik. I Stockholm och Göteborg väljer man kollektivtrafiken i högre grad, medan Malmöbor i högre utsträckning anger att de inte vill, kan eller tycker om att cykla.

Den näst vanligaste orsaken är just att man inte vill, kan eller tycker om att cykla. Den tredje vanligaste är att man behöver resa med annat färdmedel, ofta bil eller kollektivtrafik. Bland dem som inte har någon cykel är det något vanligare att man saknar lust att cykla och något mindre vanligt att man måste använda ett annat färdmedel.

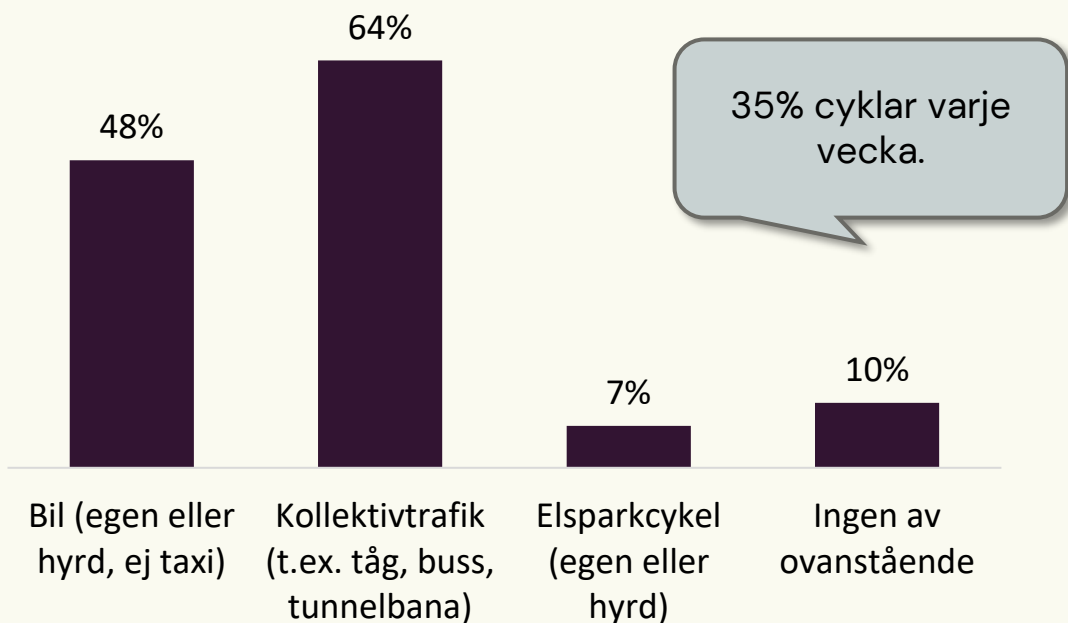
Intressant nog uppger en relativt liten andel att det är för krångligt att ta fram cykeln. Denna anledning är däremot något större hos de som bor i nyare bestånd och som har cykelparkering i gemensamt garage, trots att en högre andel av dem i nyare bestånd tycker att deras iordningsställda cykelparkeringar är större än vad som behövs. De som har cykelrum i källarplan eller separat byggnad tycker också i högre utsträckning att det är krångligt att ta fram cykeln.

Andra transportmedel



Användningen av andra transportmedel än cykel

Vilka av följande transportmedel använder du varje vecka?



Undersökningen kartlade även hur ett antal andra transportmedel användes. Närmare två tredjedelar av svarspersonerna åker kollektivt varje vecka och nästan hälften åker bil eller taxi. Detta kan jämföras med de 35% som anger att de cyklar varje vecka (se sid. 21).

Vi kan se tydliga skillnader i hur man transporterar sig i olika skeden i livet. Hushåll med barn använder i högre utsträckning bil medan de utan barn åker kollektivt. Ensamstående utan barn använder i mycket lägre utsträckning bil än övriga grupper, sannolikt en ålderseffekt.

Stockholmare är de som åker kollektivt mest, 70% anger att de åker kollektivt varje vecka. I Malmö är det lika vanligt att använda bil som kollektivtrafik, vilket ungefär hälften gör varje vecka.

