

Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad

Parkeringstal för cykel och bil

Antagen vid Stadsmiljö- och trafiknämndens
sammanträde den 20 februari 2024, §6

Titel: Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad

Ansvarig projektledare:

Jessica Elmgren

Projektgrupp:

Axel Nelstrand, Trafikplanerare

Emelie Lindberg Fagerlund, Trafikplanerare

Christina Rask, Planarkitekt

Åsa Bjugård, Mark- o Exploateringsingenjör

Peter Norlén, Bygglövhandläggare

Harry Brar, Byggnadsingenjör

Christina Hatt, Tf biträdande enhetschef stadsplanering

Angelica Vernersson, Enhetschef bygglov.

Cecilia Wallenius, Trafikchef

Tomas Lindvall, Stadsmiljöchef

Omslag: Illustrerad av Håkan Blanck

@ Sundbybergs stad

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg

08-706 80 00 info@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Diarienummer: STN-0044/2023

Fastställd på kommunfullmäktig den DATUM MÅNAD ÅR

Dokumentansvarig: Sektor för samhällsbyggnad

Intervall för aktualitetsprövning: Vid behov

Relaterade styrdokument: Policy för hållbart resande, Mobilitetsprogram för Sundbybergs stad



Innehåll

Inledning	4
1 Sundbybergs stads mobilitetsnorm	5
1.1 Lagligt stöd	5
1.2 Mobilitetsnormen i plan- och bygglovsprocessen	5
1.3 Avsteg från parkeringstalen	8
1.4 Större stadsutvecklingsprojekt	8
1.5 Ersättning eller ny användning av befintliga parkeringsplatser	8
2 Parkeringstal för cykel	10
2.1 Lokalisering och utformning	10
2.2 Flerbostadshus	10
2.3 Kontor	11
2.4 Övriga verksamheter	11
3 Parkeringstal för bil	13
3.1 Lokalisering och utformning	13
3.2 Angöring och parkering för rörelsehindrade	13
3.3 Parkeringsköp och parkeringsavtal	13
3.4 Samnyttjande	13
3.5 Bostäder	14
3.6 Kontor	15
3.7 Övriga verksamheter	15
4 Mobilitetsåtgärder för bostäder för respektive nivå	16
5 Mobilitetsåtgärder för kontor	20
6 Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar	23
6.1 Allmänna funktionskrav	23

Inledning

Sundbybergs stad har en hög befolkningstillväxt vilket kräver en god mobilitet och ett effektivt nyttjande av ytor. I mobilitetsnormen beskrivs hur byggaktörer i stadsutvecklingsprojekt kan skapa en god mobilitet med ett brett utbud vid val av färdmedel som exempelvis delningstjänster för bil och cykel.

Mobilitetsnormen bygger på de ställningstaganden vad gäller ett ökat hållbart resande som Sundbybergs stad har gjort i Sundbybergs stads policy för hållbart resande¹ och i Sundbybergs stads mobilitetsprogram².

Mobilitetsnormen anger hur byggaktören genom att åta sig att göra olika mobilitetsåtgärder kan påverka hur många parkeringsplatser för cykel och bil som byggaktörer ska anordna vid nybyggnation. Parkeringstalen för bil är flexibla vilket innebär att antalet bilparkeringsplatser minskar om byggaktören istället genomför mobilitetsåtgärder. Mobilitetsnormen ligger till grund för stadens bedömningar av mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i plan- och bygglovsärenden. Syftet är att visa på mobilitetslösningar som alternativ till parkering av privatägd bil.

Denna version av mobilitetsnormen är uppdaterad för att bättre anpassas till hur plan- och byggprojekt genomförs, samt för att göra det tydligare vilket ansvar som ligger på tjänstepersoner på kommunen respektive hos byggaktörer. Dessutom har en översyn gjorts av mobilitetsnivåerna och de olika mobilitetsåtgärderna för reduktion av parkeringstalen för bil så att de i högre grad styr mot Sundbybergs stads mål. Nytt är också införandet av kravet på ett mobilitetsavtal. För att byggaktören ska få använda nivå 2-5 kommer det framöver att krävas att ett mobilitetsavtal ingås mellan byggaktören och staden.

Huvudsakliga användare av mobilitetsnormen är kommunala tjänstepersoner och byggaktörer som vill bygga nytt eller bygga om i Sundbybergs stad.

¹ KS-0319/2016, Policy för hållbart resande, antagen av kommunfullmäktige 19 december 2016 § 463.

² KS-0367/2017, Mobilitetsprogram för Sundbybergs stad, antagen av kommunfullmäktige 18 december 2017 § 507.

1 Sundbybergs stads mobilitetsnorm

Vid nybyggnation som medför ett tillskott av bostäder och verksamheter ska Sundbybergs stads mobilitetsnorm tillämpas. Mobilitetsnormen ska även tillämpas vid om- och tillbyggnation men undantag kan göras om det är omöjligt att följa den på grund av befintlig miljö. Det blir då ett avsteg som ska stämmas av med staden.

Mobilitetsnormen anger hur många parkeringsplatser för cykel och bil som byggaktörer ska anlägga. Den beskriver vilka mobilitetsåtgärder som byggaktören åtar sig att genomföra för att minska antalet parkeringsplatser för bil. En förutsättning för att en byggaktör ska få tillgodoräkna sig en reducering av parkeringstal för bil är att ett mobilitetsavtal har tecknats mellan staden och byggaktören. Avtalet ska hänvisa till mobilitetsnormen.

1.1 Lagligt stöd

Avsikten med plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) är att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap. 1 §).

PBL anger i 8 kap 9 § att ”En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.”

PBL anger i 8 kap. 9 § 4 p. att ”det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. Det är kommunens ansvar att tolka vad ”lämpligt utrymme” och ”i skäligen utsträckning” avser, liksom hur långt ”i närheten” är. Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner räknas såväl bilar som cyklar som fordon.

För bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet ska det ordnas friyta för lek och utevistelse på tomten eller i närheten av den. Saknas tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska friyta prioriteras, enligt 8 kap. 9 § PBL.

