

§ 83

Yttrande över revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal KSN-2025-00769

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

1. **att** överlämna ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Sammanfattning

Uppsala kommun har givits tillfälle att svara på remiss angående revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal från kommunstyrelsen Stockholms stad, diarienummer KS 2024/1429. Förslaget till ny riktlinje ska utgöra grund för stadens process att kravställa för mobilitet och parkering för nyproduktion.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 7 mars 2025
- Bilaga 1, Yttrande över revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal
- Bilaga 2, Mobilitet och parkering, parkeringsriktlinjer vid nyproduktion
- Bilaga 2a, Parkeringskarta
- Bilaga 2b, Utformning av cykelparkering
- Bilaga 2c, Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder

Yrkanden

Therez Almerfors (M) och Erik Pelling (S) yrkar att arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Beslutsgång

Ordföranden finner att arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2025-04-01

Särskilda yttranden

Stefan Hanna (UP) lämnar följande särskilda yttrande:

Det är mycket viktigt att kommunen säkerställer att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för att Uppsalas invånare ska kunna sköta sina liv på ett fungerande sätt. Och att hantverkare med flera ska kunna utföra sina uppdrag i stadsmiljö. Innan kommunen försämrar möjligheterna till parkeringar i ett kvarter måste det finnas rimliga alternativa platser för parkeringar av bilar. Att enbart referera till lediga platser i garage duger inte. Det måste också vara rimliga kostnader på delar av parkeringsutbudet så att invånare med svag ekonomi. Kommunen behöver också bättre tillämpa regelverk om hur länge en bil får stå parkerad i citymiljö så att omsättningen på parkeringarna stimuleras och därigenom också bättre svarar upp mot cityhandelns tillgänglighetsbehov

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2025-03-07

Diarienummer:
KSN-2025-00769

Handläggare:
Maya Katsumata Ling, Joakim Käppe

Yttrande över Stockholm stads revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** avge yttrande enligt ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Uppsala kommun har givits tillfälle att svara på remiss angående revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal från kommunstyrelsen Stockholms stad, diarienummer KS 2024/1429. Förslaget till ny riktlinje ska utgöra grund för stadens process att kravställa för mobilitet och parkering för nyproduktion.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. God mobilitet och bra riktlinjer för parkering kan gynna framkomligheten för samtliga trafikslag, vilket är bra både utifrån ett näringslivsperspektiv och ett jämställdhetsperspektiv. Utifrån barnperspektivet är det fördelaktigt om man kan bevara grönytor i högre utsträckning och anordna mer högkvalitativa bostadsgårdar, genom att hålla parkeringstalen låga.

Föredragning

Yttrandet har en relativt hög detaljeringsnivå. Förvaltningens bedömning är att det är den typ av erfarenhetsåterföring som är viktig för att en riktlinje ska bli så genomförbar som möjligt.

Uppsala kommun ställer sig positiv till att Stockholms stad tillämpar maxnorm inom områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, för att bidra till mer hållbart resande i staden.

Med ett lägre parkeringstal kan man bevara grönytor i högre utsträckning, och anordna mer högkvalitativa bostadsgårdar. Det blir inte heller lika dyrt att bygga bostäder om exempelvis källargarage kan minskas i storlek som följd av att kraven sänks på antal bilparkeringsplatser. Klimatavtrycket kan dessutom bli mindre om man inte bygger källargarage.

Det är också positivt att ställa krav på mobilitetsåtgärder som standard i nyproduktionsprojekt och möjligheten att få sänkning av parkeringstalet med 1 plats per 1 000 kvadratmeter boarea vid ytterligare mobilitetstjänster.

Uppsala kommuns synpunkter utvecklas vidare i ärendets bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 7 mars 2025
- Bilaga 1, Yttrande över revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal
- Bilaga 2, Mobilitet och parkering, parkeringsriktlinjer vid nyproduktion
- Bilaga 2a, Parkeringskarta
- Bilaga 2b, Utformning av cykelparkering
- Bilaga 2c, Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Pettersson
stadsdirektör

Christian Blomberg
stadsbyggnadsdirektör

Kommunstyrelsen
YttrandeKS 2024/1429
kommunstyrelsen@stockholm.se
RI-remissvar.SLK@stockholm.seHandläggare:
Maya Katsumata Ling, Joakim Käppe

Yttrande över Stockholm stads revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Uppsala kommun ställer sig positiv till inriktningen i förslaget. Tillämpningen av maxnorm inom områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, bedöms bidra till mer hållbart resande i staden. Med ett lägre parkeringstal kan man bevara grönytor i högre utsträckning och anordna mer högkvalitativa bostadsgårdar. Det kan också leda till lägre byggkostnader för bostäder om exempelvis källargarage kan minskas i storlek som följd av att kraven sänks på antalet bilparkeringsplatser. Klimatavtrycket kan dessutom bli mindre om källargarage inte byggs. Uppsala kommun vill göra följande medskick.

Parkering för bostäder

Frågan om parkeringsmöjligheter regleras i 8 kap. 9 § plan- och bygglagen, men det saknas en bakgrund i förslaget som beskriver varför frågan om parkeringsplatser behöver omhändertas och styras. Om man förtydligar det i dokumentet finns det möjligheter att öka förståelsen av varför parkeringsfrågan är viktig.

Större programområden

Trots målet för ett minskat bilresande kan det finnas risk för oönskade parkerade fordon inom allmän plats tills infrastrukturen byggts ut. Inom nya områden saknas det ofta service och kollektivtrafik när människor börjar flytta in. Det är en utmaning att få mobilitetsåtgärder att fungera från start i dessa områden om inte fungerande kollektivtrafik finns på plats, och det är viktigt med alternativa lösningar för att möjliggöra ändrade resvanor. Tidsperioden om minst tio år från första inflyttning kan vara kostnadsdrivande beroende på hur finansieringen ser ut. Det finns exempelvis risk för att hyrorna höjs med motsvarande summa.

Enligt förslaget kan det bli aktuellt att justera parkeringstalen vid en aktualitetsprövning, exempelvis inom större programområden. Det skulle vara bra att förtydliga när parkeringstalet för flerbostadshus enligt parkeringskartan inte gäller.

Egen fastighet eller även på grannfastighet?

Det framgår i förslaget att parkeringsplatser ska ordnas inom kvartersmark. Det finns möjligheter att utveckla om det innebär inom egen fastighet eller inom kvartersmark på annan fastighet. Det kan specificeras i riktlinjen, så att externa aktörer som ska tillämpa parkeringstalen utgår från rätt förutsättningar.

Cykelpooler för el-assisterande lådcyklar är oftast fastighetsknutna till ett specifikt flerbostadshus. Bilpooler är däremot inte alltid fastighetsknutna. Det går att utveckla om poolbilarnas placering ska anordnas inom egen fastighet eller någon annanstans.

Det är positivt med öppen bilpool som fler än de boende i flerbostadshuset kan nyttja. Om bilpoolsbilarna placeras i slutna garage kan det uppstå svårigheter för andra än de boende att nyttja fordonen, beroende på hur åtkomsten till garaget löses rent tekniskt.

På sidan 5 anges det att minst 80 procent av fastighetens parkeringsbestånd ska vara beläget minst 500 meter från fastigheten, men max cirka 1 000 meter från fastigheten. Det kan vara svårt att kravställa och förklara varför endast vissa boende ska ha tillgång till parkering på fastigheten. För att undvika missförstånd, kan det förtydligas att det finns krav på att tillgänglig parkeringsplats ska kunna ordnas inom 25 meter från bostadens entré.

Besöksparkering

Det är tydligt och förutsägbart med en fastställd andel besöksparkeringar som ska anordnas, till exempel när ett flerbostadshus byggs. Det kan samtidigt bli en utmaning att kräva 10 procent besöksparkering, när bilparkeringsplatser behöver ordnas genom friköp inom närliggande parkeringshus eller liknande. Det finns även en utmaning med att följa upp om besöksparkering i kallgarage består över tid eller övergår till parkeringsplatser för de boende. En brist på besöksparkeringar kan få negativa konsekvenser för parkeringssituationen i det berörda området.

Möjligheter att utveckla resonemanget om reduktion vid mobilitetsåtgärder

På sidan 7 beskrivs det att maxnorm tillämpas i områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, samt att möjligheter ges att uppnå ett bilparkeringsstal nära noll. Enligt sidan 5 i tabell 1 anges att möjlig rabatt på parkeringstal endast är 1 parkeringsplats/1 000 kvadratmeter boarea genom ytterligare mobilitetstjänster. Detta kan tolkas som att maxnorm inte kan underskrida 2 parkeringsplatser/1 000 kvadratmeter bostadsarea för flerbostadshus och att ytterligare sänkning av parkeringstalet inte är möjligt, vilket därmed blir motstridigt. På sida 9 nämns det också att det kan vara möjligt med ett parkeringstal nära noll.

Särskilda parkeringsutredningar

Det framgår att vid andra boendeformer än flerbostadshus och andra ändamål än bostäder behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktör och godkännas av stadens trafikplanerare. Det finns risk för att olika bedömningar görs och att frågan därmed inte hanteras likvärdigt. Samtidigt är det både tids- och resurskrävande att vid varje bygglovsprövning avgöra om en parkeringsutredning kan accepteras eller inte. Enligt figur 3 på sida 13 framgår det inte hur trafikkontoret medverkar i skedet "Genomföra" vid bygglovshandlingen.

Vid studentboenden borde målgruppen vara mer styrande än det geografiska läget och ett ännu lägre parkeringstal för studentboende skulle kunna tillämpas. Vid vård- och

omsorgsboenden bör det finnas beskrivning av hur personalparkering och besöksparkering löses. Dessa målgrupper har större behov av bilparkering jämfört med de boende som inte antas nyttja bil i någon större utsträckning.

Cykelparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal för cykel ska det anordnas 40 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter bostadsarea. Ett högt parkeringstal för cykel innebär minskade ytor på bostadsgårdarna avsedda för vistelse och lek. Om det rör sig om flerbostadshus som inte byggs med källargarage behöver oftast utrymmen i entréplan användas för cykelrum. Ett högt krav på andelen väderskyddad cykelparkering konkurrerar med möjligheterna att skapa verksamhetslokaler och möjliggöra levande bottenvåningar.

På sida 2 anges att funktionen för samtliga mobilitetsåtgärder ska säkerställas. Det är bra om det finns beskrivet att oljeavskiljare behövs vid cykelvårdsstationer så att det inte missas i processen.

Flexibiliteten i fordonsflottan avseende cykel bör vara standard så att åtgärden uppfyller sitt fulla syfte att tillgodose boende med lämpliga cykelfordon (tabell 2 på sida 9).

Uppföljningsenhet och processbeskrivning

Det är positivt att det finns en separat uppföljningsenhet eftersom det stärker trovärdigheten med kommunens arbete avseende mobilitetsåtgärder och ökar samtidigt möjligheterna att åtgärderna vidtas. Det underlättar även arbetet med att utvärdera vilka åtgärder som faktiskt fungerar och vilka som inte gör det.

Det är inte ovanligt att det dröjer allt från 5–10 år mellan antagande av en detaljplan tills dess att en bygglovsansökan skickas in. Det finns risk för att de föreslagna lösningarna avseende mobilitet är utdaterade om det gått lång tid mellan detaljplanens antagande och inskickad bygglovsansökan. Arbetsprocessen i Figur 3 kan kompletteras med information om att den slutgiltiga mobilitet- och parkeringslösningen kan avvika från det som bestämts i antagande-fasen. Det skulle underlätta förståelsen hos de externa aktörerna och tjänstepersoner som arbetar med frågorna.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
ordförande

John Hammar
kommunsekreterare

Mobilitet och parkering

Riktlinjer vid nyproduktion



Stockholms
stad

Innehåll

Inledning	3
Modell för mobilitet och parkering.....	4
Mobilitet och parkering för bostäder	6
Cykelparkeringstal för bostäder	6
Bilparkeringstal för flerbostadshus.....	7
Bilparkeringstal för andra boendeformer	8
Mobilitetsåtgärder för bostäder	8
Mobilitet och parkering för andra ändamål.....	10
Cykelparkeringstal för andra ändamål.....	10
Bilparkeringstal för andra ändamål.....	10
Mobilitetsåtgärder för andra ändamål	11
Förtätning vid befintliga parkeringsytor	12
Uppföljning	12
Begreppsförklaring.....	14



Inledning

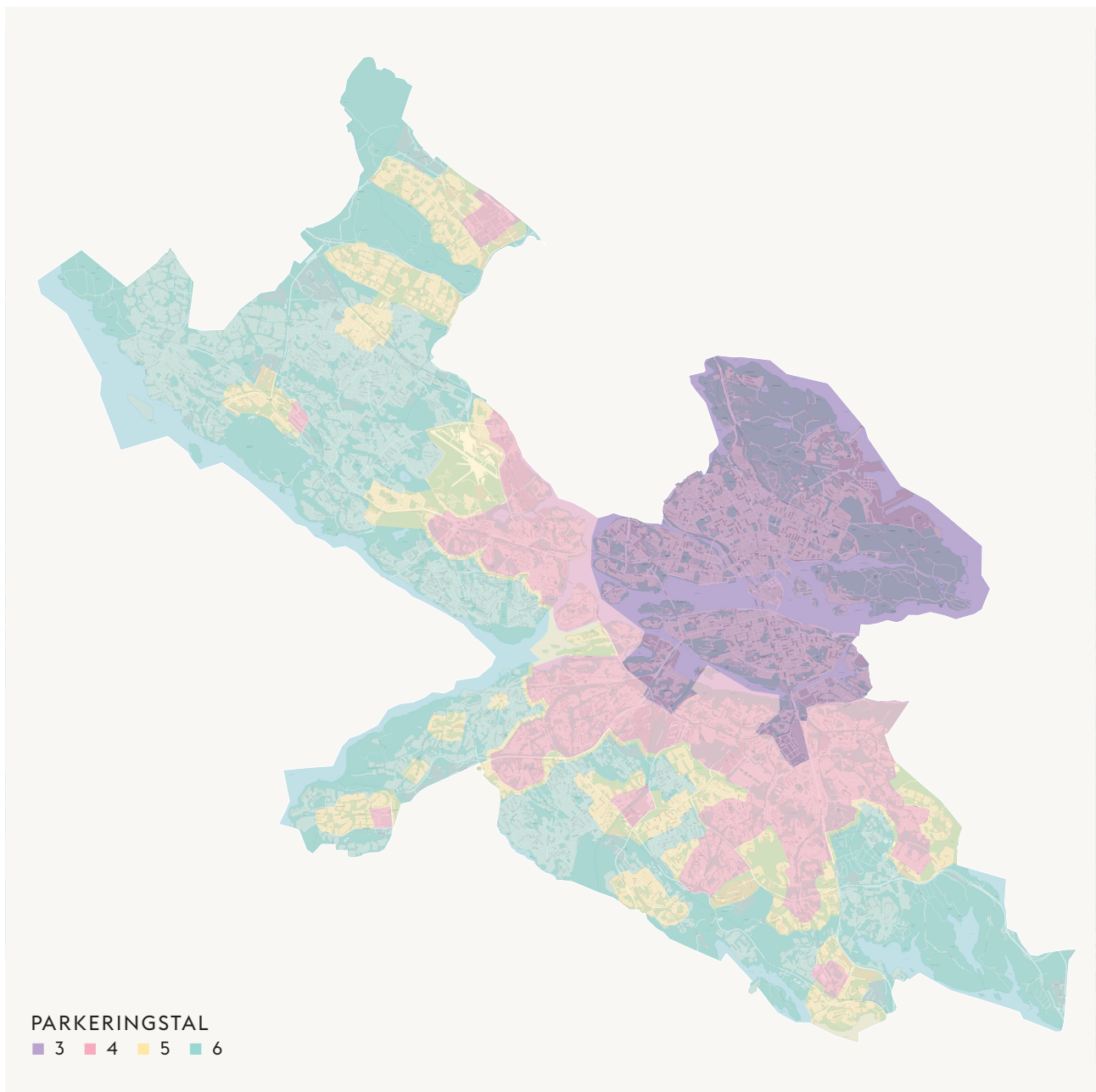
I STOCKHOLMS STAD strävar vi mot ett hållbart resande och att minska vår klimatpåverkan. Det gör vi genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik och på så vis bidra till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan stockholmarnas behov av egen bil minska. Därigenom minskar också efterfrågan på parkeringsplatser vid den egna fastigheten.

Parkeringsytor utgör en central del av vår stadsplanering och har en betydande inverkan på våra transportval och resvanor. Genom att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter skapar vi en mer hållbar stad att leva i.

Denna riktlinje är gemensamt framtagen av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och utgör en grund för stadens process att kravställa mobilitet och parkering för nyproduktion. Riktlinjen tar hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan privatägd bil.

Modell för mobilitet och parkering

I FIGUR 1 presenteras en illustration över modellen för mobilitet och parkering. För flerbostadshus är parkeringstal för cykel satt till 50 cykelparkeringar per 1 000 BOA, oavsett läge i staden. För bilparkering tillämpas en maxnorm på 3 platser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar. I stadens övriga delar tillämpas en miniminorm på 4–6 platser per 1 000 kvm BOA. I alla projekt finns ett standardutbud av mobilitetsåtgärder som samtliga byggaktörer ska tillgodose. Det finns även möjlighet att minska parkeringstalet med 1 plats per 1 000 BOA genom ytterligare mobilitetsåtgärder. Parkeringskartan finns i bilaga A samt på stadens webbplats ([länk](#)). Figur 1 och 2 är ett utsnitt från bilaga A som togs fram i första versionen av kartan och kan justeras vid aktualitetsprövning. Riktlinjer för mobilitet och parkering, samt dess bilagor, aktualitetsprövas av exploateringsnämnden vid behov.



PARKERINGSTAL 3
Parkeringstal för cykel: 50/1 000 kvm BOA Parkeringstal för bil: Max norm 3/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

PARKERINGSTAL 4-6
Parkeringstal för cykel: 50/1 000 kvm BOA Parkeringstal för bil: Minim norm 4-6/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

Figur 1. Illustration över modell för mobilitet och parkering.



”I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.”

Mobilitet och parkering för bostäder

Cykelparkeringstal för bostäder

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.

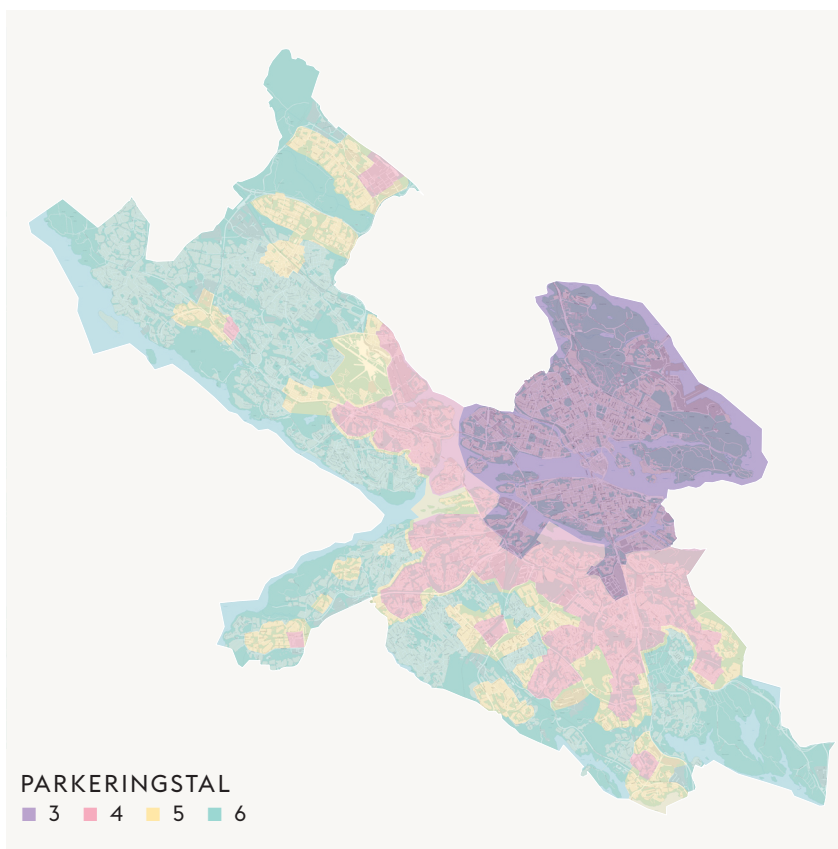
Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus.

