

Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun



STYRANDE DOKUMENT

| | |
|---------------------------------|--|
| Dokumenttitel | Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun |
| Diarienummer | MSN 24/30 |
| Kategori av styrdokument | Normerande |
| Fastställd av | Miljö och samhällsbyggnadsnämnden |
| Beslutsdatum | 2024-09-03 |
| Giltighetstid | Tills vidare |
| Omfattar | Normen omfattar miljö och samhällsbyggnadsnämnden samt alla verksamheter i Nyköpings kommun. |
| Dokumentansvarig | Enheten för strategisk samhällsplanering samt Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. |
| Uppföljning | Styrdokumentet följs upp kontinuerligt, minst en gång per mandatperiod. |

KATEGORIER AV STYRDOKUMENT

| | |
|----------------------|---|
| Organiserande | Förklarar, tydliggör och reglerar kommunens roll- och ansvarsfördelning samt vem som har rätt att fatta beslut. |
| Normerande | Beskriver kommunens förhållningssätt i en viss fråga eller ger direktiv för hur något ska utföras och syftar till att styra beteenden utifrån en gemensam värdegrund. |
| Aktiverande | Beskriver vad kommunen vill förändra eller uppnå inom specifika områden och syftar till att ge ett uppdrag att handla på ett visst sätt. |
| Reglerande | Anger villkoren för kommunal service och vilka krav kommunen ställer på de som lever, verkar och vistas i Nyköping. |

INNEHÅLL

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INLEDNING | 1 |
| 1.1 | Syfte | 1 |
| 1.2 | Strategi och norm – två dokument för arbetet med parkering | 2 |
| 1.3 | Grundförutsättningar | 2 |
| 2 | ZONINDELNING OCH STADSBYGGNADSTYPER | 4 |
| 3 | NORM | 6 |
| 3.1 | Norm för bostäder | 7 |
| 3.2 | Norm för verksamheter | 9 |
| | BILAGA 1 UTREDNINGAR, AMBITIONSnivåER OCH UTFORMNING AV CYKELPARKERING | 12 |
| 1.1 | Särskilda parkeringsutredningar för kategorier som saknar parkeringstal | 12 |
| 1.2 | Ambitionsnivåer | 13 |
| | Ambitionsnivåer för bostäder | 14 |
| | Ambitionsnivåer för verksamheter | 18 |
| | Process vid hantering av mobilitetsåtgärder och ambitionsnivåer | 21 |
| 1.3 | Utformning av cykelparkering | 23 |

BEGREPPSFÖRKLARING OCH DEFINITIONER

Boarea/bostadsarea (BOA) – BOA är den yta i en byggnad som upptas av bostadsändamål, det vill säga lägenheternas invändiga mått.

Bruttoarea (BTA) – Den sammanlagda arean av alla våningsplan i en byggnad. Bruttoarea begränsas av ytterväggens utsida.

Flexibla parkeringstal – Beroende på omfattningen av mobilitetsåtgärder som fastighetsägare erbjuder boende, anställda och deras besökare, kan parkeringstalen variera. Parkeringstalen är till stora delar flexibel för bil.

Min-norm – Parkeringsnormen är ett sätt för kommunen att styra kravet på parkering vid nybyggnation. Normen anger en siffra som ska motsvara antal parkeringsplatser för fordon som kan vara lämplig på denna plats. En min-norm betyder att den som bygger måste bygga minst det antal parkeringar som angetts i parkeringsnormen.

Mobilitet – Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. Kan ses som synonymt med rörlighet. En växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart i vardagen och att gods kan transporteras effektivt på stadens villkor.

Mobilitetshus – parkeringshus som utöver bilparkering även innehåller olika former av tjänster som underlättar för ett mer hållbart resande. Exempel på innehåll kan vara cykelpool, bilpool och servicetjänster.

Mobilitetsåtgärd/mobilitetstjänst - en eller flera åtgärder som ger boende och verksamma incitament och möjlighet att resa på annat sätt än med egen bil. En mobilitetsåtgärd eller -tjänst kan vara fysisk åtgärd, tjänst eller kampanj som bidrar till förändrade resvanor och lägre bilinnehav.

Parkeringsnorm – Kommunen tar fram en parkeringsnorm där det framgår vilka parkeringstal som ska användas vid nybyggnad för olika bostäder och verksamheter i olika områden i kommunen.

Tillgänglighet - En övergripande definition av tillgänglighet är: *den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället.* Tillgänglighet är också ett begrepp som särskilt används för att beskriva hur väl en verksamhet, plats eller lokal fungerar för människor med funktionsnedsättning. Begreppet är ett samlingsbegrepp för både fysisk tillgänglighet och användbarhet.