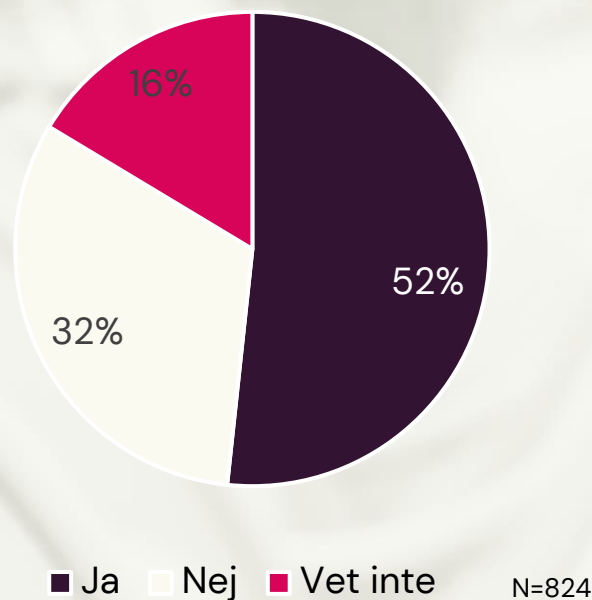


Fördjupning – åsikterna om kollektivtrafiken

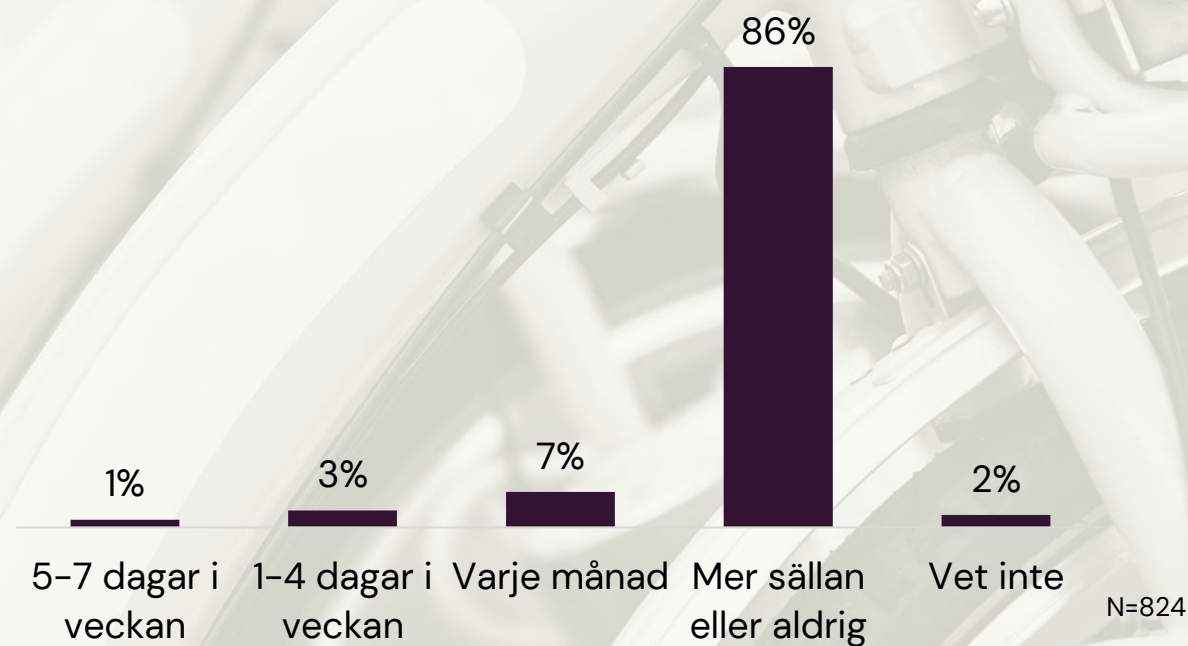
Generellt sett anser svarspersonerna att de har god tillgång till kollektivtrafik. På frågan om hur de upplever tillgången till kollektivtrafik där de bor, var snittet 6,0 på en sjugradig skala (1=mycket dålig, 7=Mycket bra). Boende i centrala lägen eller närförorter upplever bättre tillgång till kollektivtrafik än de i tätbebyggda förorter eller utanför. Intressant nog bedömer de som bor i nyare bestånd tillgången som något sämre än de i äldre bestånd, med ett snittvärde på 5,9 jämfört med 6,2.