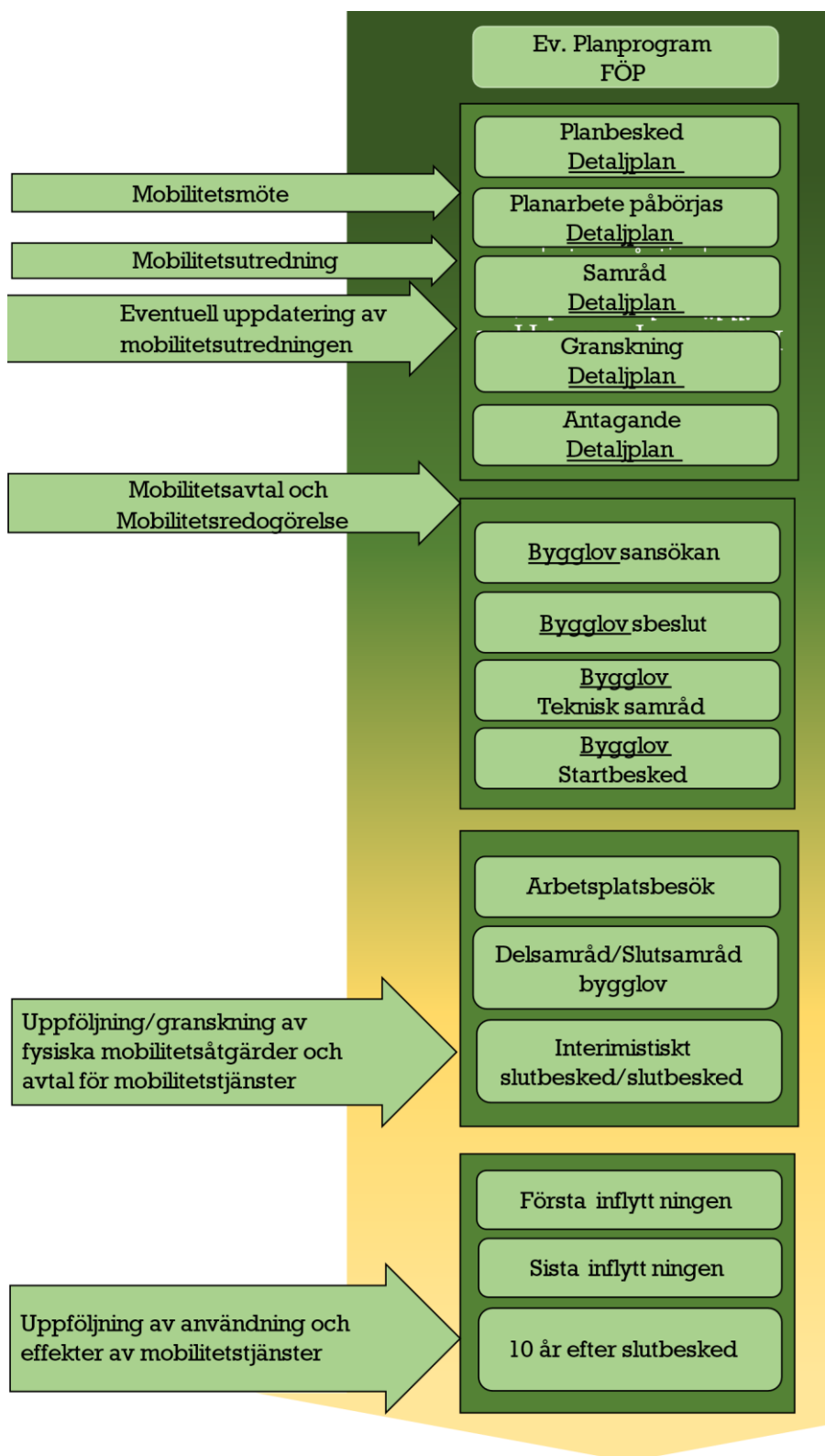
I 4 kap. 13 § PBL anges att en detaljplan får reglera det utrymme som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 §. Det innebär att i en detaljplan får kommunen bestämma de krav som behövs i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning, placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Kommunallagens likabehandlingsprincip är en viktig utgångspunkt för behovet av riktlinjer för mobilitet och parkering. Kommunens bedömning av hur parkering ska ordnas ger konsekvenser för fastighetsägare i form av bland annat byggkostnader och möjlig byggrätt. Genom riktlinjerna i mobilitetsnormen stärks förutsägbarheten för byggaktörer och möjlighet till likabehandling.

1.2 Mobilitetsnormen i plan- och bygglovsprocessen

Mobilitets- och parkeringsfrågorna ska finnas med under stora delar av plan- och bygglovsprocessen, och i vissa fall även efter processens slut. I mobilitetsnormen finns fyra

moment beskrivna, mobilitetsmöte, mobilitetsutredning, mobilitetsredogörelse samt uppföljning, se figur 1.



Figur 1 Beskrivning av när mobilitets- och parkeringsfrågor ska hanteras i plan- och bygglovsprocessen samt när byggnaden tagits i drift.

1.2.1 Mobilitetsmöte

I början av ett planarbete kallas byggaktören till ett möte med staden där mobilitetsfrågor behandlas. Planhandläggaren ansvarar för att kalla till ett sådant möte där mobilitetsakkunnig deltar. Syftet med mötet är att i ett tidigt skede informera om mobilitetsnormen och vad som krävs för att få en reduktion av parkeringstalen för bil.

På mötet informeras det även om syftet med kommande mobilitetsutredningen och mobilitetsredogörelsen. Här ges byggaktören möjlighet att beskriva sina tankar om mobilitet i planprojektet.

1.2.2 Mobilitetsutredning i detaljplaneskedet

I samtliga detaljplaneprojekt för bostäder och verksamheter ska det genomföras en mobilitetsutredning som beskriver vald mobilitets nivå och hur mobiliteten ska fungera. Det är byggaktörens ansvar att genomföra mobilitetsutredningen utifrån en mall som erhålls från staden. Utredningen ska genomföras i samrådsskedet och utgöra ett underlag till samrådshandlingarna, vilket också ger underlag för bedömning av vald mobilitetsnivå. Utredningen ska ta hänsyn till funktioner som fastigheten ska inrymma, fastighetens lokalisering, tillgänglighet till service och kollektivtrafik, samt andra förutsättningar som påverkar mobiliteten. Staden prövar utredningen mot normen innan den godkänns.

Till granskningsskedet och inför antagande av detaljplanen kan mobilitetsutredningen uppdateras. Mobilitetsutredningen kan även uppdateras innan bygglovsskedet om väsentliga förändringar görs i projektet.

Mobilitetsutredningen ligger till grund för mobilitetsredogörelse.