1 INLEDNING

En övergripande målbild i Nyköpings kommuns översiktsplan för bebyggelse i centralorten är förtätning, funktionsblandat och grönt. Detta kan leda till att exempelvis flerbostadshusens gårdar blir för små och det finns en risk att en stor del av gården upptas av cykelställ och bilparkering. Det är viktigt att hitta en balans mellan parkering och friyta för att skapa en trivsamt och funktionell miljö för boende. Bil och cykelparkering får inte dominera intrycket av gården. Plan- och bygglagen, PBL, ställer ett uttalat krav på att det ska finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Denna ska tillgodoses på tomten eller i närheten av denna. Finns inte tillräckligt utrymme på gården för att anordna både parkering och friyta ska i första hand friyta anordnas. Är gården liten, innebär det att parkeringen helt eller delvis får lösas på annan plats inom fastigheten eller annan plats.

1.1 Syfte

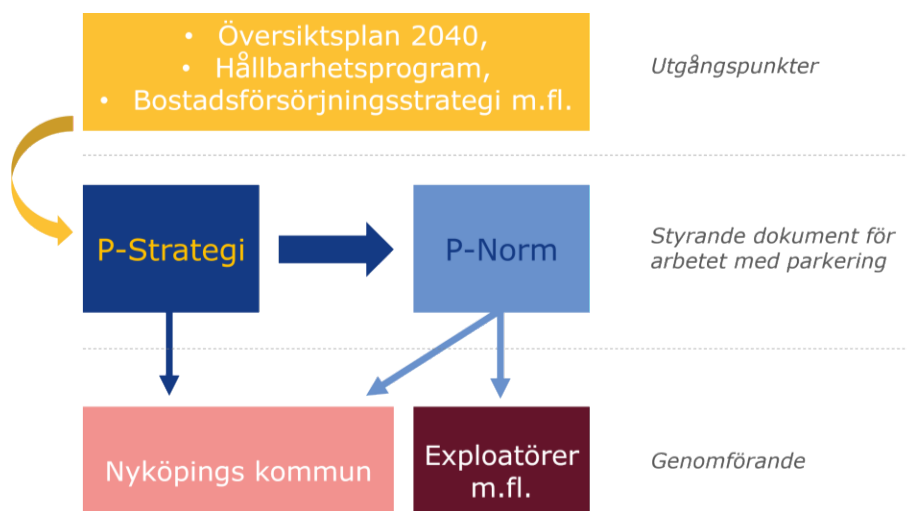
Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsgivning för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsnormen är riktlinjer inom kommunens gränser och är inte juridiskt bindande. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Normen anger flexibla parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter och fungerar som ett stöd för bedömning av parkeringsbehov, utformning av parkering samt tillämpningen av mobilitetsåtgärder.

Parkeringsnormen är en min-norm och anger minst antal parkeringsplatser som ska ordnas. Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering annat än när kommunen själv är fastighetsägare.

1.2 Strategi och norm – två dokument för arbetet med parkering

Föreliggande dokument är framtaget enligt den inriktning som anges i parkeringsstrategi för Nyköpings kommun, vilken anger mål och strategier för parkeringsplaneringen i kommunen. Parkeringsstrategin bygger i sin tur på Översiktsplan 2040, hållbarhetsprogram, bostadsförsörjningsprogram med flera.



Sammanfattningsvis ska Mobilitets- och parkeringsnormen tillsammans med parkeringsstrategin bidra till:

- **Hållbart resande** där en större andel än idag väljer att resa med gång, cykel och kollektivtrafik istället för bil
- **Effektiv markanvändning** där bilparkerings andel av markutnyttjande minskar till förmån för bostadsbyggande, gröna och blåa värden.
- **Attraktiv stadsutveckling** där stads-, -livs-, - och boendemiljöns värden utvecklas och stärks för de människor som bor, verkar och vistas i ett område
- **Sammanvägd tillgänglighet** genom planering, lokalisering och reglering av parkering.

1.3 Grundförutsättningar

Detaljplan

I detaljplaner behöver det visas att plan- och bygglagens krav på utrymme för bil- och cykelparkering kan tillgodoses. I detaljplaneprocessen bör det belysas hur stort parkeringsbehovet kan tänkas bli, möjligheter till eventuellt samnyttjande, parkeringsköp eller säkerställas på annat sätt. Planarbetet ska även visa på hur angöring och parkering för rörelsehindrade kan ordnas enligt Boverkets byggregler, BBR.

Varken på plankartan eller i planbeskrivningen ska specifika parkeringstal anges. Däremot bör det i planbeskrivningen finnas hänvisning till kommunens strategi och norm för parkering samt beskrivningar för hur parkering kan anordnas.

Bygglov

I bygglovsskedet är det fastighetsägarens skyldighet att redovisa långsiktiga parkeringslösningar så att kraven i plan- och bygglagen och Boverkets byggregler uppfylls. 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. Enligt PBL ska det på en tomt eller i närheten av den finnas utrymme för parkering, lastning och lossning i skälig utsträckning. Parkeringstalen anger hur många cykel- och bilparkeringsplatser som krävs vid byggnation. Parkeringsnormen speglar kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal platser.