Hur vanligt är det att hyra cykel eller elsparkcykel?

Har du tillgång till kollektiva lösningar för cykel och/eller elsparkcykel nära din bostad?



Hur ofta har du hyrt cykel eller elsparkcykel under perioden april–september 2025?

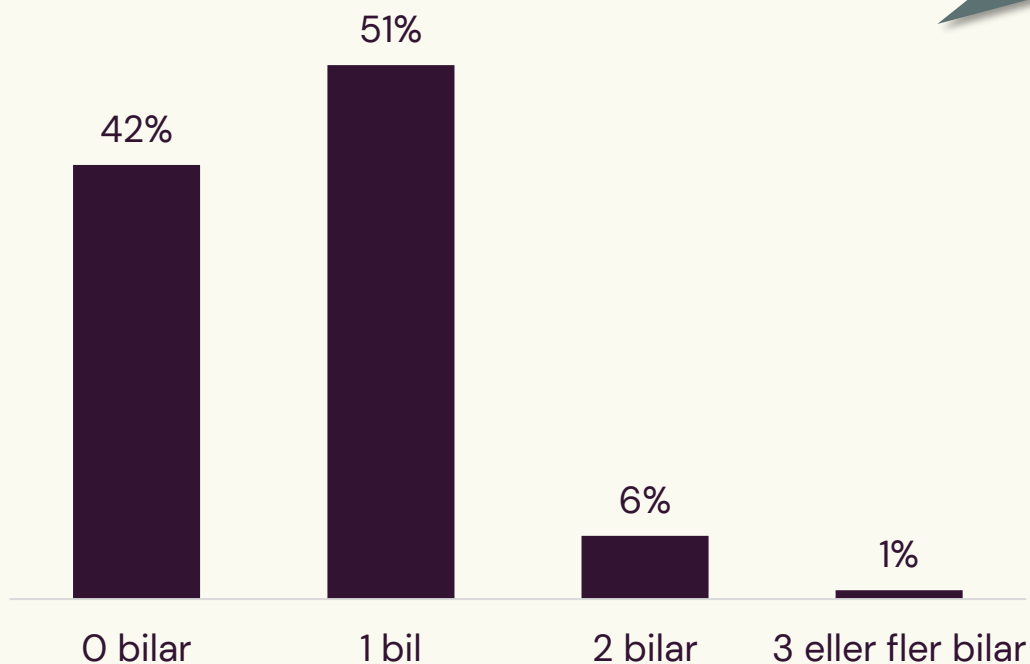


Drygt hälften av respondenterna har tillgång till delade cyklar och/eller elsparkcyklar. Andelen som har tillgång till kollektiva lösningar för cykel eller sparkcykel är lägre i Stockholm än de andra städerna, endast 41% av stockholmarna säger sig ha tillgång till cykelpool, hyrsparkcyklar e.dyl. Det förklaras av att den största andelen Stockholmare bor i en närförort, medan i Malmö och Göteborg bor flest centralt. Det är mycket ovanligt att faktiskt hyra cykel eller elsparkcykel. Endast 4% har hyrt cykel varje vecka, medan hela 86% mycket sällan eller aldrig gjort det, bland de äldre är andelen ännu större (91%).

4 av 10 lägenhetsinnehavare i storstäder har inte bil

Hur många bilar finns det i hushållet?

I snitt finns det
0,66 bilar per
hushåll.