1.2.3 Mobilitetsredogörelse inför bygglovsskedet

Samtliga bygglovspliktiga projekt för bostäder och verksamheter ska genomföra en mobilitetsredogörelse som ska redogöra för hur mobilitetsåtgärderna ska uppfyllas och genomföras. Det är byggaktören som ansvarar för att ta fram en mobilitetsredogörelse utifrån en mall som erhålls från staden. I dokumentet redogörs för vald nivå i mobilitetsnormen. Det krävs en beskrivning av hur mobilitetsåtgärderna uppfylls och hur de ska genomföras. I redogörelsen ska ritningar tydligt visa utformning och placering av bil- och cykelparkering och det ska framgå hur mobilitetsåtgärder ska uppfyllas. Antalet parkeringsplatser för bil på fastigheten fastställs när mobilitetsredogörelsen godkänns av staden.

Mobilitetsredogörelsen ska redovisas senast två månader före planerad bygglovsansökan och i de fall där byggaktören valt en reduktion av parkeringstalen för bil blir mobilitetsredogörelsen ett underlag till mobilitetsavtalet.

1.2.4 Mobilitetsavtal

En förutsättning för att en byggaktör ska få tillgodoräkna sig en reduktion av parkeringstal för bil (nivå 2–5) är att ett mobilitetsavtal har tecknats mellan byggaktören och staden. I avtalet ska det framgå vilken mobilitetsnivå som ska gälla för fastigheten.

Mobilitetsredogörelsen utgör en del av detta avtal. En särskild mall för avtalet finns framtagen och ska följas.

1.2.5 Uppföljning

Om byggaktören efter överenskommelse med staden väljer att genomföra mobilitetsåtgärder (nivå 2–5) ska dessa åtgärder följas upp av byggaktören. Syftet med uppföljningen är att säkerställa att fastighetsägaren uppfyller sina åtaganden avseende mobilitet, samt ge kunskap om hur mobilitetsåtgärderna fungerar och vilken effekt de har. Byggaktören ska redogöra för staden hur mobilitetsåtgärderna har genomförts och ska då använda en särskild mall som erhålls av staden. I mallen beskrivs när olika åtgärder ska redovisas. Uppföljningen ska bland annat innehålla uppgifter om parkeringsbeläggning för cykel och bil, användning av cykelpool och bilpool samt uppföljning av övriga mobilitetsåtgärder som byggaktören åtagit sig enligt mobilitetsredogörelsen och mobilitetsavtalet.

1.3 Avsteg från parkeringstalen

Avsteg från parkeringstalen för cykel och bil kan i undantagsfall tillåtas. Detta gäller främst för om- och tillbyggnationer där det på grund av redan bebyggd miljö kan vara omöjligt att uppfylla parkeringstalen. Avsteg ska utredas, motiveras och dokumenteras i mobilitetsutredningen och mobilitetsredogörelsen. Vid avsteg kan kompletterande mobilitetsåtgärder behöva genomföras för att uppfylla mobilitetsbehovet. Nivå 5 i mobilitetsnormen är ett avsteg som kräver beslut av ansvarig nämnd.

1.4 Större stadsutvecklingsprojekt

För större stadsutvecklingsprojekt bör förutsättningar för parkering diskuteras gemensamt för hela utvecklingsområdet. Byggaktören kan samarbeta och på så sätt hitta möjligheter till effektivisering av parkering och mobilitetsåtgärder. Det kan till exempel vara fördelaktigt att bygga gemensamma parkeringsanläggningar och ytor för mobilitet eller göra gemensamma upphandlingar av mobilitetstjänster.

1.5 Ersättning eller ny användning av befintliga parkeringsplatser

Om en yta som tidigare används som markparkering eller för parkeringshus i ny detaljplan planeras att användas för bebyggelse ska en bedömning göras av hur många av de parkeringsplatser som försvinner som bör ersättas. Detta görs inom ramen för

mobilitetsutredningen. Utredningen ska innehålla uppgifter om hur många lägenheter eller hur stora verksamheter som de tidigare parkeringsplatserna har betjänat och var de är lokaliserade.

Enligt PBL kap 8 §10 ska samtliga parkeringsplatser återskapas i skälighets omfattning. Om befintliga bostäder eller verksamheter har haft ett högre parkeringstal än vad aktuell mobilitetsnorm anger kan mellanskillnaden betraktas som ledig kapacitet.

Bedömning av huruvida ledig kapacitet finns ska säkerställas med exempelvis en beläggningsstudie som godkänns av staden.

2 Parkeringstal för cykel

2.1 Lokalisering och utformning

Byggaktören ska anordna cykelparkering på egen kvartersmark.

Kvaliteten på cykelparkeringarna ska vara god. Det innebär bland annat att cykelparkeringarna ska vara lättillgängliga och möjliggöra ramlåsning. De bör även vara väderskyddade.

Utformningen ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, exempelvis lådcyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, hissar samt fria bakom cyklar. Minst 75 % av cykelparkeringarna ska vara lokaliserade inomhus.

Cykelparkeringen ska lokaliseras inom samma avstånd eller närmare entrén jämfört med motsvarande bilparkering. Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelställ och på att det finns automatiska dörröppnare.

Cykelparkering ska vara skild från barnvagnsrum. Om förrådsutrymme som hör till lägenhet har god tillgänglighet med avseende på dörrbredder, antal dörrar att passera, hissarnas storlek, mm samt är tillräckligt stora är det i vissa fall tillåtet att avsätta plats för cykelparkering i förråd. Byggaktören ska i mobilitetsredogörelsen beskriva hur kraven på lokalisering och utformning kommer att tillgodoses.

2.2 Flerbostadshus

Antalet cykelparkeringar för boende och besökare till boende beräknas per lägenhet från 1 ½ plats och uppåt, se vidare tabell 1. Cykelparkeringarna ska vara lokaliserade inom kvartersmark. För att underlätta för besökare till de boende ska 5 % av det totala antalet cykelparkeringar anordnas i anslutning till entré.

Staden tillhandahåller ett kalkylverktyg som beräknar hur många parkeringsplatser för cyklar som behövs för flerbostadshus. Vid beräkning av parkeringsplatser för cykel utgår verktyget från antalet rum per lägenhet.

Det finns inga parkeringstal för cykel för en- och tvåbostadshus eftersom de ska lösa sitt parkeringsbehov på den egna tomten.

Tabell 1 Parkeringstal för cykel avseende flerbostadshus för boende och besökare till boende. Parkeringsplatser för cykelpool, i de fall det är aktuellt, är inte inkluderat i parkeringstalen.