Bygglövsbefriade parkeringsplatser

Att anlägga parkeringsplatser är bygglovspliktigt (Plan- och byggförordningen, PBF 6 kap 1§ 8.). Det krävs dock inte bygglov om det på fastigheten endast finns en- och tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det krävs inte heller bygglov om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg (PBF 6 kap 2§ 3.). Detta innebär att det inte heller krävs bygglov eller rivningslov för att avlägsna parkeringsplatser som är bygglovsbefriade. Ansvar för att ordna parkering för fastighetens behov är dock alltid fastighetsägarens även om det inte krävs bygglov för att anlägga eller ta bort parkeringsplatser.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverket och på annat sätt kunna använda tomten, om det inte med hänsyn till terräng och förhållanden i övrigt anses orimligt (PBL 8 kap 9§ 5.). Enligt Boverkets byggregler ska parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga ordnas efter behov. Behovet tillgodoses på kvartersmark och kommunen kan inte upplåta allmän platsmark för specifika personer som har RHP-tillstånd.

Laddplats för bil

En laddplats är en parkeringsplats där ett elfordon kan laddas. Sedan maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen, PBF. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i vissa fall även krav på laddningspunkter.

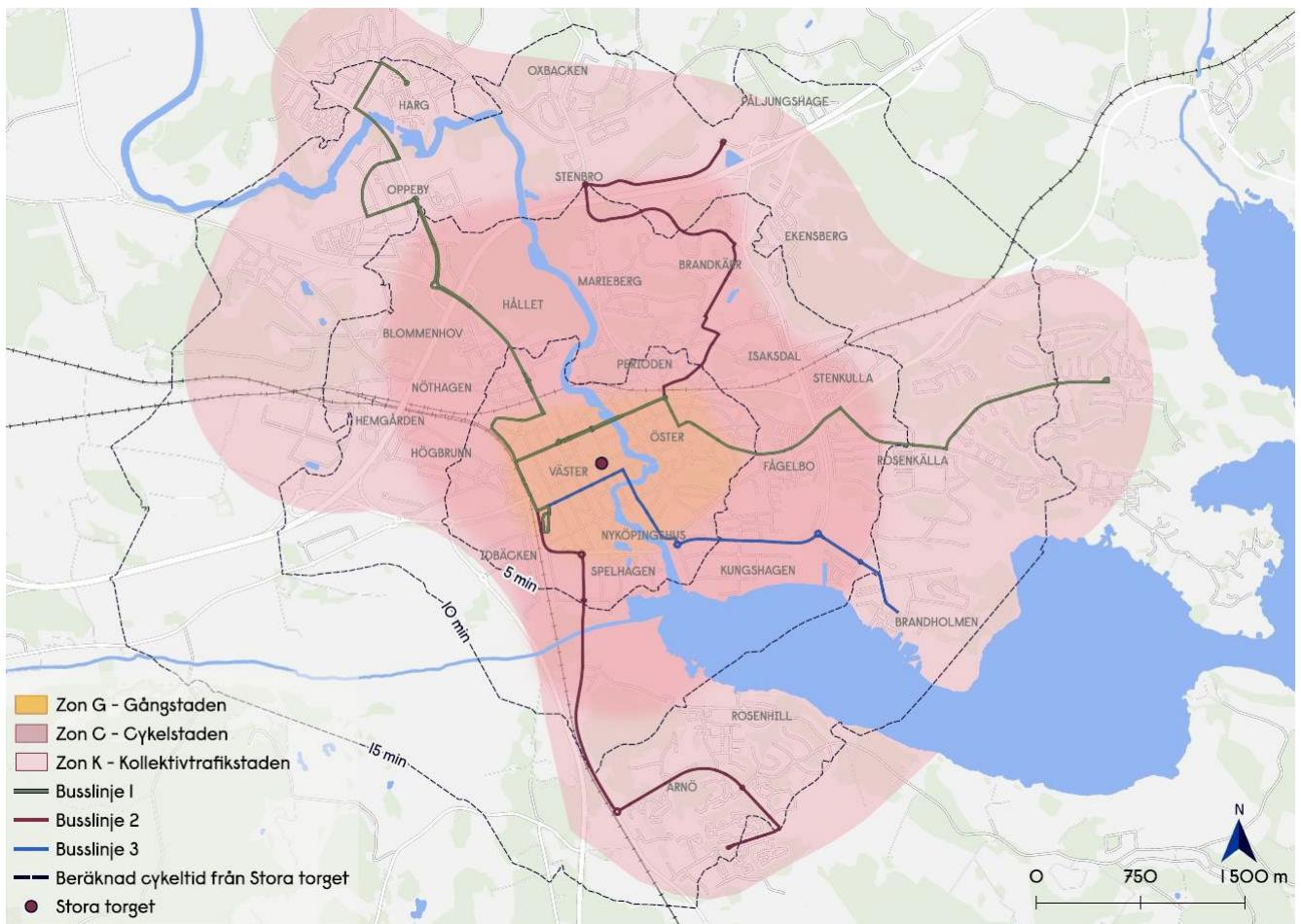
2 ZONINDELNING OCH STADSBYGGNADSTYPER

Efterfrågan på parkering och förutsättningar för hållbart resande ser olika ut i olika delar av kommunen. Efterfrågan kan variera beroende på tillgång till kollektivtrafik, gång- och cykelstråk, stadsbyggnadstyper samt närhet till service.