Utöver detta ska även 10 procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Besöksparkering ingår i parkeringstalet. En separat utredning ska tas fram, av byggaktören, för övriga boendeformer som inte finns listade i tabell 1. Boende i en- och tvåbostadshus med parkering på egen tomt anlägger själva sin cykelparkering i lämplig omfattning.

Detaljerade utformningskrav specificeras i bilaga B ”Utformning av cykelparkering”.

Tabell 1. Cykelparkerings-
tal för bostäder

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Flerbostadshus	50 platser/1 000 kvm BOA
Studentbostäder	70 platser/1 000 kvm BOA



Figur 2. Parkeringskarta som fastställer det lägesbaserade parkeringstalet för bilar (antal platser per 1 000 kvm BOA). Aktuell version återfinns på stadens webbplats.

Bilparkeringstal för flerbostadshus

För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet har en parkeringskarta tagits fram. Den utgår från en tillgänglighetsanalys som gjorts över hela staden där tillgång till målpunkter genom gångnätet samt med kollektivtrafik analyserats. Syftet är att identifiera vilka områden som har störst potential till ett liv utan privatägd bil. Målpunkter som analyserats är bland annat arbetsplatser, kultur, idrott, parker, naturreservat och handel.

Det lägesbaserade parkeringstalet anger den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek. I områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, tillämpas maxnorm samt möjlighet till bilparkeringstal nära noll. För större programområden, som kan bidra med utökad service eller kollektivtrafik, behöver en särskild utredning genomföras för att säkerställa ett lämpligt parkeringstal.

Bilparkeringstalen för flerbostadshus anges i ett specifikt antal bilparkeringsplatser per tusen kvadratmeter boarea. Besöksparkering inkluderas i det lägesbaserade parkeringstalet, vilket betyder att ungefär tio procent av parkeringsplatserna ska tillgängliggöras för besökande till fastigheten.

Utifrån den geografiska analysen har samtliga områden i staden tilldelats ett lägesbaserat parkeringstal på 3–6 platser per 1 000 kvadratmeter BOA.

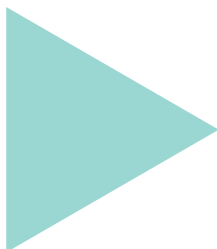
Bilparkeringstal för andra boendeformer



Vid andra boendeformer än flerbostadshus behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktör och godkänns av stadens trafikplanerare. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i utredningen:

- ▶ För studentboenden ges en reduktion om två parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med det lägesbaserade parkeringstalet för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder.
- ▶ Småhus bör förses med högst en parkeringsplats per hus. Vid gemensam parkeringslösning för flera hus bör parkeringstalet behandlas som för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder.
- ▶ För vård- och omsorgsboenden ges en reduktion om 2 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus i parkeringskartan.
- ▶ Boendeformer som inte kan säkerställas över tid, genom exempelvis markanvisningsavtal eller bestämmelser i plankarta, ska bedömas enligt riktlinjerna för flerbostadshus.



Varje projekt är unikt och därför behöver en utredning tas fram för att säkerställa att lämpliga mobilitetsåtgärder erbjuds för den specifika platsen och målgruppen.

Mobilitetsåtgärder för bostäder

Varje projekt är unikt och därför behöver en utredning tas fram för att säkerställa att lämpliga mobilitetsåtgärder erbjuds för den specifika platsen och målgruppen. En gemensam mobilitets- och parkeringslösning, till exempel mellan flera närliggande projekt och fastigheter, är positivt både ur ekonomiskt och utrymmesmässigt perspektiv.

Mobilitetsåtgärderna ska säkerställas under minst tio år från inflyttning. Åtgärderna beskrivs i planbeskrivningen och regleras i överenskommelse om exploatering eller exploateringsavtal. Samma krav på mobilitetsåtgärder ska utföras även om byggaktören väljer att tillskapa fler parkeringsplatser än staden ställer som lägsta krav. Åtgärderna nedan utgör ett utgångsläge, men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare. Mobilitetsåtgärdernas innebörd beskrivs mer ingående i bilaga C ”Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder”.

Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

För att ge de boende bra förutsättning att resa hållbart ska byggaktören i **alla** projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

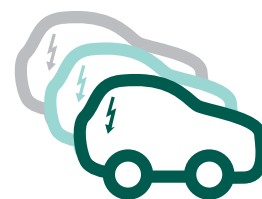
- ▶ Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- ▶ Cykelpool med minst 0,6 el-assisterade lådcyklar per 1 000 kvm BOA.
- ▶ Elbilpool med minst 0,3 eldrivna personbilar per 1 000 kvm BOA.
- ▶ Kostnaden för bilparkeringsavgiften ska särredovisas för de boende.
- ▶ Kostnadsfri 30-dagarsbiljett med SL till samtliga nyinflyttade lägenheter.
- ▶ Löpande, målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- ▶ Prova-på-erbjudande motsvarande minst fyra timmars kostnadsfritt resande för bil- och cykelpool till samtliga nyinflyttade under perioden.



Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Om byggaktören åtar sig att erbjuda ett mer ambitiöst mobilitetsutbud kan parkeringstalet sänkas med upp till en parkeringsplats per 1 000 kvm BOA. Byggaktören kan då välja bland de mobilitetsåtgärder som listas i tabell 2, så att totalt minst tio mobilitetspoäng uppnås. Detta redovisas i en mobilitetsutredning som godkänns av stadens trafikplanerare.

För projekt med lägesbaserat parkeringstal tre som har en tydlig mobilitetsprofilering samt ett gediget mobilitetserbjudande, där totalt minst 20 mobilitetspoäng ur det ambitiösa mobilitetspaketet uppnås, kan ett parkeringstal nära noll vara aktuellt.



MOBILITETSÅTGÄRD	MOBILITETS-POÄNG
Årlig kostnadsfri cykelservice för de boende	4
Utökning av cykelpoolen med andra fordonstyper	2
Utökning av bilpoolen med andra fordonstyper	4
Tillgängliggörande av bilpoolen för andra användare	4
Utökat prova-på-erbjudande för bil- och cykelpool med 4 timmar	2
Kostnadsfri 90-dagarsbiljett med SL till samtliga nyinflyttade i tio år (en per lägenhet)	4
Samordnad digital MaaS-tjänst för fastighetens mobilitetserbjudande. (MaaS: Mobility as a Service)	2
Prova-på-erbjudande av hemleveranser	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av större varor	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av kyllda varor	2
Gemensam kostnadsfri kontorsyta inom fastigheten	4
Prova-på-erbjudande av hyrbil	2
Bilparkeringsplatser minst 500 m från fastigheten	2
Tillståndsparkering istället för fasta platser	2
Mycket attraktivt utformade cykelrum	4
Övrig åtgärd	2-4

Tabell 2. Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Mobilitet och parkering för andra ändamål

Cykelparkeringstal för andra ändamål

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.

Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus.

Utöver detta ska även tio procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. En separat utredning ska tas fram för övriga ändamål som inte finns listade i tabell 3.

Detaljerade utformningskrav specificeras i bilaga B ”Utformningskrav för cykel”.

Tabell 3. Cykelparkeringstal för andra ändamål

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Kontor	30 platser/1 000 kvm LOA
Handel Dagligvarubutiker samt handel i egen fastighet eller i större lokal i bottenvåning (>200 kvm LOA)	35 platser/1 000 kvm LOA
Förskola	15 platser/1 000 kvm LOA
Grundskola och gymnasieskola	60 platser/1 000 kvm LOA
Hotell, vandrarhem	8 platser/1 000 kvm LOA
Verksamhet och industri	15 platser/1 000 kvm LOA
Idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar	0,2–0,6 per besökare en vanlig vardag
Sjukhus, vårdcentral	30 platser/1 000 kvm LOA

Bilparkeringstal för andra ändamål

Vid andra ändamål än bostäder behöver en särskild mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

Mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden. I utredningen ska hänsyn tas till bl.a. bebyggelsens geografiska läge, kapaciteten i det omkringliggande trafiksystemet och utbudet

av mobilitetstjänster. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i mobilitet- och parkeringsutredningen:

- ▶ Gymnasieskolor, skolor och förskolor ska endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för centrumändamål under 200 kvm LOA förses endast med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för handel mellan 200–800 kvm LOA förses med 0–3 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för handel över 800 kvm LOA förses med 0–8 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för kontor förses med 0–5 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ För idrottsanläggningar ska parkeringen dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

Mobilitetsåtgärder för andra ändamål

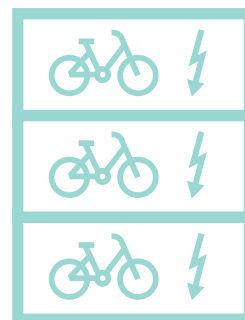
För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatser eller andra verksamheter ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder.

Ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder ska tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter, för mindre lokaler för centrumändamål (under ca 200 kvm LOA) med få anställda är det inte ett krav.

Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för andra ändamål

För att ge bra förutsättningar att resa hållbart ska byggaktören i alla projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- ▶ Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- ▶ Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier.
- ▶ Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp.
- ▶ Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- ▶ Flexibla parkeringsplatser.
- ▶ Kostnaden för bilparkering ska särredovisas för verksamheten.



Förtätning vid befintliga parkeringsytor

När staden förtätas finns ofta potential i att utveckla befintliga parkeringsytor. På så sätt kan marken användas på ett mer effektivt sätt.

Där befintlig parkering på kvartersmark tas bort behöver en utredning genomföras för att kartlägga hur de befintliga boendes parkeringsbehov ska lösas. Utredningen ska kartlägga befintlig bostadsmängd samt dess parkeringsutbud.

Parkeringsutbudet ska minst motsvara cykel- och bilparkeringstalet, inklusive mobilitetsåtgärder, för flerbostadshus. Utredningen ska godkännas av stadens trafikplanerare.

Uppföljning

För att säkerställa en långsiktighet i projekten ställs krav på inrapportering av åtgärder i exploateringskontorets uppföljningsportal. Uppföljningsportalen är ett verktyg för att följa upp stadens hållbarhetskrav. Byggaktören rapporterar in vilka åtgärder som genomförts och staden genomför stickprov. Om krav för mobilitet och parkering inte uppfylls har staden möjlighet att kräva ut viten.



	Förhandsbedömning	Start-PM	Samrådshandling	Granskningshandling	Antagandehandling	Bygglövsbedömning	
Stadsbyggnads-kontoret			Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.		
Exploaterings-kontoret	<p>Markanvisnings-bedömning</p> <p>Utredningsbeslut</p>		<p>Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.</p> <p>Godkänner inlämnad mobilitetsutredning</p>	Systemhandling	<p>Överenskommeelse om exploatering/exploaterin gsavtal och genomförandebeslut</p> <p>Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning</p>	<p>Granskar vald mobilitets- och parkeringslösning.</p> <p>24 månader efter färdigställt projekt genomförs uppföljning av mobilitets- och parkeringslösning.</p>	
Byggsaktör	Erhåller markanvisning och lägesbaserat parkeringstal		Tar fram en mobilitetsutredning med en redogörelse för hur de avser tillgodose mobilitet och parkering.		<p>Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning. Rapporterar in åtaganden i Uppföljningsportalen</p>	<p>Inför bygglövsbedömning redogör byggsaktören för den slutgiltiga parkeringslösningen och rapporterar in dessa i Uppföljningsportalen.</p>	

Figur 3. Mobilitets- och parkeringsprocess

Begreppsförklaring

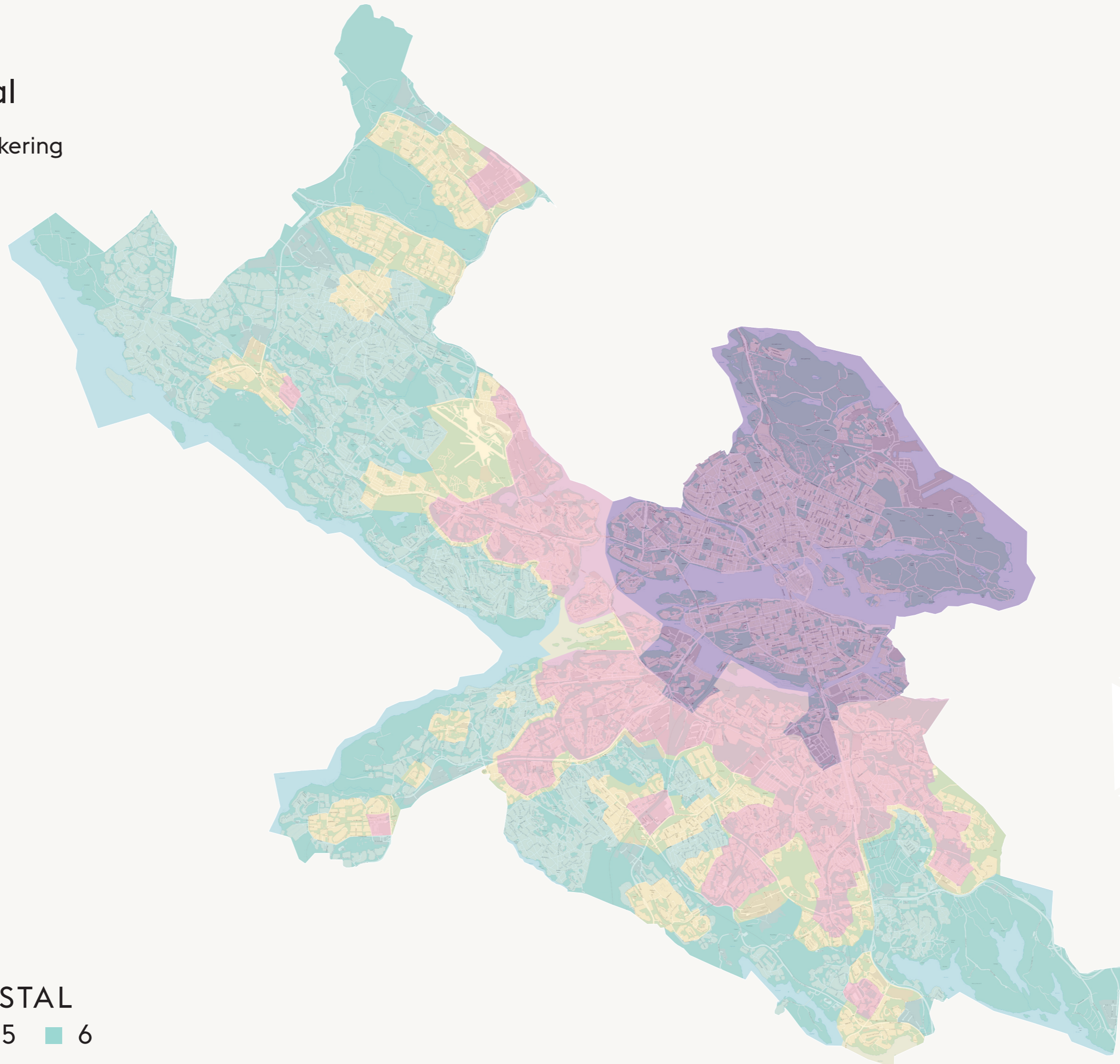
Tabell 4. Begreppsförklaring. En utökad begreppsförklaring för mobilitetsåtgärder finns i Bilaga C.

BEGREPP	FÖRKLARING
Parkeringstal	Mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Lägesbaserat parkeringstal	Ett parkeringstal med hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan egen bil.
Mobilitetsåtgärder	Åtgärder som syftar till att minska behovet av privatägd bil genom att erbjuda hållbara alternativa färdmedel till olika målpunkter.
Miniminorm	Den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Maxnorm	Den största mängden parkering som får tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Boendeyta (BOA)	Yta i byggnad avsedd som bostad.
Lokalyta (LOA)	Yta i byggnad avsedd som lokal.



Parkeringstal

Mobilitet och parkering



PARKERINGSTAL

■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6

Bilaga B

Utformning av cykelparkering

Mobilitet och parkering



Stockholms
stad

Utformning av cykelparkering

Byggaktören ska tillgodose behovet av cykelparkering på kvartersmark inom den aktuella fastigheten. Cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Utformningen ska ta hänsyn till cyklars olika däck, bredd och svängradier. Detta ställer krav på utformning av dörrars bredd, hissar samt friyta mellan cyklar, vilket specificeras i tabell 1 nedan.

Flerbostadshusens gårdar bör inte domineras av cykelparkering. Därför bör minst 75 procent av cykelparkeringarna lokaliseras inomhus.

Cykelparkeringen ska inte lokaliseras med andra funktioner som exempelvis lägenhetsförråd, balkonger eller barnvagnsrum.

Byggaktör ska redovisa hur kraven uppnås i en mobilitetsutredning

Tabell 1, utformning av cykelparkering, grundläggande utformningskrav.

CYKELPARKERING	KRAV	MÅTT
Minimimått mellan cykelställ	Se måttspecifikationer med inkluderade manövreringsytor i avsnitt om tpskisser. Pollare/bågar, CC: 1 m Cykelställ raka ramlås, CC: 0,7 m Cykelställ i olika höjd på hjulhållare, CC: 0,5 m med 0,35 m höjdskillnad Lastcykel ramlås, CC: 1,2 m	
Cykelställ med ramlås	Endast cykelställ med möjlighet att låsa fast cykelns ram godkänns.	
Cykelställ som inte begränsar däckbredd	Däckbredder är varierande. Cykelställ ska vara tillgängliga för varierande däckbredder.	
Tvåvåningsställ, hängmonterade		Tvåvåningsställ, CC: 0,5 m Minsta hindersfria takhöjd: 2,8 m Maxantal: 50 % av totala antalet platser
Utrymmeskrävande cyklar	Plats ska avsättas för parkering av cyklar som tar upp större utrymme, såsom lådcyklar, cykelkärror etc.	Minst antal: 10 % av det totala antalet Placering: Inomhus
Alla cykelställ ska vara förankrade i mark/vägg		

LOKALISERING	KRAV	MÅTT
Cykelställ ska inte lokaliseras med andra funktioner	Cykelställ/cykelförvaring lokaliseras inte i lägenheter, lägenhetsförråd, barnvagnsrum eller på balkonger.	
Cykelparkering ska placeras i nära anslutning till entré/hiss/ramp	Cykelparkering ska i första hand placeras i markplan. Om cykelparkering ordnas på annat plan än markplan ska det antingen finnas en tillgänglig hiss eller ramp.	
Avstånd utomhus	Avstånd till ingång ska vara maximalt 25 m.	max 25 m
Avstånd inomhus	Cykelparkering ska placeras i närhet till entré, med maximalt 3 dörrar som hinder.	max 3 dörrar