Cykelparkeringstal för flerbostadshus	
Antal rum per lägenhet (rok)	Parkeringstal för cykel
1 ¹	1,5
2	2
3	3
4	4
5 ²	5

1 Avser även rum i studentkorridor.

2 För flerbostadshus med fler rum än 5 ökas parkeringstalet med motsvarande siffra, t.ex. 6 rum = 6 cykelparkeringsplatser, osv.

2.3 Kontor

För kontorslokaler ska det finnas 20 cykelparkeringar per 1 000 kvm yta BTA för anställda och besökare, se tabell 2. Cykelparkeringarna ska vara lokaliserade inom kvartersmark. För att underlätta för tillfälliga besökare till kontoret ska en del av cykelparkeringarna anordnas i anslutning till entréerna.

Tabell 2 Parkeringstal för cykel per 1000 kvm BTA för anställda och besökare till kontor.

Cykelparkeringstal för kontor	Parkeringstal
Kontor	20

2.4 Övriga verksamheter

För lokaler för skola och dagligvaruhandel finns parkeringstal för cykel som utgår från antal elever, antal skolanställda eller storleken på butikens yta, se vidare tabell 3. För andra typer av verksamheter görs bedömningar från fall till fall avseende parkeringstal för cykel. Mobilitetsutredningen ska således ge tillräckligt underlag till bedömning av lämpligt antal cykelparkeringsplatser för de typer av verksamheter som inte finns med i tabell 3. I utredningen ska även lämpligt antal cykelparkeringar som ska vara tillgängliga för besökare redovisas. Parkeringstalet för bil är beroende av vilka mobilitetsåtgärder som genomförs.

Tabell 3 Cykelparkeringstal för cykel för anställda och besökare till övriga verksamheter.

Cykelparkeringstal för övriga verksamheter	
Verksamhet	Parkeringstal för cykel
Förskola	0,5 parkeringsplatser per anställd ¹
Grundskola	0,5 parkeringsplatser per elev och anställd
Dagligvarubutiker	30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA 2 parkeringsplatser för lådcyklar per 1000 kvm BTA

¹ Det ska även finnas plats för uppställning av barnvagnar som är separerad från cykelrummen.

3 Parkeringstal för bil

3.1 Lokalisering och utformning

Parkering för bil ska ordnas på kvartersmark, antingen inom den egna fastigheten eller genom parkeringsköp på annans kvartersmark.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon ska följas.

3.2 Angöring och parkering för rörelsehindrade

Bilparkeringsplatser för besökare med nedsatt rörelseförmåga ska kunna anordnas efter behov inom kvartersmark, maximalt 25 meter från entré, enligt Boverkets byggregler. Detta gäller samtliga boendeformer och lokaler. Bilparkeringsplatser för boende med nedsatt rörelseförmåga är inkluderade i parkeringstalen.

Angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga ska följa Boverkets byggregler.

3.3 Parkeringsköp och parkeringsavtal

Med parkeringsköp avses att byggaktören i stället för att ordna bilparkeringsplatser på egen mark till viss del köper den tjänsten av annan aktör med tillgång till kvartersmark. Avståndet till parkeringsplatserna får maximalt vara 400 meter för bostäder samt 500 m för verksamheter³. Avståndet avser verkligt gångavstånd från parkeringsanläggningens entré till exempelvis bostadsbyggnadens entré. Gångavståndet ska justeras med hänsyn till barriärer och topografi. Bilparkeringsplatser för boende med personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna ordnas efter behov inom 25 meter från entré.

Bilparkering på annan plats kan till exempel ordnas genom parkeringsköp i befintlig eller ny anläggning. Parkeringsköp kan komma att regleras genom avtal. Undertecknat parkeringsavtal ska uppvisas innan bygglovsansökan. Undertecknat parkeringsavtal ska vara tecknat av behörig representant för byggaktören och ska innehålla antal parkeringsplatser, lokalisering av dessa, avtalets löptid och parter.

3.4 Samnyttjande

Med samnyttjande avses att flera olika verksamheter använder samma parkeringsplatser men vid olika tider på dygnet. Samnyttjande ger en effektiv användning av ytor och kan ge möjlighet till sänkta parkeringstal. För att önskad effekt av samnyttjande ska kunna uppnås krävs att anläggningen har minst 50 parkeringsplatser, att inga platser är reserverade samt att parkeringsanläggningen är öppen för alla som ska nyttja den. För att staden ska kunna acceptera lägre parkeringstal vid samnyttjande så ska samnyttjandet kunna ske under en längre tidsperiod.

Samnyttjande passar bäst i blandad bebyggelse med verksamheter som efterfrågar parkering vid olika tider på dygnet. Exempelvis kan personalparkering som används dagtid användas som besöksparkering till en fritidssysselsättning kvällstid. En bedömning av

³ Avståndet motsvarar Trafikförvaltningens råd för längsta gångavstånd till hållplats för flerbostadshus, se RiPlan, RiPlan, Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, Trafikförvaltningen

samnyttjandepotentialen ska redovisas i mobilitetsutredningen och fastställas i mobilitetsredogörelsen efter godkännande av staden.

3.5 Bostäder

3.5.1 Flerbostadshus

Sundbybergs stads parkeringstal för bil är flexibla för flerbostadshus. Det innebär att parkeringstalet är beroende av lägenhetsstorlek (-kvm) och vilka mobilitetsåtgärder som byggaktören genomför. För respektive fastighet väljs en av nivåerna 1 - 5. Mobilitetsnivån fastställs efter utförd mobilitetsutredning och mobilitetsredogörelse i ett mobilitetsavtal mellan byggaktören och staden. Det är byggaktören som bekostar och ansvarar för att mobilitetsåtgärderna genomförs.

Med mobilitetsnivå avses vilka mobilitetsåtgärder som byggaktören åtagit sig att genomföra. Parkeringstalen redovisas i tabell 4. Parkeringsplatser för tillfälliga besökare till boende är inte inkluderade i parkeringstalen utan tillkommer med 5 %.

Parkeringsplatser för bilpool är heller inte inkluderade i parkeringstalen.

Bilparkeringsplatser för boende med nedsatt rörelseförmåga är inkluderade i parkeringstalen.

Tabell 4 Flexibla parkeringstal per lägenhet för bil för boende avseende flerbostadshus, exklusive parkeringsplatser för besökare till boende och parkeringsplatser för bilpool.