Parkeringsnormen delas in i fyra zoner, *Gångstaden*, *Cykelstaden*, *Kollektivtrafikstaden* och den *Landsbygd*. Zonindelningen bygger på en bedömning av olika tillgänglighetsfaktorer som närheten till service, restid till olika målpunkter, utbudet av kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur.

Utöver zonindelningen kan det slutgiltiga parkeringstalet påverkas genom att det anpassas till befintliga och planerade stadsbyggnadstypen för kvarter eller områden. Stadsbyggnadstyperna syftar till att klassificera och kategorisera byggnader, kvarter och områden primärt efter dess *funktion* som i första hand styrs av dess tilltänkta användning.

Stadsbyggnadstyper kan tillsammans med zonindelningen bidra till mer anpassade parkeringstal. En kombination av zonindelning och stadsbyggnadstyper passar även bättre när olika delar av kommunens långsiktigt utvecklas. Ett exempel är Nöthagen som ligger inom zon C men karakteriseras av stadsbyggnadstyp 1, vilket leder till ett för stadsdelen mer anpassat parkeringstal.



Figur 1 Kartan visar zonindelningen, kollektivtrafiklinjerna i centralorten och hur långt en kommer med cykel på 5 min, 10 min respektive 15 min från Stora torget.

ZON G: GÅNGSTADEN

Omfattar stadskärnan med utgångspunkten att det är korta gångavstånd till stadsmiljö med handel, service, arbetsplatser och övriga besöksmål. Här finns mycket goda förutsättningar för god mobilitet och hållbara resor som inte genererar större behov av bilparkering.

STADSBYGGNADSTYP 1

Stadsdelar med tät bebyggelse av rutnätskaraktär som huvudsakligen har kommersiell verksamhet i gatuplan och bostäder eller kontor i flera plan ovanpå. Huvudsaklig bostadsform är flerbostadshus.

ZON C: CYKELSTADEN

Sträcker sig precis utanför Nyköpings stadskärna med utgångspunkt att det är god sammanvägd tillgänglighet till service och andra viktiga målpunkter. Gång, cykel och kollektivtrafik med hög turtäthet utgör tillsammans viktiga parametrar för god mobilitet.

STADSBYGGNADSTYP 2

Stadsdelar som har en blandning av bostäder och verksamheter. De kan förekomma i separata delar av stadsdelen, i olika kvarter eller blandat inom kvarteren. Huvudsaklig bostadsform är flerbostadshus.

ZON K: KOLLEKTIVTRAFIKSTADEN

Omfattar ytterområdet där kollektivtrafikförsörjningen är god och/eller det tar 10–15 min att cykla till service och andra viktiga målpunkter till Nyköpings stadskärna och till mindre centrum och handel.

STADSBYGGNADSTYP 3

Glesare stadsdel där huvudsaklig bostadsform är villor och radhus. Begränsat inslag av verksamheter.

ZON L: LANDSBYGD

Omfattar resterande delar av kommunen, där boende och verksamheter i stor utsträckning är beroende av bilen för relativt stor andel av sina resor. Bilparkering är således en viktig förutsättning.

STADSBYGGNADSTYP 4

Övriga delar av kommunen där de andra stadsbyggnadstyperna inte går att tillämpa.

3 NORM

Parkeringsnormen för bil är flexibel och utgår ifrån olika nivåer som redovisas i tabellerna på kommande sidor. Genom att implementera mobilitetsåtgärder kan fastighetsägaren reducera antalet bilparkeringsplatser. Åtgärderna måste dock anses ge förutsättningar för minskat bilinnehav hos boende eller verksamma och underlätta för nyttjandet av alternativa färdmedel. Tillämpning av mobilitetsåtgärder är inget krav utan en möjlighet för fastighetsägare som vill kunna anlägga färre bilparkeringsplatser än vad grundnivån anger. Flexibiliteten kan inte användas för zon L där förutsättningarna kollektivtrafik och cykel skiljer sig från övriga zoner.

Bilaga 1.2 innehåller beskrivning av vilka mobilitetsåtgärder som krävs för att uppnå medelnivå och omfattande nivå.

Bilaga 1.3 är ett komplement till parkeringsnormen och innehåller grundläggande utformningskrav för cykel oavsett ambitionsnivå.

Vad är mobilitetsåtgärder?

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för fysiska eller beteendepåverkande åtgärder som möjliggör eller gynnar ett hållbart resande. Förutom fysiska eller beteendepåverkande åtgärder kan det också omfatta digitala tjänster, därför det som ibland även benämns mobilitetstjänster.

Exempel på mobilitetsåtgärder:

Cykelpool
Cykelverkstad
Bilpool
Kollektivtrafikkort
Informationstavlor
Leveransskåp
Prissättning och reglering
Samlade parkeringsanläggningar och mobilitetshus.

AMBITIONSNIVÅER

Grund

Grundnivån omfattar grundtal för bilparkering och grundläggande utformningskrav för cykel. Kraven redovisas under bilaga 1.3 och tabell 6

Medel

Medelnivån omfattar mobilitetsåtgärder som tillsammans med egen bil blir ett attraktivt alternativ. Grundläggande tillgänglighet ska vara uppfylld.