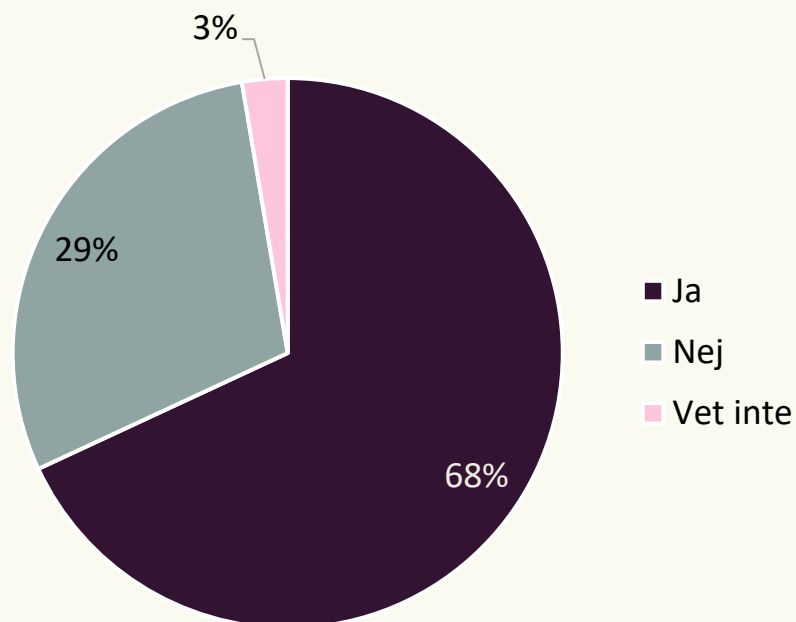


Ungefär hälften av respondenterna har tillgång till bil, medan det för 42% av svarspersonerna inte finns en bil i hushållet. Endast ett fåtal har fler än en bil. Detta bilinnehav är lägre än vad som rapporteras av t.ex. Transportstyrelsen och SCB, sannolikt beroende på att endast lägenhetsinnehavare i storstäder ingår i vår undersökning.

Resultatet visar att det i snitt finns 0,66 bilar per hushåll. Ju större familj desto större bilinnehav, alla hushållstyper har dock färre än 1 bil i snitt. Det är också vanligare med bil bland boende i äldre bestånd jämfört med boende i bostäder byggda 2015 eller senare, 0,65 jämfört med 0,52.

Det finns tillräckligt med bilparkering

Finns det bilparkering som tillhör ditt bostadshus?



Två tredjedelar av respondenterna bor i ett hus där det finns parkeringsplatser för bil. Andelen är avsevärt lägre bland boende i hus byggda före 1960 där endast 53% har bilparkering. 60% av personer boende i fastigheter med bilparkering nyttjade dessa, vilket i praktiken innebär att samtliga som äger en bil nyttjar bilparkering om det finns i fastigheten.

Att tillgång till parkering driver bilägande, illustreras av att personer boende i fastigheter där det finns parkering i snitt har 0,72 bilar medan personer i fastigheter utan parkering har 0,56 bilar.



Fördjupning – tillgång till parkering

Respondenter med bilparkering i fastigheten (561 personer) fick göra en bedömning om parkeringen är tillräcklig. I snitt gav de ett betyg på 4,0 på en sjugradig skala från alldeles för lite till alldeles för mycket vilket innebär att de tycker det finns tillräckligt med parkering. De som bor i byggnader uppförda före 1960 bedömer sin bilparkering till 3,6, vilket är lägre än i det nyare beståndet (2015–2025), där motsvarande bedömning är 4,3.

För att fördjupa förståelse om hur tillgången till parkeringsplatser upplevs, ställde vi även en fråga om det är lång kötid för att få en parkeringsplats. En stor andel, 31%, hade ingen uppfattning. 41% ansåg inte att det var lång kötid medan resterande 29% upplevde kötiden för att få parkering som lång.

Påverkan på beteende



Hur mycket mer skulle du cykla om det var/fanns...

1 = Skulle inte cykla mer

5 = Skulle cykla mer



På en femgradig skala som mäter i vilken grad olika faktorer skulle få en att cykla mer, framstår kortare avstånd till destinationer samt säkrare cykelvägar eller trafikmiljö som aspekterna med störst påverkan, även om effekten endast är måttlig. Bättre parkeringsmöjligheter vid bostaden och mer lättillgänglig cykel- eller elcykeluthyrning skulle påverka minst.