Bilparkering avseende flerbostadshus					
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5
Mobilitetsåtgärder	Krav på attraktiv cykelparkering	Grundläggande mobilitetsåtgärder	Bilpool	Mobilitetspott, samt cykelpool	Ytterligare mobilitetsåtgärder
Lägenhetsstorlek					
Små lägenheter ≤ 45 kvm	0,4	0,3	0,25	0,2	< 0,20 beroende på åtgärd/åtgärder
Mellanstora lägenheter 45–70 kvm	0,55	0,45	0,35	0,25	< 0,25 beroende på åtgärd/åtgärder
Stora lägenheter ≥ 70 kvm	0,7	0,6	0,45	0,3	< 0,3 beroende på åtgärd/åtgärder

Vilka krav som ställs i de olika nivåerna är beskriva under kapitel 4.

Ett kalkylverktyg finns tillgängligt på stadens hemsida. Antalet parkeringsplatser avrundas uppåt när alla beräkningssteg genomförts. Bilparkering för flerbostadshus ska redovisas i mobilitetsutredningen och fastställas i mobilitetsredogörelsen som ligger till grund för mobilitetsavtalet.

3.5.2 Besöksparkering

Parkeringstalen för besökare till boende i flerbostadshus och studentbostäder ingår inte i parkeringstalen för bil utan läggs på med 5 % av totala antalet bilparkeringsplatser.

Besöksparkering för bil ska vara tidsreglerad och/eller avgiftsbelagd för att säkerställa att de används av rätt målgrupp.

3.6 Kontor

Det finns inget fastställt parkeringstal för bil till kontor. Behovet av platser för bilparkering till anställda och besökare ska beskrivas i mobilitetsutredningen och mobilitetsredogörelsen. Faktorer att ta med i beaktande är antal anställda och besökare vid olika tidpunkter, antal passagerare i bil, samt vilka mobilitetsåtgärder som genomförs.

Förslag på mobilitetsåtgärder som kan genomföras finns under kapitel 5

Mobilitetsåtgärder för kontor

3.7 Övriga verksamheter

Byggaktören ska göra en mobilitetsutredning för att ge underlag till bedömning av lämpligt antal bilparkeringsplatser för anställda och besökare till övriga verksamheter, se mobilitetsutredningsmallen för exempel. I bedömningen av hur många parkeringsplatser som behövs beaktas exempelvis antal anställda och besökare, stadens mål om färdmedelsfördelning för bil samt tillgänglighet till hållbar mobilitet. Viss flexibilitet kan vara aktuellt beroende på typ av verksamhet och vilka mobilitetsåtgärder som genomförs.

Förslag på mobilitetsåtgärder som kan genomföras finns under kapitel 4

Mobilitetsåtgärder för bostäder för respektive nivå. Bilparkering för övriga verksamheter ska redovisas i mobilitetsutredningen och fastställas i mobilitetsredogörelsen, efter godkännande av staden.

4 Mobilitetsåtgärder för bostäder för respektive nivå

I tabellerna 5–9 redovisas mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 1–5. Det är byggaktören som bekostar och ansvarar för att mobilitetsåtgärderna genomförs.

Tabell 5 Mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 1.

Mobilitetsåtgärder för nivå 1	
Cykelfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> • Cykelparkeringen ska ha tillräcklig yta, se krav och figurer i figur 2. • Minsta accepterat c/c-mått mellan parkeringsplatserna är 60 cm vid hjulhållning i samma plan och 45 cm vid olika höjd på hjulhållning. • Cykelparkeringen ska möjliggöra ramlåsning. Cykelställ där endast framhjulet sitter fast är inte tillräckligt. • Utformningen ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, exempelvis lådcyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, hissar samt friyta mellan cyklar. • Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelparkering och att det finns automatiska dörröppnare. • Plats ska avsättas för parkering av cyklar som tar upp större utrymme såsom lådcyklar, cykelkärror etcetera. Minsta accepterad andel är 5 % av antalet cykelparkeringar. • Cykelparkeringen ska vara lokaliserad närmare eller inom samma avstånd från en entré som motsvarande bilparkering.¹ • Det ska finnas barnvagnsrum som är avskild från cykelparkeringen.²

1 I de fall där det inte går på grund av fysiska förutsättningar ska en motivering stå med i mobilitetsredogörelsen.

2 Plats ska även finnas för eventuella utomhusrullstolar.

Tabell 6 Mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 2. För att genomföra nivå 2 ska kraven i nivå 1 vara uppfyllda.

Mobilitetsåtgärder för nivå 2	
Cykelfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> • I eller i närheten av cykelrummet/cykelrummen ska yta eller utrymme finnas för cykelfaciliteter såsom cykelpump, verktyg, servicebänk och möjlighet att spola av cykeln. Ytan eller platsen ska vara lättillgänglig från alla cykelrum. Oljeavskiljare för spillvattnet ska finnas i anslutning till cykelvädden.¹ • Cykelparkeringen ska vara av hög kvalitet, vilket ställer högre krav på tillgänglighet, orienterbarhet och yta än kraven i nivå 1, se under kapitel 6 <i>Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar</i>. • Ytterligare plats ska avsättas för parkering av cyklar som tar upp större utrymme såsom lådcyklar, cykelkärror etcetera. Minsta accepterad andel är 10 % av antalet cykelparkeringar.
Laddning av elfordon	<ul style="list-style-type: none"> • Andelen parkeringsplatser för bil som är utrustade med laddstationer ska vara minst 10 % högre än Boverkets föreskrifter och allmänna råd.
Information	<ul style="list-style-type: none"> • I tidigt skede, innan inflyttning, uthyrning, bokning eller försäljning av lägenheterna ska de som ska flytta in informeras om att bostäderna har planerats för att främja hållbart resande och att tillgången till parkeringsplatser för bil är begränsad. Nyinflyttade ska även informeras om hållbara resalternativ vid intresseanmälan och kontinuerligt fram till inflyttning. Fastighetsägaren ansvarar för att informationen även ges till nästkommande hyresgäst/lägenhetsinnehavare.

Mobilitetsåtgärder för nivå 2	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerlig marknadsföring av mobilitetsåtgärder och hållbara resalternativ ska riktas till de boende i minst tio år från första inflyttning, minst två gånger per år. • En kommunikationsplan för hur fastighetsägaren avser genomföra information till de boende ska uppvisas senast i samband med slutssamråd för fastigheten.
Uppföljning	<ul style="list-style-type: none"> • En uppföljning ska skickas in till staden årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, bilinnehav, samt hur information har kommunicerats. Uppföljningen ska göras enligt framtagen mall. Byggaktören ska uppge en kontaktuppgifter till en kontaktperson för uppföljningen i mobilitetsredogörelsen eller inför slutsamrådet.