Omfattande

Om förutsättningar för färdmedelsförändring varit vägledande vid planeringen, grund och medelnivå uppfylls och omfattande mobilitetsåtgärder vidtas kan omfattande ambitionsnivå användas. För att lyckas med detta krävs innovativa lösningar anpassade efter projektet.

Mer om mobilitetsåtgärder och dess ambitionsnivåer finns i bilaga 1.

3.1 Norm för bostäder

Flerbostadshus

För flerbostadshus gäller parkeringstal baserade på BOA. Om BOA inte är känt ännu kan 85 % av BTA antas vara BOA. Utformningskrav för grundläggande tillgänglighet måste uppfyllas oavsett ambitionsnivå, se bilaga 1.3. Flexibiliteten kan inte användas för zon L eftersom förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och mobilitetsåtgärder skiljer sig från övriga zoner.

Cykel

| Cykelparkering per 1000 kvm BOA (BTA) | Boende | Besökare | Totalt |
|---------------------------------------|--------|----------|--------|
| Boende och besökare | 20 | 2 | 22* |

* Utformningskrav för grundläggande tillgänglighet måste uppfyllas, se bilaga 1.3.

Bil

Parkeringsnormen för bil utgår från tre nivåer. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stor parkeringsefterfrågan kan bli. Utöver grundnivå finns även medel och omfattande nivå som innehåller mobilitetsåtgärder.

| Bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA (BTA) | | | |
|---|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| | Grundnivå varav 10% besökare | Medelnivå* varav 10% besökare | Omfattande nivå* varav 10% besökare |
| Zon G | 8 | 6 | 4 |
| Zon C | 9 | 7 | 6 |
| Zon K | 10 | 8 | 7 |
| Zon L | 13 | | |

*Nivå av mobilitetsåtgärder

En- och tvåbostadshus

Att anlägga parkering vid en- och tvåbostadshus kräver inte bygglov. Det gäller dock endast om det på fastigheten finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det är rimligt med 2 bilplatser ifall det handlar om privat parkering på egen mark oavsett placering i kommunen. Detta för att besökande inte ska tvingas parkera på gatan. De hus som har en gemensam parkeringsyta att dela på får dock ett lägre parkeringstal och då tillämpas normen för gemensam parkering. Cykelplatserna bedöms inte nödvändigt att reglera för en- och tvåbostadshus.

| Bilparkeringsplatser per bostad | | |
|--|--------------------|--------------------|
| En- och tvåbostadshus | Enskild, parkering | Gemensam parkering |
| Boende | 2 | 1,4 |
| Besökare | - | 0,1 |

Vård- och omsorgsboende

Vård- och omsorgsboende avser en boendeform där hyresgästen har ett visst behov av vårdstöd. Parkeringsbehovet varierar beroende på vilket stöd hyresgästen har samt förmåga att cykla eller köra bil. Hyresgästen bor i gruppboende eller egen lägenhet. En utredning behöver alltid redogöra hyresgästens, anställdas och besökarnas behov av cykel- och bilparkering, mer om särskild parkeringsutredning finns i bilaga 1.1.

Seniorboende

För äldreboende utan vård, typ seniorboende, behöver alltid en utredning redogöra hyresgästens behov av cykel- och bilparkering.

3.2 Norm för verksamheter

Valet av färdmedel till och från arbetsplatser styrs i stor utsträckning av parkeringsmöjligheterna. Ibland kan det vara billigare att parkera bilen på arbetet än hemma vilket uppmuntrar till ökat bilresande.

Detta avsnitt redovisar parkeringstal för kontor, utbildning, handel och andra särskilda besöksmål. För verksamheter gäller parkeringstal baserade på BTA. Utformningskrav för grundläggande tillgänglighet måste uppfyllas oavsett ambitionsnivå, se bilaga 1.3.

Kontor

Cykel

Normen för cykel kan inte reduceras, normen som presenteras nedan gäller för alla zoner.

| Cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA | | | |
|---|-----------|----------|----------|
| | Anställda | Besökare | Totalt * |
| Zon G | 20 | 2 | 22 |
| Zon C | 17 | 2 | 19 |
| Zon K | 14 | 2 | 16 |
| Zon L | 11 | 1 | 12 |

* Utformningskrav för grundläggande tillgänglighet måste uppfyllas, se bilaga 1.3.

Bil

Parkeringsnormen för bil utgår från tre nivåer. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stor parkeringsefterfrågan kan bli. Utöver grundnivå finns även medel och omfattande nivå som innehåller mobilitetsåtgärder. Flexibiliteten kan inte användas för zon L eftersom förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och mobilitetsåtgärder skiljer sig från övriga zoner.

| Bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| | Grundnivå inkl. besökare | Medelnivå* inkl. besökare | Omfattande nivå* inkl. besökare |
| Zon G | 9 | 5 | 0 |
| Zon C | 11 | 7 | 2 |
| Zon K | 13 | 9 | 4 |
| Zon L | 15 | | |

*Nivå av mobilitetsåtgärder

Skola och förskola

En utredning behöver redogöra elevernas, anställdas och besökarnas behov av cykel- och bilparkering. Enligt Plan- och bygglagen ska barnens friytor prioriteras före ytor för parkering.