Intressant att notera är att bättre parkeringsmöjligheter vid destinationen skulle påverka mer än bättre parkeringsmöjligheter där man bor. Det tyder på att problemet med bristande parkering är större "på stan" än hemma.

Bättre cykelparkeringar kommer inte göra att man börjar cykla...

Vi har konstaterat att bättre cykelparkering vid bostaden inte skulle påverka hur mycket man cyklar över lag (snittbetyg 2,1).

Men det kanske är skillnad mellan olika grupper?

Nja... En djupdykning i data visar att de som cyklar åtminstone ibland påverkas något mer än de som aldrig cyklar (2,4 jämfört med 1,7 i betyg). Det framstår alltså som relativt osannolikt att en person som sällan eller aldrig cyklar idag skulle börja göra så om de hade lättare att parkera sin cykel därhemma.

...bättre parkeringsmöjligheter vid bostad?

Snitt 2,1

...och åker man bil kommer man fortsätta med det trots bättre cykelförutsättningar

De som idag åker bil eller kollektivt varje vecka skulle i mindre utsträckning öka sitt cyklande om förutsättningarna förbättrades.

En grupp tror dock att förbättrade förutsättningar för cykling skulle göra att de faktiskt cyklade mer – de som idag ofta åker elsparkcykel. Denna grupp har högre värden på samtliga svarsalternativ på sid 30 men mest framträdande när det gäller säkrare trafikmiljö, bättre parkeringsmöjligheter vid destinationen och om det var lättare att ta med cykeln i kollektivtrafiken.



Finns det något annat som skulle få dig att cykla mer?

Öppen fråga – vad säger respondenterna?



Många upplever cykling som obehagligt på grund av mycket biltrafik, farliga trafiksituationer, trånga cykelbanor, blandtrafik och andra cyklister som kör aggressivt.



Flera nämner att de skulle cykla mer om infrastrukturen var bättre. De önskar bland annat bredare och fler cykelbanor, separerade banor mellan olika trafikslag och bättre underhåll.



Det finns en stor oro över cykelstölder. Tillgång till säkra cykelrum som går att låsa och generellt fler cykelställ att låsa fast cykeln i skulle påverka att de cyklade mer. Stölder hindrar dem från att köpa bättre cyklar eller elcyklar.



Hälsa, livsstil och motivation begränsar cyklingen. Exempelvis finns det äldre med fysiska hinder, barn som ännu inte kan cykla och de som bara har svårt att få motivation till det.