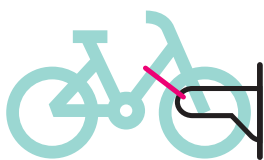
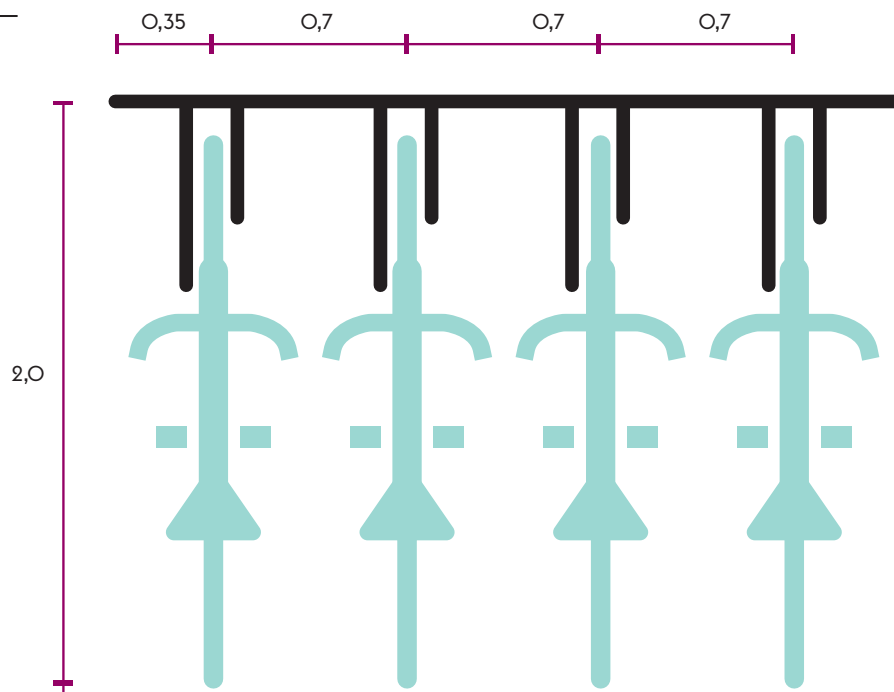
UTFORMNINGSKRAV FÖR FASTIGHETSÄGARE	KRAV	MÅTT
God framkomlighet, manövreringsutrymmen	Inom fastigheten ska manövreringsutrymmen (bredder och svänggradier med mera) säkerställas och dimensioneras efter en utrymmeskrävande cykel.	Se typskisser
Hissar	Om hiss till cykelparkering tillämpas krävs det att hiss anpassas för utrymmeskrävande cyklar. Cykelparkering ska placeras nära hiss och entré om de placeras på ett annat plan än markplan. Genomgående hiss är att föredra.	Minsta hissmått (B×L): 1,1×2,3 m
Dörrar	Samtliga dörrar som leder till och från cykelparkering ska förses med automatisk dörröppning. Dörröppningarnas bredd ska vara minst 1 meter. Om färdväg till cykelrum kräver passage genom flera dörrar är det en fördel med seriekopplad dörröppning.	Automatisk dörröppning Bredd i dörröppning: 1 m
Ramper	Om ramp till cykelparkering tillämpas krävs det att ramp har en maxlutning på 1:20.	Maxlutning för ramp: 1:20, 5 %
Korridorer	I invändiga korridorer till och från cykelparkering krävs en korridorsbredd som är dimensionerad för utrymmeskrävande cyklar.	Minsta korridorsbredd: 1,5 m

Lokalisering

Det finns ett stort utbud av olika typer av cykelställ och vilket ställ som lämpar sig bäst beror på platsens förutsättningar. Nedan listas de viktigaste grundtyperna och deras användningsområden. Alla mått anges i meter.

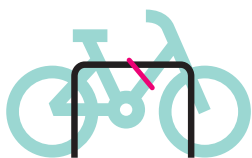
Cykelställ ska ha ett tillgängligt avstånd mellan platserna för att vara attraktivt.

Bild 2, centrumavstånd 0,7 krävs mellan cykelställ.



Ramlåsning

Cykelställ som möjliggör fastlåsning av ramen är ett krav. Ramlåsning ska erbjudas både inomhus och utomhus. Traditionella ställ som endast håller fast framhjulet är inte godkända. Det är även viktigt att välja en modell som erbjuder ett bra stöd i sidled så att cykeln inte välter.



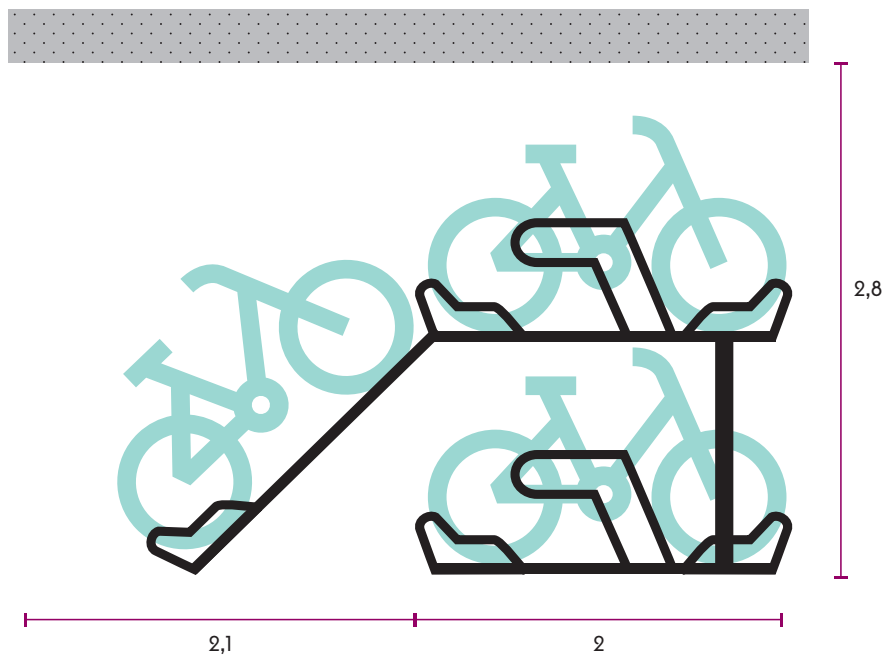
Cykelpollare/bågar

Cykeln kan låsas fast i ramen och samtidigt få ett bra stöd i sidled. Två cyklar kan låsas fast, en från vardera sida. Det finns specialutformade bågar/pollare anpassade för lastcyklar.

Bild 3, exempel på en båge där cykeln kan låsas fast i ramen och samtidigt få stöd i sidled.

Cykelställ i olika höjd

Cykelställ där vartannat framhjul är nivåförskjutet medför att besparing i bredd uppnås. Centrummättet kan då sänkas från 0,7 meter till 0,5 meter. Viktigt att höjdskillnaden mellan det låga och höga läget är tillräckligt stort för en funktionsvänlig parkering, som minst krävs en höjdskillnad på 0,35 meter.



Tvåvåningsställ

Tvåvåningsställ är lämpliga där behovet av cykelparkering är stort men ytan är begränsad. Tvåvåningsställ består av hjulhållande ställ med olika höjd. Utformningskrav av tvåvåningsställ är viktig för att cyklister ska kunna och vilja använda ställen. Tvåvåningsställ ska vara utrustade med hydraulik eller liknande för att säkerställa tillgänglighet till det övre våningsplanet för alla användare. Tvåvåningsställ är mer anpassat för långtidsparkering och passar inte alla cyklar eller användare, de ska därför maximalt användas för 50 % av den totala mängden cykelparkering.

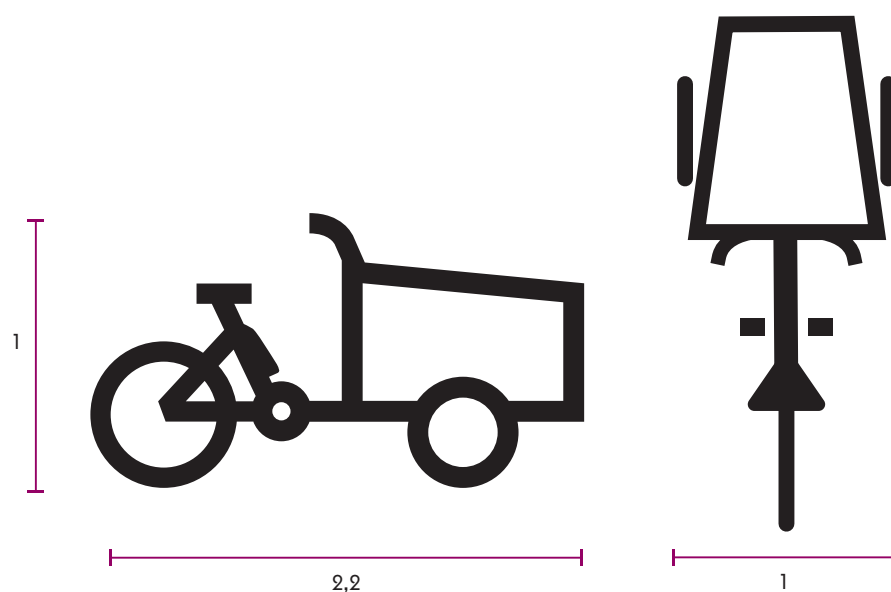
Typskisser och mått

Figurerna visar typskisser för utformning med måttförklaringar av cykelparkeringar. Alla mått anges i meter.