För barn är trafikmiljöer ofta komplicerade, ständigt skiftande miljöer som utmanar deras säkerhet. I detaljplan regleras markanspråk för trafikmiljöer vilket får stora konsekvenser för barns livsmiljöer. Det är viktigt att ta hänsyn till att olika åldersgrupper inom gruppen barn. Parkering tar mycket utrymme och i tätbebyggda områden riskera att konkurrera ut sådan användning som främjar barns utveckling och välmående. En bra ambition är att skapa bilfria zoner runt skolorna och avlämningsplatser en bit bort från skolorna.

Angöring och parkering med bil, varuleveranser och sophämtning ska separeras från huvudentré och barnens stråk, både i rum och tid. Angöring av varuleveranser och sophämtning ska ske utan backande rörelser. Besöksparkeringen för bilar kan ordnas som tillfälliga angöringsplatser/korttidsparkering.

Barnvagnsparkering

Det är viktigt att väderskyddade barnvagnsparkeringar finns vid alla förskolor. Denna ska särskiljas från cykelparkeringen.

Cykel

Efterfrågan på cykelparkering för skolever kan variera mycket beroende på läge och årskurs. En tumregel är att ju äldre barnen är desto fler cykelparkeringar. För skolor med årskurs F-2 och förskolor finns det även behov av korttidsparkering för cykel för vårdnadshavare som lämnar/hämtar.

Bil

För skolor med årskurs F-2 och förskolor finns det även behov av korttidsparkering för bil för vårdnadshavare som lämnar/hämtar. Vid skolor och förskolor finns det behov av bilparkering för anställda också.

Grundläggande är att parkeringstalen ska hållas låga då skolor av naturliga skäl ska placeras i områden med hög tillgänglighet för samtliga transportslag och därför ska hållbara resor uppmuntras.

Handel

Handel kan variera kraftigt i parkeringsbehov beroende på läge men också vad som säljs. En särskild utredning behövs vid större anläggningar. Utredningen behöver ta hänsyn till om det handlar om parti- eller detaljhandel, sällanköpsvaror eller dagligvaror samt om det handlar om skrymmande varor eller inte. Etableringens storlek avgör också det tänkta upptagningsområdet för kunder, vilket i sin tur påverkar parkeringsbehovet. Det bör göras en tydlig analys av vilken typ av handelsetablering som planeras och sedan anpassa parkeringstalen.

Särskilda besöksmål

Verksamheterna inom denna kategori är så olika att det är svårt att räkna fram ett generellt parkeringstal för både cykel- och bil. Exempel på särskilda besöksmål kan vara hotell, restauranger och café, idrottsanläggningar och sporthallar, bibliotek, samlingslokaler, biograf, vårdcentraler och sjukhus. En särskild utredning behövs vid större anläggningar för både cykel och bil.

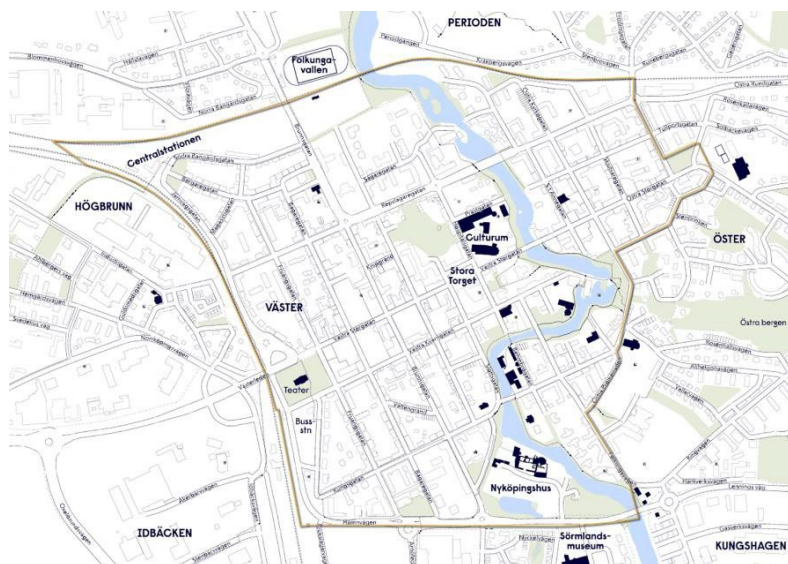
Angöring av varuleveranser och sophämtning ska ske utan backande rörelser.

Övriga arbetsplatser/Inrättningar

Under denna kategori ingår allt ifrån större industriverksamheter där det finns väldigt få anställda per yta till mindre vårdcentraler som är ganska personaltäta. Parkeringstalen bör därför baserat på antalet anställda (inklusive besökande) istället för yta. En särskild utredning behövs.