1 Boverkets byggregler BFS 2011:6, BBR 6:641.

Tabell 7 Mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 3. För att genomföra nivå 3 ska kraven i nivå 2 vara uppfyllda.

Mobilitetsåtgärder för nivå 3	
Bilpool ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Samtliga boende ska erbjudas ett kostnadsfritt medlemskap i bilpool i minst 10 år från den dag de flyttar in. Medlemskap är kopplat till lägenheten och ska erbjudas nya boende som flyttar in under tioårsperioden. • En parkeringsplats per 50 lägenheter ska reserveras för bilpool. Om färre än 50 lägenheter byggs kan medlemskap bekostas i närliggande bilpool. Bedömning görs av staden från fall till fall. • Bilpoolsbilar ska ha egna parkeringsplatser utöver ordinarie parkeringstal. • Parkeringsplatser för bilpool ska vara lokaliserade närmare entrén än övriga parkeringsplatser för bil². De kan med fördel lokaliseras utomhus. • Bilpoolsparkering ska ligga på kvartersmark. • Bilpoolsbilen ska vara tillgänglig för andra bilpoolsmedlemmar utanför fastigheten att använda. • Kvitto eller avtal med bilpoolsleverantör ska uppvisas senast i samband med att de första boende flyttar in. Bilpoolen ska vara på plats i samband med att de första boende flyttar in.
Mobilitetsaktivitet	<ul style="list-style-type: none"> • En årlig mobilitetsaktivitet ska genomföras med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för boende att resa hållbart, t.ex. kostnadsfri cykelservice för boende, prova-på-aktivitet, tävlingar.
Information	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerlig information om bilpool ska riktas till de boende i minst tio år från första inflyttning, minst två gånger per år.
Uppföljning	<ul style="list-style-type: none"> • En uppföljning ska skickas in till staden årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, bilinnehav, användning av bilpool samt hur information har kommunicerats. Uppföljningen ska göras enligt framtagen mall. Byggaktören ska uppge kontaktuppgifter till en kontaktperson för uppföljningen.

1 En tjänst där bilar delas mellan hushåll. I konceptet ska det ingå serviceavtal och bokningssystem.

2 Bortsett från parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Tabell 8 Mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 4. För att genomföra nivå 4 ska kraven i nivå 3 vara uppfyllda.

Mobilitetsåtgärder för nivå 4	
Mobilitetspott	<ul style="list-style-type: none"> Vid inflyttning ska en mobilitetspott skapas med ett värde motsvarande ett tremånaderskort för resor med SL för en vuxen per hushåll. Potten ska användas till att erbjuda rabatter på eller betalning av hållbar mobilitet till de boende, t.ex. rabatt på bilpool, kostnadsfri cykelservice, rabatt på SLs enkelbiljetter, rabatt på hemleveranstjänster. Mobilitetspotten erbjuds de som blir folkbokförda på adressen vid byggnadens färdigställande och tillhandahålls den boende under max 2 år från att den boende flyttar in. Mobilitetspotten ska erbjudas alla nyinflyttade under 10 år.
Cykelpool ¹	<ul style="list-style-type: none"> Samtliga boende ska erbjudas ett kostnadsfritt medlemskap i cykelpool i minst 10 år från den dag de flyttar in. Medlemskapet är kopplat till lägenheten och ska erbjudas alla nyinflyttade under tioårsperioden. Poolcyklarna ska ha egna parkeringsplatser utöver parkeringstalen för cykel. Det är lämpligt att tillhandahålla en elcykel och två ellastcykel per 50 lägenheter. Till cyklarna ska dubbdäck ingå. Kvitto eller avtal med cykeloolsleverantör ska uppvisas innan fastigheten tas i bruk.
Extra attraktiva cykellösningar	<ul style="list-style-type: none"> Extra god omsorg ska läggas vid utformning och gestaltning av cykelparkeringar, cykelrum, cykelservice, mm så att de är attraktiva, trygga och användarvänliga, se under kapitel 6 <i>Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar</i>.
Information	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuerlig information om mobilitetspott och cykelpool ska riktas till de boende i minst tio år från första inflyttning och genomföras minst två gånger per år.
Uppföljning	<ul style="list-style-type: none"> En uppföljning ska skickas in till staden årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, bilinnehav, användning av cykelpool och bilpool, hur information har kommunicerats, samt nyttjande av mobilitetspotten. Uppföljningen ska göras enligt framtagen mall. Byggaktören ska uppge kontaktuppgifter till en kontaktperson för uppföljningen vid slutsamrådet.

¹ En tjänst där cyklar delas mellan hushåll. I tjänsten ska det ingå serviceavtal och bokningssystem.

Tabell 9 Mobilitetsåtgärder som förväntas genomföras för nivå 5. För att genomföra nivå 5 ska kraven i nivå 4 vara uppfyllda.

Mobilitetsåtgärder för nivå 5	
Ytterligare mobilitetsåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> Vid särskilda förutsättningar kan byggaktören reducera parkeringstalen för bil ytterligare genom kompletterande mobilitetsåtgärder. Byggaktören redovisar då flera väl genomtänkta och innovativa förslag på ytterligare mobilitetsåtgärder. Åtgärdernas relevans och effekt bedöms av staden. Förslag på åtgärder som kan ingå i nivå 5: <ul style="list-style-type: none"> Samordning av åtgärder vid större projekt. Öppna upp lösningar för fler målgrupper än de boende i fastigheten. Utrymmen med delade kontorsplatser för att underlätta arbete på distans. Kostnadsfria tjänster (t.ex. cykelservice till boende) Digital mobilitetstjänst Leveransskåp i anslutning till fastigheten Rabatter på leveranstjänster, hyrbil, mm.

Mobilitetsåtgärder för nivå 5

Uppföljning	<ul style="list-style-type: none">• En uppföljning ska skickas in till staden årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, bilnehav, användning av cykelpool och bilpool, hur information har kommunicerats, nyttjande av mobilitetspotten samt användning av ytterligare mobilitetsåtgärder. Uppföljningen ska göras enligt framtagna mall. Byggaktören ska uppge kontaktuppgifter till en kontaktperson för uppföljningen vid slutsamrådet.
-------------	--

5 Mobilitetsåtgärder för kontor

I tabell 10 redovisas grundläggande krav för cykelparkering som ska uppfyllas av byggaktören.