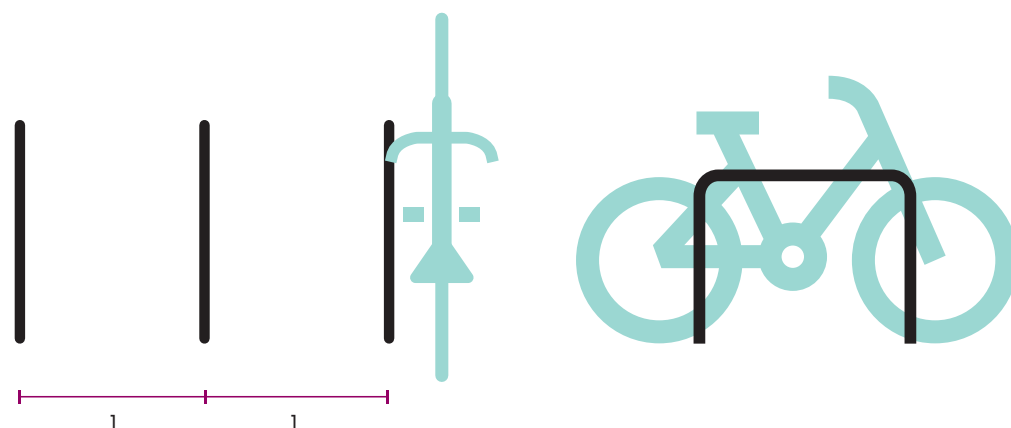
Figur 1. Bredd-, längd- och höjdmått för en cykel med barnstol.

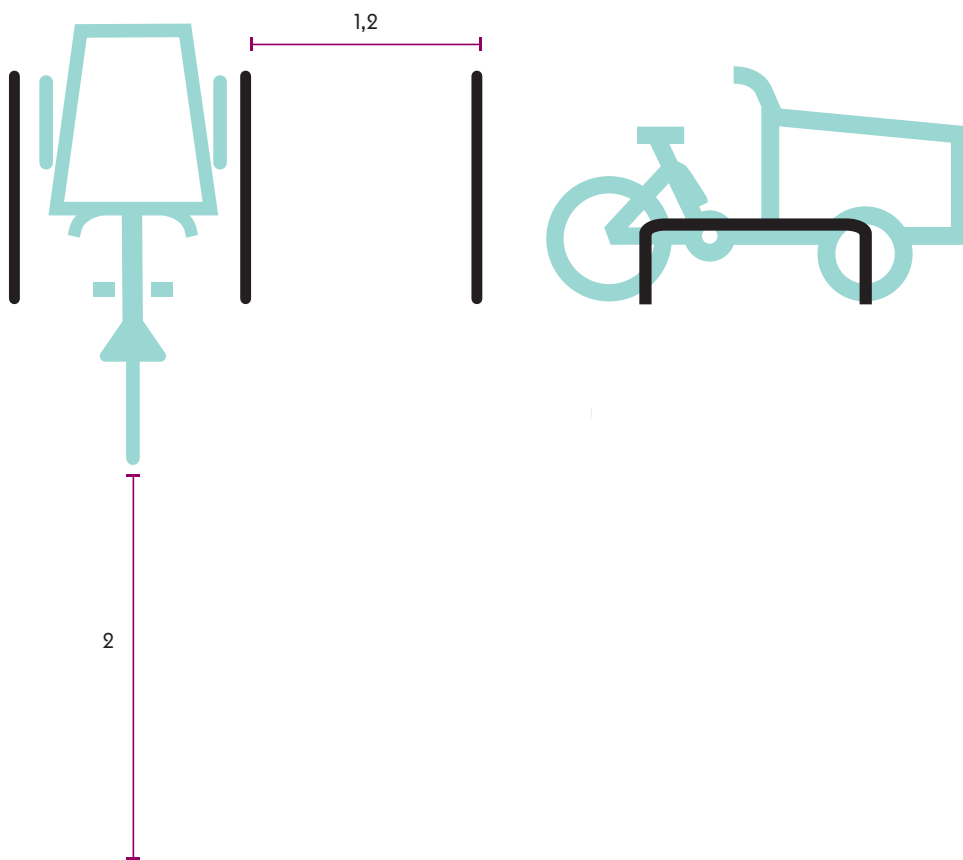


Figur 2. Bredd-, längd- och höjdmått för en utrymneskrävande cykel.



Figur 3. Cykelbågar/pollare ska ha ett cc-avstånd på 1 m för att rymma två vanliga cyklar. Cykelbågar rekommenderas då de ger möjlighet till ramlåsning och fungerar för flera olika typer av cyklar.

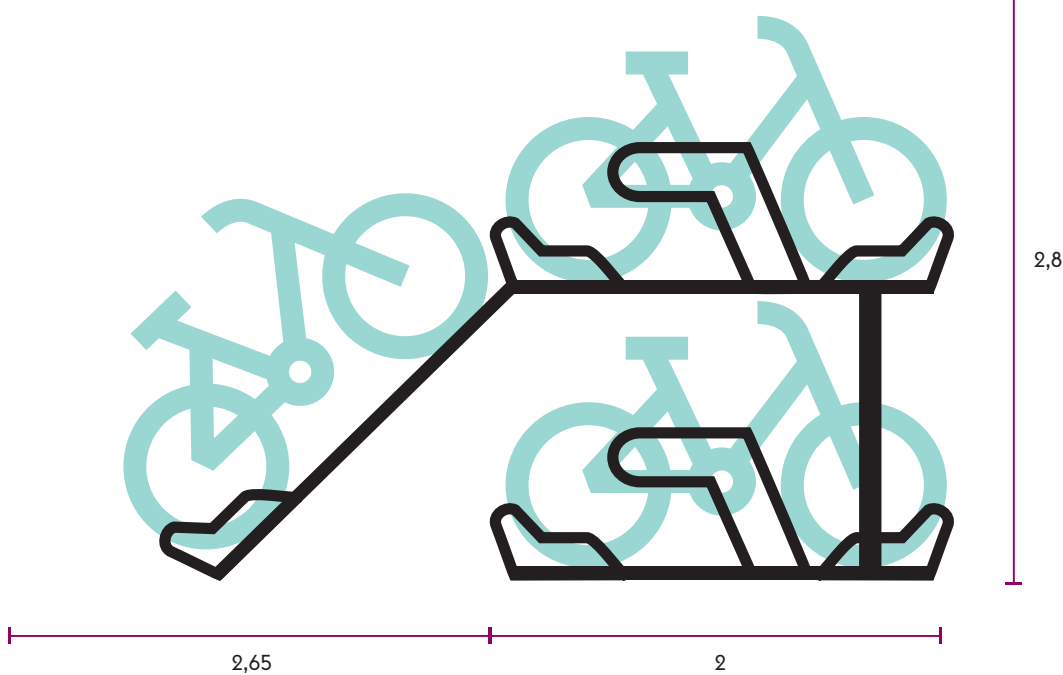




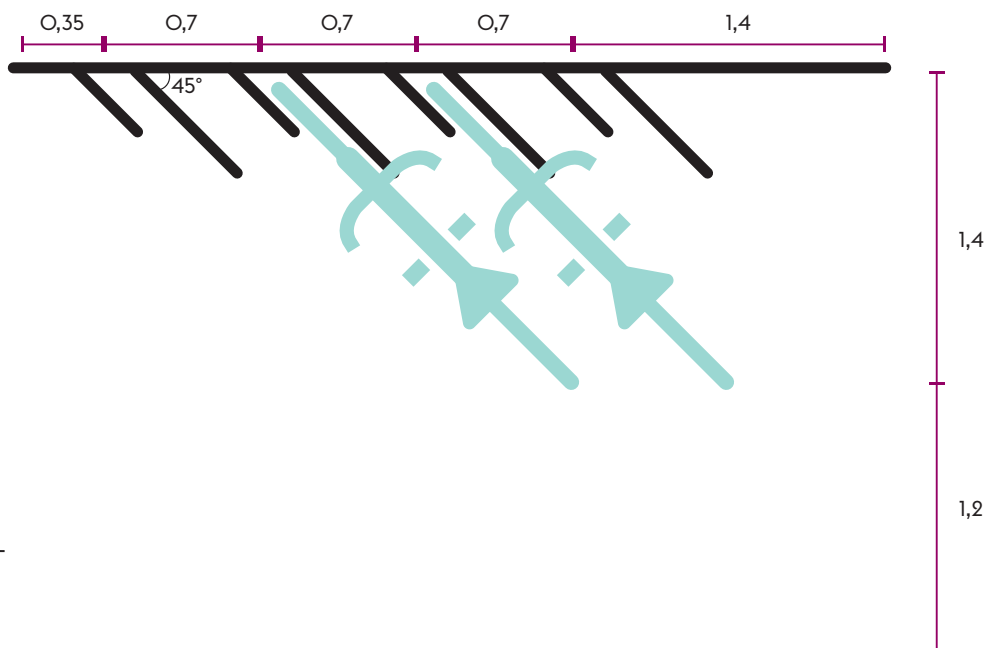
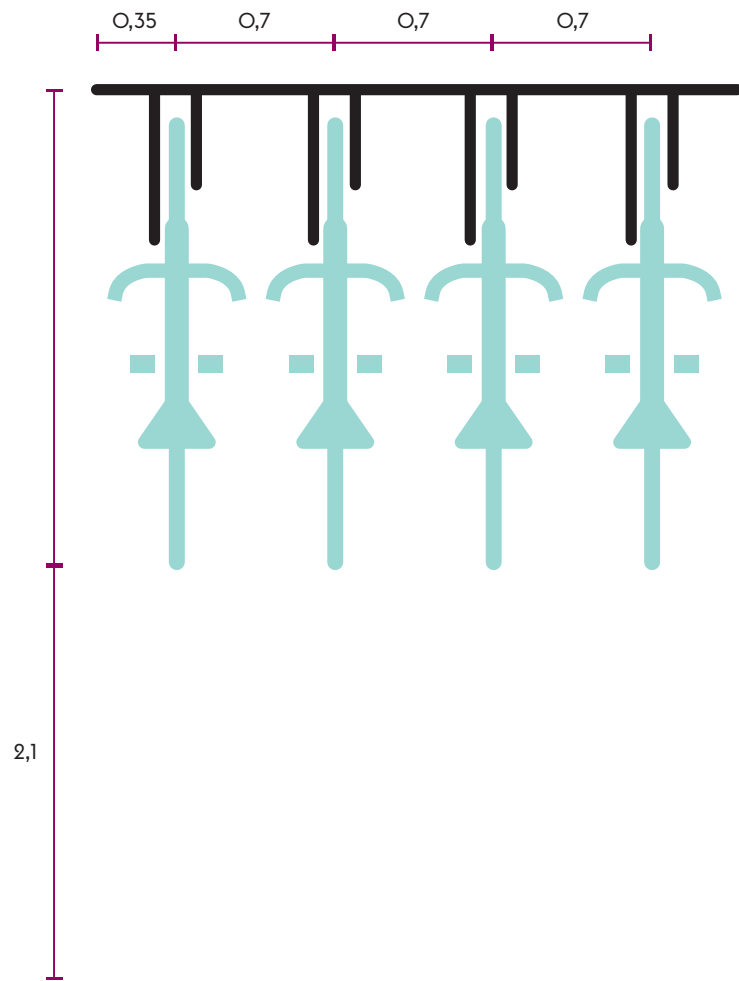
Figur 4. Låga cykelbågar används med fördel för att reservera plats för platskrävande cyklar. Platskrävande cyklar behöver ett manövreringsutrymme på 2 m