Ändrad användning av befintlig lokal i Nyköpings stadskärna

Vid ändrad användning av befintliga lokaler, inom kategorierna handel, kontor och särskilda besöksmål behöver parkeringsplatser för både cykel och bil inte räknas om. Det gäller exempelvis om en affärslokal ska omvandlas till restaurang eller tvärt om. Detta undantag gäller när fastigheten redan är bebyggd och Nyköpings kommun avgör om det är relevant för just den fastigheten. Vid förtätning eller ändrad användning av en redan bebyggd fastighet inom stadskärnan kan det i vissa fall vara omöjligt att ordna parkering på ett tillfredställande sätt inom den egna fastigheten.



Figur 2 | karten ovan markeras Nyköpings stadskärna

BILAGA 1

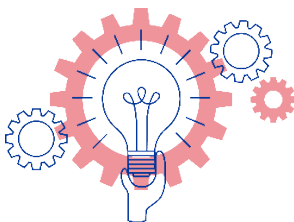
UTREDNINGAR, AMBITIONSnivåer och UTFORMNING AV CYKELPARKERING

Följande delar under bilaga 1 är ett komplement till parkeringsnormen och syftar till att ge riktlinjer men även inspiration i arbetet med mobilitetsåtgärder.

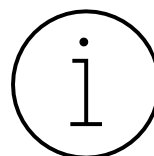
Följande symboler har använts för att hänvisa läsaren och för att förtydliga vad som är krav, inspiration och information.



Krav



Inspiration



Information

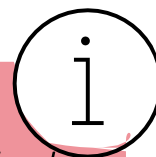
1.1 Särskilda parkeringsutredningar för kategorier som saknar parkeringstal

För många kategorier är det svårt att utgå ifrån parkeringstal, speciellt vid anläggningar som inte utförs så ofta, exempelvis idrottsarenor, större handelsetableringar eller biografteater. Parkeringsnormen hänvisar till särskilda utredningar vid etablering av nya skolor, detta på grund av att säkerställa en väl utredd och riktig bedömning för en mer känslig kategori som berör barn och unga. Parkeringsutredningen ska utreda parkeringsbehovet för cykel, bil och presentera mobilitetsåtgärder som kan utgöra ett attraktivt alternativ till bil.

Särskilda parkeringsutredningar är inte samma sak som mobilitet- och parkeringsutredning som har som syfte att redovisa planerade mobilitetsåtgärder och inte förslag på parkeringstal som denna utredning har.

Parkeringsutredningen bör innehålla följande:

- Redogöra för hyresgästers, anställdas och besökares behov av cykel- och bilparkering.
- Förslag på parkeringstal för cykel och bil.
- Förslag på utformning av cykel- och bilparkering så att den harmoniserar med och knyter an till omgivningen.
- Utreda möjligheterna till samnyttjande om ett sådant finns.
- Förslag till god gestaltning anpassad till omgivande bebyggelse.



1.2 Ambitionsnivåer

Parkeringsstalen för bilparkering är flexibla och bygger på olika ambitionsnivåer. Tillämpning av mobilitetsåtgärder är en möjlighet för fastighetsägare som vill anlägga färre bilparkeringsplatser än vad grundnivån anger. Mobilitetsåtgärderna kan kombineras och ersättas med andra likvärdiga åtgärder som kommuner bedömer ha samma effekt.

Grundnivå

Grundnivån omfattar grundläggande utformningskrav för cykel. Kraven redovisas under bilaga 1.3 och tabell 6

Medelnivå

Medelnivå omfattar mobilitetsåtgärder på medelnivå vilka redovisas i tabell 1 och 4.

Omfattande nivå

Mobilitetsåtgärder på omfattande nivå redovisas i tabell 2 och 5 och ska även uppfylla åtgärder på medelnivå



Platsens potential och målgrupp!

Vid val av mobilitetsåtgärder är det viktigt att fundera kring vilken potential olika åtgärder kan ha på en specifik plats och målgrupp. Den bedömningen behöver göras i samråd mellan kommun och exploatör. Vem bor och arbetar i området? Vilka resmönster kan man tänka sig att de har? Är det en homogen grupp med liknande förutsättningar? Är det viktigt att alla i området attraheras av tjänsterna eller är det tillräckligt att rikta in sig på en viss målgrupp?

Hur ser förutsättningarna för mobilitet ut?

Även förutsättningarna för mobilitet är viktigt att analysera, hur långt är det till målpunkter som skola, förskola, service, handel och större arbetsplatsområden? Hur ser kollektivtrafikutbudet ut i fastighetens närhet och vad är avståndet till hållplats? Är förutsättningarna att välja färdssätt lika över dygnet och veckan? Hur är möjligheten att parkera med bil i området? Hur ser förutsättningar för cykel ut?

Information och kommunikation är A och O!

För att ge rätt förväntningar till kommande hyresgäster eller köpare är det viktigt att exploatören/fastighetsägaren kommunicerar en riktig bild över fastighetens mobilitetsutbud. Det är viktigt oavsett vilka mobilitetsåtgärder som implementeras och hur många parkeringsplatser som ska finnas. Genom att informera inför försäljning eller uthyrning minskar risken för missnöje och missförstånd.

Ska fastigheten överlåtas/säljas vidare efter byggnation är det viktigt att den tillträdande ägaren eller styrelsen blir informerad om de villkor som gäller för parkering och mobilitetsåtgärder.