I tabell 11 redovisas mobilitetsåtgärder som kan ge en reduktion av antalet bilparkeringsplatser för kontor och i vissa fall andra typer av verksamheter. En motivering av valet av åtgärder och reduktion ska redovisas i mobilitetsutredningen och mobilitetsredogörelsen och godkännas av staden. Det är byggaktören som bekostar och ansvarar för att mobilitetsåtgärderna genomförs.

Tabell 10 Grundläggande krav för cykelparkering.

Grundläggande krav	
Cykelfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> • Cykelparkeringen ska ha tillräcklig yta, se under kapitel 6 <i>Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar</i> och figur 2. • Minsta accepterat c/c-mått mellan parkeringsplatserna är 60 cm vid hjulhållning i samma plan och 45 cm vid olika höjd på hjulhållning. • Cykelparkeringen ska möjliggöra ramlåsning. Cykelställ där endast framhjulet sitter fast är inte tillräckligt. • Utformningen ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, exempelvis lådcyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, hissar samt friyta mellan cyklar. • Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelparkering och att det finns automatiska dörröppnare. • Plats ska avsättas för parkering av cyklar som tar upp större utrymme såsom lådcyklar, cykelkärror etcetera. Minsta accepterad andel är 5 % av antalet cykelparkeringsplatser. • Cykelparkeringen ska vara lokaliserad närmare eller inom samma avstånd från entrén som motsvarande bilparkering.¹

¹ I de fall där det inte går på grund av fysiska förutsättningar ska en motivering stå med i mobilitetsredogörelsen.

Tabell 11 Mobilitetsåtgärder anpassade för kontor och vissa typer av verksamheter.

Mobilitetsåtgärder för kontor	
Cykelfaciliteter	<ul style="list-style-type: none"> • I eller i närheten av cykelrummet/cykelrummen ska yta eller utrymme finnas för cykelfaciliteter som cykelpump, verktyg, servicebänk och möjlighet att spola av cykeln. Ytan eller platsen ska vara lättillgänglig från alla cykelrum. Oljeavskiljare för spillvattnet ska finnas i anslutning till cykelvätten.¹ • Cykelparkeringen ska vara av hög kvalitet, vilket ställer högre krav på tillgänglighet, orienterbarhet och yta än grundkraven, se under kapitel 6 <i>Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar</i> och figur 2. • Ytterligare plats ska avsättas för parkering av cyklar som tar upp större utrymme såsom lådcyklar, cykelkärror etcetera. Minsta accepterad andel är 10 % av antalet cykelparkeringsplatser. • Cykelparkeringen ska vara väderskyddad väderskyddad. • Det ska finnas möjlighet att duscha och förvara ombyte i anslutning till arbetsplatsen. • Det ska finnas möjlighet att torka sin kläder.
Information	<ul style="list-style-type: none"> • I tidigt skede ska boende informeras om att planeringen utgått från att främja hållbart resande och att tillgången till parkeringsplatser för

Mobilitetsåtgärder för kontor	
	<p>bil är begränsad. Boende och anställda ska även informeras om hållbara resalternativ när verksamheten flyttar in i fastigheten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerlig marknadsföring av mobilitetsåtgärder och hållbara resalternativ ska riktas till de anställda från inflyttning och tio år framåt, minst två gånger per år. • En kommunikationsplan ska uppvisas samband med att de första boende flyttar in. • En årlig mobilitetsaktivitet ska genomföras med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för de anställda att resa hållbart, t.ex. kostnadsfri cykelservice för anställda, prova-på-aktiviteter, kampanjer och tävlingar.
Grön resplan	<ul style="list-style-type: none"> • Fastighetsägaren ska se till att det finns en person med mobilitetsansvar för fastigheten som ansvarar för att mobilitetsåtgärderna genomförs. Mobilitetsansvarig är stadens kontaktperson. • Fastighetsägaren ska aktivt stötta och se till att verksamheter i fastigheten har rese- och mötespolicys som syftar till att främja hållbart resande och minska behovet av bilparkering. • Fastighetsägaren ska aktivt stötta och se till att verksamheter tar fram en grön resplan för företaget. Den gröna resplanen ska innehålla åtgärder för tjänsteresor och pendlingsresor som syftar till att främja hållbart resande och minska behovet av bilparkering. • Fastighetsägaren ska införa avgifter för de anställdas och besökarnas bilparkering och se till att inga platser är fasta/personliga, det vill säga reserverade för enskilda anställda.
Cykelpool ²	<ul style="list-style-type: none"> • Fastighetsägaren ska tillse att cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten från det att de anställda flyttar in. • Cykelpoolen ska vara kostnadsfri under minst 10 år. • Cykelpoolen är kopplad till fastigheten och ska erbjudas nya boende som flyttar in under tioårsperioden. • Cyklarna ska anpassas till verksamheten och kan t.ex. bestå av elcyklar, vikcyklar eller lastcyklar. Till alla cyklar ska dubbdäck ingå. • Kvitto eller avtal med cykelpoolsleverantör ska uppvisas i samband med att kontoret tas i bruk.
Bilpool ³	<ul style="list-style-type: none"> • Fastighetsägaren ska tillse att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. • Bilpoolen är kopplad till fastigheten och ska erbjudas nya boende som flyttar in under en 10-årsperiod från fastighetens färdigställande. • Bilpoolen ska anpassas till verksamheten och kan t.ex. bestå av olika typer av fordon. • Bilpoolsbilar ska ha egna parkeringsplatser utöver ordinarie parkeringstal. • Parkeringsplatser för bilpool ska vara lokaliserade närmare entrén än övriga parkeringsplatser för bil.⁴ De kan med fördel lokaliseras utomhus. • Bilpoolsparkering ska ligga på kvartersmark. • Bilpoolsbilen ska vara tillgänglig för andra bilpoolsmedlemmar utanför fastigheten att använda. • Kvitto eller avtal med bilpoolsleverantör ska uppvisas i samband med att kontoret tas i bruk.
Mobilitetspott	<ul style="list-style-type: none"> • Fastighetsägaren ska skapa en mobilitetspott som ska användas till att erbjuda rabatter kring hållbar mobilitet till de anställda, t.ex. rabatt på bilpool, kostnadsfri cykelservice, rabatt på SLs enkelbiljetter. Mobilitetspotten ska motsvara ett värde som ett tremånaderskort för

Mobilitetsåtgärder för kontor	
	resor med SL för hälften av de anställda på företaget. Mobilitetspotten erbjuds de anställda från byggnadens färdigställande och tillhandahålls under max 2 år från inflytt.
Uppföljning	<ul style="list-style-type: none"> • En uppföljning ska skickas in till staden årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, användning av cykelpool och bilpool, hur information har kommunicerats, nyttjande av mobilitetspotten samt användning av ytterligare mobilitetsåtgärder. Uppföljningen ska göras enligt framtagna mall. Byggaktören ska uppge kontaktuppgifter till en kontaktperson för uppföljningen i samband med slutsamråd.