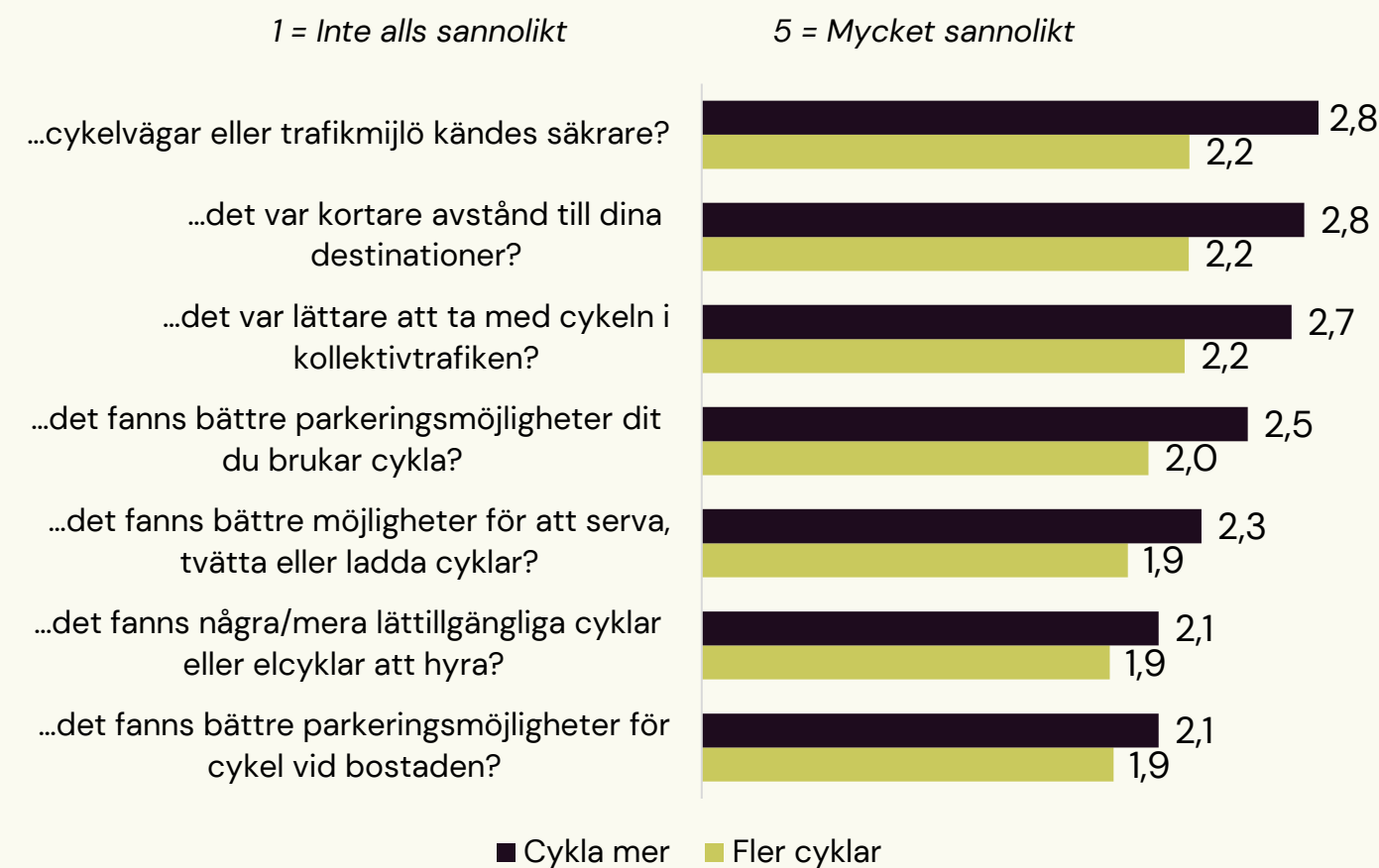


Många påpekar att de skulle cykla mer om de fick ta med cykeln på tåget, det vill säga att det skulle vara enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik.



Ekonomiska styrmedel som subventioner för cykel/elbatteri/cykelvagn, skattelättnader för reparation och billigare service skulle ge incitament att cykla mer.

Hur sannolikt är det att du/ni skulle ha fler cyklar i hushållet om...



När frågan i stället handlar om hur sannolikt det är att man skulle skaffa fler cyklar är effekten mindre än på frågan om cyklingsfrekvens. Mönstret för vad som påverkar mest respektive minst liknar dock det för påverkan på cykling, men skillnaderna är mindre.

Över lag skulle personer som inte har någon cykel idag lockas i mindre grad än genomsnittet att köpa cykel, samma sak med de som idag åker bil eller kollektivt ofta.

Vi kan konstatera att om man inte har cykel idag och har en vana att transportera sig på annat sätt än med cykel, köper man inte cykel för att förutsättningarna förbättras.

Finns det någon som skulle skaffa fler cyklar om parkeringsmöjligheterna var bättre?

På förra sidan kunde vi se att bättre parkeringsmöjligheter skulle ha marginell effekt på antalet cyklar i hushållen (betyg 1,9).

Tittar vi lite närmare kan vi se att de som saknar cykelparkering idag är något mer benägna att skaffa fler cyklar om parkeringen förbättras.

Vi ser även att personer som idag saknar cykel och de som sällan eller aldrig cyklar också är de som är minst benägna att köpa fler cyklar om de fick bättre parkeringsmöjligheter vid sin bostad. Alltså samma mönster som vi ser när det gäller hur cyklingen påverkas.

...bättre parkeringsmöjligheter vid bostad?

Snitt 1,9

Skulle du ha färre cyklar om det fanns/var...

Den omvända frågeställningen – skulle man ha färre cyklar om förutsättningarna såg annorlunda ut undersöktes också.