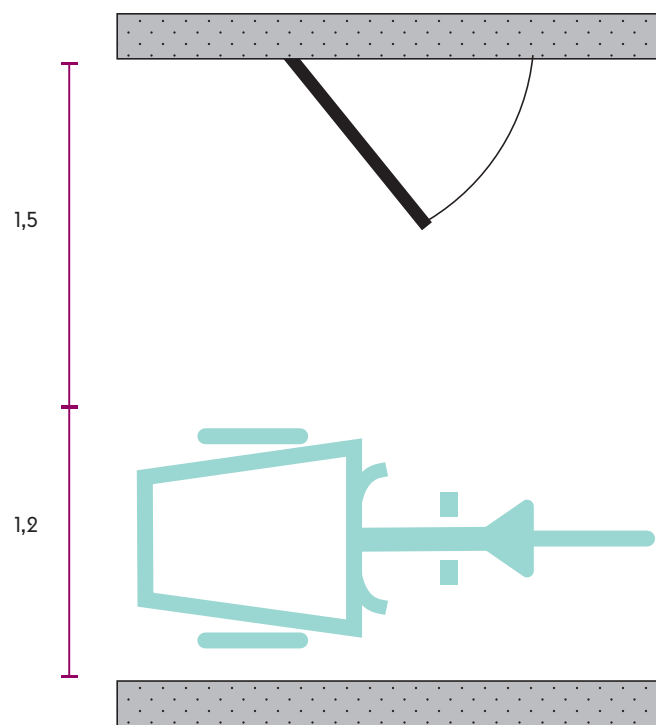
Figur 5. Fri höjd för dubbelvåningsställ, samt manövreringsutrymme.



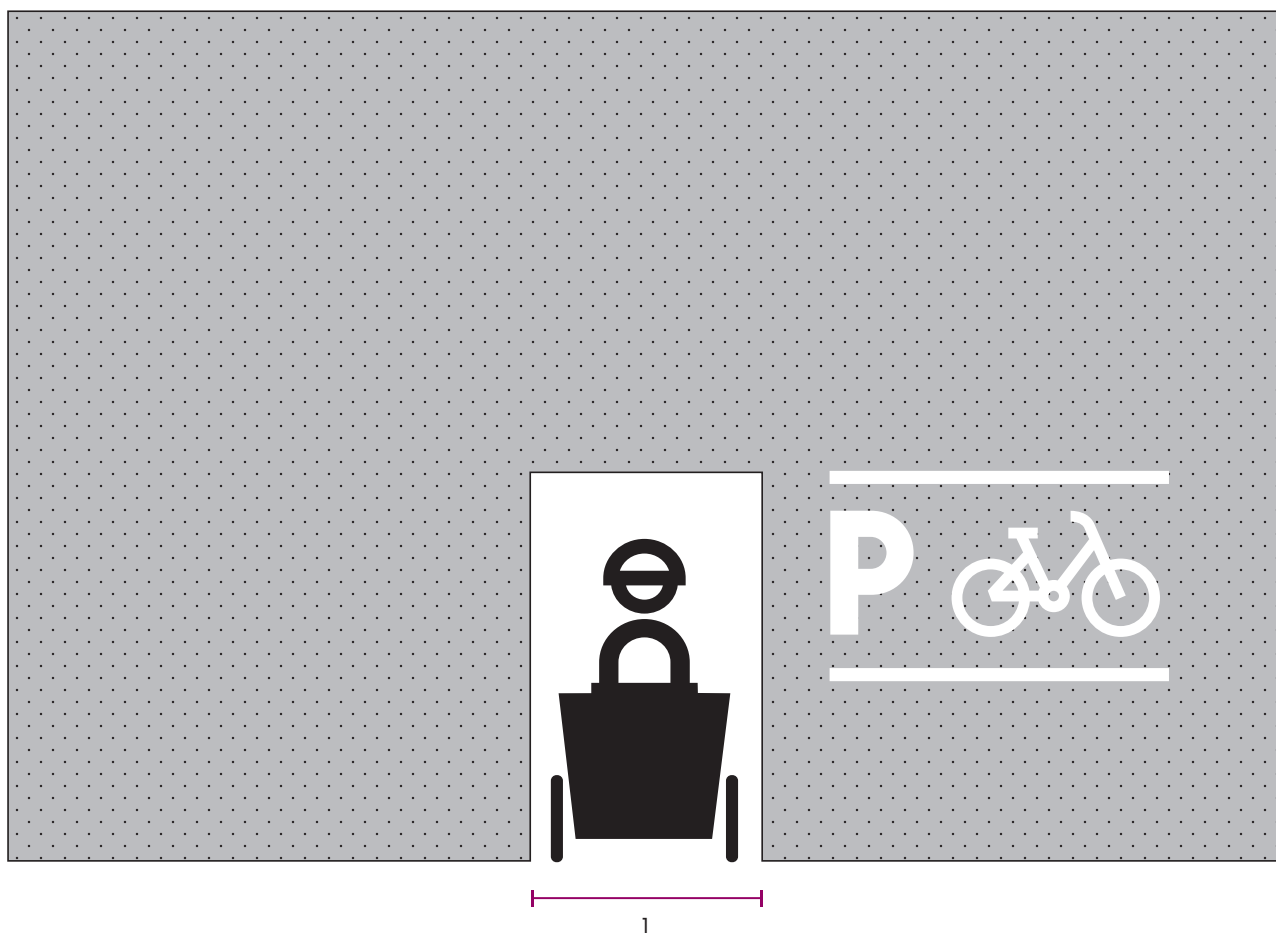
Figur 6. Mått för centrumavstånd mellan cykelställ samt mått för manövreringsutrymme.



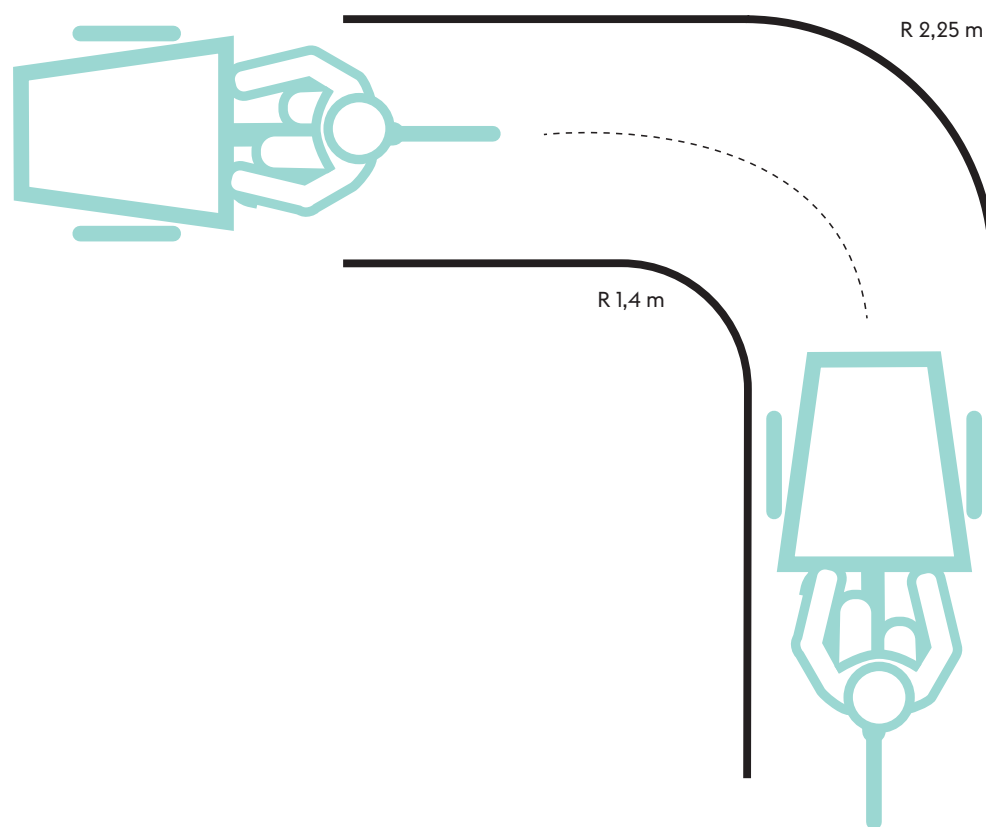
Figur 7. Mått för avstånd och vinkel vid snedställda cykelställ samt manövreringsutrymme



Figur 9. Kravställning på dörrbredd 1 m.