1 Boverkets byggregler BFS 2011:6, BBR 6:641.

2 En tjänst där cyklar delas mellan hushåll. I tjänsten ska det ingå serviceavtal och bokningssystem.

3 En tjänst där bilar delas mellan hushåll. I tjänsten ska det ingå serviceavtal och bokningssystem.

4 Bortsett från parkering för rörelsehindrade.

6 Krav och typskisser för utformning av cykelparkeringar

I detta avsnitt beskrivs krav och rekommendationer för utformning av cykelparkering vid nybyggnation. Texten under ”Allmänna funktionskrav” gäller vid utformning av samtliga typer av cykelparkering, medan övriga rubriker gäller för respektive kategori av cykelparkering.

6.1 Allmänna funktionskrav

6.1.1 Användbarhet

Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelparkering och att det finns automatiska dörröppnare.

6.1.2 Utrymmesbehov

Måtten för en standardcykel för vuxna är 1,75–1,85 m lång, cirka 1,0 m hög och cirka 0,6 m bred. Generellt tar en enskild cykelparkering med manöverutrymme ca 2,25 m² i anspråk. Detta kan dock vara lägre beroende på vilka lösningar som väljs, exempelvis genom parkering i dubbla rader med gemensamt manöverutrymme eller vinklade cykelställ. Antal cyklar x 0,6 m x 3,75 m är en formel som kan användas för att få fram en övergripande bild av hur stor yta som behövs för en cykelparkering.

Minsta accepterat c/c-mått mellan parkeringsplatserna är 60 cm vid rak parkering. Om vartannat ställ är upphöjt kan c/c-mått 0,45 accepteras.

Minst 5 % av cykelplatserna ska vara utformade för att inrymma specialcyklar så som lådcyklar, cykelkärror etcetera. Utformningen ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier. Vid mobilitetsnivå 2–5 ska minst 10 % av parkeringsplatserna vara för specialcyklar. Om det finns en cykelpool med lastcyklar kan andelen minska till 5 %.

6.1.3. Stöldskydd

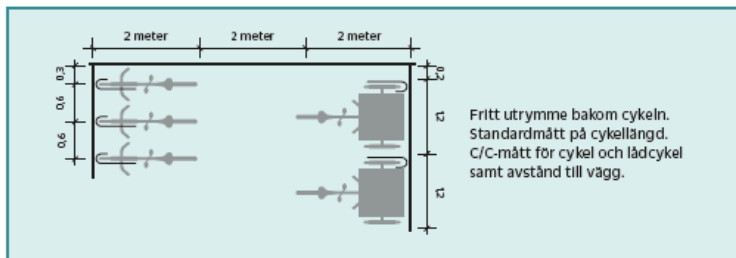
Det ska alltid vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen för att minska stöldrisken. Det är bra om cykelförråd har fönster och om utomhusparkering ligger på en plats med naturlig övervakning, för att minska stöldrisken och öka tryggheten.

6.1.4 Vägen till och från cykelparkeringen

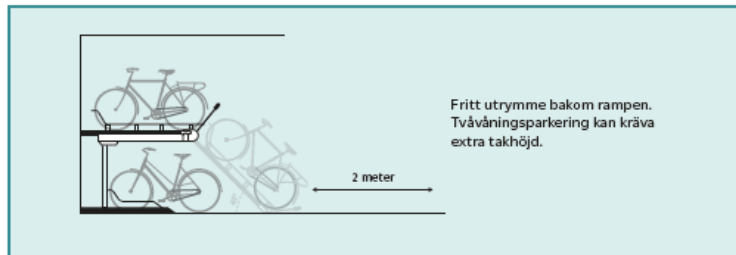
Cykelparkeringen ska vara lokaliserad närmare eller inom samma avstånd från entrén än motsvarande bilparkering. Cykelparkeringen ska vara lätt att nå både från bostäder och från gatan. Helst ska det finnas maximalt två dörrar på vägen mellan gatan och cykelparkeringen. Skarpa svängar ska undvikas. Dörrar ska vara försedda med automatiska dörröppnare och vara tillräckligt breda för att det ska gå att manövrera en lastcykel. Även ytor för att nå fram till cykelrummen ska vara dimensionerade för lådcyklar vad gäller bredd och svängradie.

Om cykelparkeringen inte ligger i markplan ska den nås via ramp med maximal lutning 1:12, eller med hiss som är tillräckligt stor för att inrymma lastcykel.

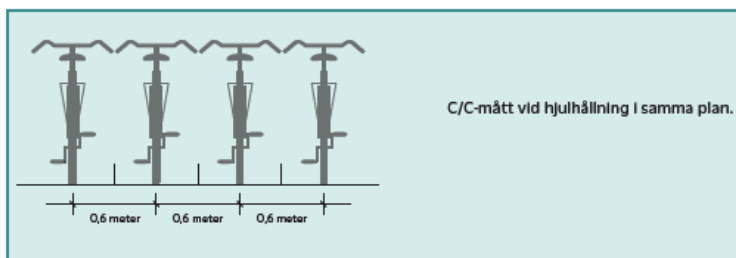
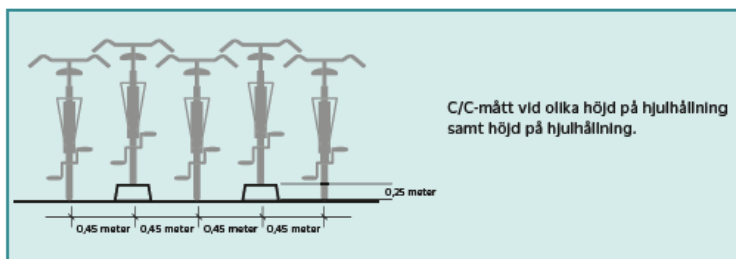
Exempelillustrationer



Figur 1. Krav på avstånd mellan cyklar i plan, till vägg samt bakom cykeln.



Figur 2. Krav på avstånd bakom ramp för cyklar i två våningar.



Figur 2 Krav på avstånd mellan cyklar med och utan höjdskillnad på hjulhållningen. Dessa mått gäller både vid parkering i ett och två plan.