Även när det gäller detta är sannolikheten att beteendet skulle ändras relativt låg. Det är också mycket liten skillnad i effekt mellan olika scenarion, värderingen varierar mellan 1,7 och 2,0. Tillgång till kollektivtrafik och cykelpool knuten till bostadshuset skulle påverka beslutet att göra sig av med cyklar mest. Minst påverkan skulle enklare tillgång till bilpool ha. Detta mönster är tydligast i Stockholm, troligtvis eftersom det ändå är relativt svårt att köra bil i staden.

Vi ser också att de som bor utanför tätbebyggda områden skulle påverkas något mer av att ha bättre tillgång till cykelpool, möjligheten att hyra cyklar och bättre kollektivtrafik. Detta är inte överraskande, eftersom dessa områden generellt har sämre tillgång till sådana lösningar idag, och förbättringar skulle därför ha större inverkan på de boendes transportmöjligheter.

- | | |
|---|-----|
| ➤ bilpool tillhörande bostadshuset? | 1,7 |
| ➤ bilpool nära bostadshuset? | 1,7 |
| ➤ elsparkcyklar att hyra? | 1,8 |
| ➤ cyklar att hyra? | 1,9 |
| ➤ cykelpool tillhörande bostadshuset? | 2,0 |
| ➤ bättre tillgång till kollektivtrafik? | 2,0 |

1 = Inte alls sannolikt

5 = Mycket sannolikt

Finns det något annat som skulle påverka hur många cyklar du/ni har i hushållet?

Öppen fråga – vad säger respondenterna?

För de allra flesta finns det inget som skulle få dem att skaffa fler cyklar.



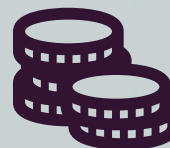
Behovet är den viktigaste faktorn till att det skulle införskaffas fler cyklar. Exempelvis om hushållet fick fler medlemmar eller om de har regelbundna gäster. Närhet till kollektivtrafik skulle innebära behov av färre cyklar.



Ett fåtal skriver att brist på utrymme hemma eller i cykelrum begränsar cykelantalet. Större lägenhet eller lättare åtkomst till cykelrum skulle kunna öka antalet.



Hög stöldrisk är en anledning till att många inte köper fler cyklar. Säkra och låsbara cykelrum/parkeringar skulle göra det mer aktuellt.



Billigare cyklar eller subventioner/skattelättnader skulle öka incitamentet att skaffa fler cyklar. Ett fåtal nämner att de skulle skaffa elcykel om priset var lägre.



Vissa nämner behov av olika cyklar för olika årstider (t.ex. vinter- och sommarcykel). Det kan påverka införskaffande av fler cyklar.



Det finns en preferens för att gå istället för att cykla. Även antalet cyklar påverkas av dålig hälsa och oro över otrygg trafikmiljö.

Sammanfattning

I genomsnitt finns 1,57 cyklar per hushåll och 0,73 per person. Majoriteten har iordningställda cykelparkeringar och bedömer storleken som i nivå med vad som behövs, även om de i nyare bestånd bedömer dem som något större än nödvändigt. De som saknar iordningställda parkeringar har i snitt färre cyklar per hushåll.

De flesta föredrar cykelrum på gatuplan och väljer främst att parkera sina cyklar i cykelrum inomhus, men de som cyklar varje vecka använder utomhusställ i högre utsträckning.

Den största anledningen till att man inte har cykel är att man vill/kan/vågar inte cykla. Bristande parkeringsmöjligheter är en mycket liten faktor.

Hälften cyklar sällan eller aldrig under cykelsäsongen, främst på grund av god tillgång till kollektivtrafik, följt av att de inte vill kan eller vågar cykla. Att det är krångligt att ta fram cykeln spelar mindre roll.

Bättre parkeringsmöjligheter vid bostaden skulle inte leda till mer cykling eller fler cyklar.

Malmöbor har flest cyklar i snitt och cyklar mest frekvent.

Kontakt

Prognoscentret AB
Fälttelegrafplatsen 4
169 71 Solna

Telefon: +46 8 440 93 60
E-post: info@prognoscentret.se

www.prognoscentret.se