Figur 9. Svängradier
anpassade för lastcyklar





Bilaga C

Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder

Mobilitet och parkering



Stockholms
stad



Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder

I denna begreppsförklaring beskrivs hur mobilitetsåtgärderna ska fungera och utformas. Funktionen för samtliga mobilitetsåtgärder ska säkerställas under minst tio år från första inflyttning (det tidigaste datumet någon av dem för vilka mobilitetsåtgärderna är ämnade för kan flytta in i på fastigheten). Mobilitetsåtgärderna ska beskrivas i planbeskrivningen samt regleras i överenskommelse om exploatering eller exploateringsavtal.

Cykelvårdsstationer

Särskilda, tillgängligt och attraktivt placerade, ytor inomhus med möjlighet att tvätta cykeln, pumpa dess däck samt utföra mindre reparationer. Dessa ska utrustas med varmvatten samt slang med spolmunstycke, ställning där cykeln kan hängas upp i en flexibel arbetshöjd, kompressor driven luftpump med lufttrycksmätare och ventiladapter samt grundläggande verktyg för cykelreparationer (bl.a. skruvmejsel, stjärnmejsel, skiftnyckel, borste, däckverktyg och insexnyckelsats). Ytan för cykeltvätt ska vara väl avskild för att minska konsekvenserna av stänkande vätskor. Utöver detta kan även en bänk tillskapas för att underlätta fler reparationer. Utrustningen ska underhållas på ett sådant sätt att den förblir attraktiva och att funktionen säkerställs.

Cykelpool för el-assisterande lådcyklar

En cykelpool bestående av el-assisterade lådcyklar. Byggaktören ska stå för den fasta månadskostnaden inklusive serviceavtal. Serviceavtalet ska garantera väl underhållna och trafiksäkra fordon, kostnader för underhåll och reparationer samt vinterdäck och byte till dessa. Cykelparkeringsplatserna för poolcyklarna ska placeras på de mest attraktiva lägena på fastigheten och räknas utöver cykelparkeringsstalet, vid dessa ska det även finnas en väl utformad lösning för att ladda cykelns batteri. Till cykelpoolen ska det även finnas ett tillgängligt och lättanvänt bokningssystem med möjlighet till teknisk support.

Elbilspool

En bilpool bestående av eldrivna personbilar, av för målgruppen anpassad typ och storlek. Byggaktören står för den fasta månadskostnaden inklusive serviceavtal. Serviceavtalet ska garantera väl underhållna och trafiksäkra fordon, kostnader för underhåll och reparationer samt vinterdäck

och byte till dessa. Bilparkeringsplatserna för poolbilarna ska placeras på de mest attraktiva bilparkeringsplatserna inom fastighetens parkeringsbestånd och räknas utöver bilparkeringsstalet, dessa ska även vara utrustade med möjlighet till laddning av poolbil (minst 22 kW). Till bilpoolen ska det även finnas ett tillgängligt och lättanvänt bokningssystem med möjlighet till teknisk support.

Bilparkeringskostnad

Kostnaden för att tillskapa och underhålla parkeringsplatser ska särredovisas för de boende/verksamma. Detta betyder att de boende/verksamma ska kunna utläsa från bostadsrättsavgiften, hyresavin eller motsvarande den faktiska kostnaden för parkeringsplatserna, oavsett om de själva hyr en parkeringsplats eller ej.

Byggaktören bör arbeta mot att kostnaden för att tillskapa och underhålla bilparkeringsplatser ska bekostas av den slutgiltiga nyttjaren av dessa, det vill säga den som hyr den för att ställa sitt fordon där. På sikt bör hyran av parkeringsplats inte subventioneras av övriga boende eller verksamma i fastigheten på något sätt. Platser för besöksparkering bör även avgiftsbeläggas med en avgift som speglar kostnaden för att tillskapa och underhålla dessa.

Periodbiljett för kollektivtrafik

Erbjudande om en kostnadsfri 30-dagarsbiljett med Storstockholms Lokaltrafik (SL) ska erbjudas samtliga som flyttar in i fastigheten, dock endast till en per lägenhet, under perioden. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyrestagare ska de nya ägarna eller hyrestagarna få ta del av erbjudandet. Giltighetstiden för biljetten bör börja gälla från det datum den boende flyttar in.

Informationsåtgärder

Information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil. Detta kan till exempel vara information om var cykelparkering och cykelvårdsstationer finns, hur man använder bil- och cykelpool samt hur man får tillgång till erbjudandet om SL-biljett. Det ska även finnas information om områdets kollektivtrafikutbud och cykelstråk samt inspiration till ett mer hållbart resande och ett liv utan privatägd bil, genom till exempel kostnadsjämförelser, restidsberäkningar och utsläppsberäkningar till olika målpunkter samt realtidsinformation för kollektivtrafiken.

Informationen ska anpassas efter målgruppen, tillgängliggöras på relevanta språk och via lämpliga kanaler så att den når fram till de boende. Informationen ska delges inför köp eller tecknande av hyreskontrakt, vid inflyttning samt löpande minst två gånger per år. Den löpande informationen kan delges via exempelvis informationsskärmar, hemsidor, nyhetsbrev, fysiska informationstillfällen eller utskick till brevlådor – men bör ske genom en kombination av dessa för att nå ut till samtliga boende.

Prova-på-erbjudande

Erbjudande om att kostnadsfritt nyttja bil- och cykelpoolen motsvarande fyra timmar vardera ska erbjudas samtliga som flyttar in i fastigheten, dock endast till en per lägenhet, under perioden. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyrestagare ska de nya ägarna eller hyrestagarna få ta del

av erbjudandet. Erbjudandet bör vara tidsbegränsat till två månader från det datum den boende flyttar in.

Årligen återkommande cykelservice

Erbjudande om årligen återkommande kostnadsfri cykelservice för de boende. Cykelservicen bör äga rum vid fastigheten och under tider där de boende har möjlighet att delta, till exempel vardagkvällar och helger, förslagsvis under våren inför cykelsäsongen. Erbjudandet ska inkludera kostnaden för arbete samt mindre materialkostnader och bör vara tillgängligt under tillräckligt lång tid så att samtliga intresserade kan ta del av denna.

Utökning av cykel- och bilpool

Mängden fordon i poolen utökas med andra fordonstyper – exempelvis el- assisterade cyklar, cykelkärror, skåpbilar och släpvagnar efter behovsbedömning.

Öppen elbilspool

Bilpoolen öppnas upp för allmänheten och dimensioneras efter det tillkommande behovet så att tillgängligheten för de boende i fastigheten inte påverkas.

Utökat prova-på-erbjudande

Prova-på-erbjudandet för bil- och cykelpool utökas från fyra timmar till åtta timmar. Tidsbegränsningen för erbjudandet bör även utökas till tre månader.

Utökning av periodbiljett för kollektivtrafik

Erbjudandet om 30-dagarsbiljett utökas till 90-dagarsbiljett.

MaaS-tjänst

Hela fastighetens mobilitetserbjudande, inklusive SL-biljetter och prova-på-erbjudanden, samordnas i en digital ("mobility as a service") tjänst.

Hemleveranser

Erbjudande om att prova på hemleveranser med en rabatt motsvarande minst 1 procent av prisbasbelopp innevarande år, för år 2024 motsvarar detta 573 kr. Ska erbjudas samtliga som flyttar in i fastigheten, dock endast till en per lägenhet, under perioden. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyrestagare ska de nya ägarna eller hyrestagarna alltså få ta del av erbjudandet. Erbjudandet bör vara tidsbegränsat till tre månader från det datum den boende flyttar in.

Leveransskåp

Leveransskåp som möjliggör ett säkert mottagande av större/kylda varor även när den boende inte är hemma. Ska kunna nyttjas kostnadsfritt av de boende.

Kontorskollektiv-yta

En plats där boende kan utföra sitt arbete utan att lämna fastigheten, anpassas efter behov och ska inte vara beläget i lägenheten.

Prova-på-erbjudande hyrbil

Erbjudande om att prova på taxi/hyrbil med en rabatt motsvarande minst 1 procent av prisbasbelopp innevarande år, för år 2024 motsvarar detta 573 kr. Ska erbjudas samtliga som flyttar in i fastigheten, dock endast till en per lägenhet, under perioden. Varje gång en lägenhet byter ägare eller hyrestagare ska de nya ägarna eller hyrestagarna alltså få ta del av erbjudandet. Erbjudandet bör vara tidsbegränsat till tre månader från det datum den boende flyttar in.

Bilparkeringsplatser längre bort

Minst 80 procent av fastighetens parkeringsbestånd ska vara beläget minst 500 m, men max ca 1 000 m från fastigheten. Ett längre gångavstånd till bilparkering minskar bilanvändningen och ökar attraktiviteten av andra mer närliggande alternativ.

Tillståndsparkering

De boende kan inte hyra en specifik bilparkeringsplats utan delar istället samtliga bilparkeringsplatser med andra som hyr samt besökare till fastigheten.

Mycket attraktivt utformade cykelrum

Till exempel cykelrum med generösa ytor och stora öppna fönsterpartier utformade med vistelseytor och direkt tillgång utifrån och från trapphus.

Laddstationer

För nyttjandet anpassad möjlighet att på lämplig plats och på ett säkert sätt kunna ladda batteriet till sin eldrivna cykel.

Omklädningsrum

Rum för ombyte i närheten till cykelparkeringen med duschmöjlighet samt tillgång till torkskåp i tillräcklig mängd. Bör även kompletteras med möjlighet att låsa in föremål som behövs för att göra cykelpendlingen möjlig, exempelvis hjälm och ombyte.