Informations- och kommunikationsinsatser är även viktiga i samband med inflyttning för att introducera de nya hyresgästerna eller köparna till det mobilitetsutbud som finns. En enkel demonstration av en mobilitetsåtgärd kan bidra till att en ovan användare vågar testa den, vilket ökar sannolikheten för att tjänsten kommer att användas. Sådana insatser kan också riktas till en tillträdande bostadsrättsstyrelse eller till en fastighetsvärd som i sin tur kan lära upp nyinflyttade.

Ambitionsnivåer för bostäder



Tabell 1 Mobilitetsåtgärder på medelnivå för bostäder

I tabellen redovisas exempel på mobilitetsåtgärder som tillsammans motsvarar medelnivå. Åtgärderna kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder som Nyköpings kommun bedömer ha samma effekt. Om mobilitetsåtgärderna ska ha största möjliga effekt är det viktigt att ta hänsyn till målgrupp, vilka som kommer bo i fastigheten.

| | |
|--|--|
| Cykelpool | <ul style="list-style-type: none"> • Minst en elcykel och en eldriven lådcykel per 4500 kvm BOA och minst en elcykel och en eldriven lådcykel ska finnas tillgänglig vid inflyttning. • Cykelpoolen ska placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stödsäkra utrymmen • Mer om generella krav för fordonspooler finns under tabell 3 |
| Cykelfacilitet | <ul style="list-style-type: none"> • 50% av cykelparkeringen för boende ska ordnas inomhus. Med cykelparkering inomhus avses ett låsbart utrymme med väggar och tak. Det ska vara ett utrymme som inte går att ta sig in i utan kod, nyckel eller motsvarande. |
| Cykelverkstad | <ul style="list-style-type: none"> • Cykelverkstad med pump, arbetsbänk och vatten • Ett låst utrymme med tak och omslutande väggar • <i>Om möjligt bör det finnas utrustning för cykeltvätt, kan arrangeras utomhus. Oljeavskiljare ska finnas i anslutning till cykeltvätten.</i> |
| Information och välkomstpaket | <ul style="list-style-type: none"> • Innan och i samband med inflyttning sker kampanjer för bostadens mobilitetsåtgärder och information om förutsättningarna för att resa hållbart. Det är tydligt vid marknadsföring av bostäder att antalet bilplatser är begränsade. • Informationskampanjer ska ske kontinuerligt. |
| Leveranstjänster | <ul style="list-style-type: none"> • Utrymme och tillgång till tjänster för utlämning/inlämning av paket, till exempel leveransskåp. |
| Kollektivtrafikkort | <ul style="list-style-type: none"> • Prova på kollektivtrafik under minst 3 månader för samtliga hushåll. • Kortet är kopplad till hushållet (ett per hushåll) och ska erbjudas nya hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare som flyttar in under en period om minst 5 år. |
| Digital informationstavla | <ul style="list-style-type: none"> • Digital informationstavla eller realtidsinformation som informerar om mobilitetsåtgärder, kollektivtrafik och övrig information om hållbart resande som komplement till föregående åtgärd. • Dessa bör placeras synligt och vid platser där boende rör sig, till exempel entréer. |
| Synliggör parkeringskostnaden | <ul style="list-style-type: none"> • Bilparkeringen avgiftsätts utifrån den verkliga anläggningskostnaden. Kostnaden för hyra av bilparkering utgör en separat avgift i avtal och betalningsavier. |
| Andra mobilitets- och innovationsåtgärder | En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital. |



Tabell 2 Mobilitetsåtgärder på omfattande nivå för bostäder

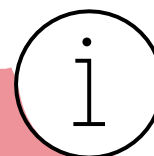
Om förutsättningar för färdmedelsförändring varit vägledande vid planeringen av bostäderna, medelnivå uppfylls och omfattande åtgärder likt nedan avses vidtas för bostäderna kan mobilitetstal omfattande användas. Åtgärderna kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder som Nyköpings kommun bedömer ha samma effekt. För att uppnå omfattande nivå ska fastighetsägaren erbjuda de boende ett väl sammanvägt och ambitiöst paket som innebär att hälften av alla hushåll, beroende på zon, ska kunna bibehålla samma mobilitet även utan bil.

| | |
|--|--|
| Bilpool | <ul style="list-style-type: none">• Minst 1 bilpoolsbil per 4500kvm BOA och minst en bilpoolsbil ska finnas tillgänglig vid inflyttning.• Mer om generella krav för fordonspooler finns under tabell 3 |
| Cykelparkering i markplan | <ul style="list-style-type: none">• Cykelrum ordnas i huvudbyggnadens bottenvåning, markplan ej källare. |
| Cykelpool för alla behov | <ul style="list-style-type: none">• Utöver ellådcykel erbjuds till exempel, cykelvagn, sparkcyklar och vikcyklar. |
| Kombinerad mobilitetstjänst | <ul style="list-style-type: none">• Rabatterat abonnemang eller annan förmån hos en kombinerad mobilitetstjänst |
| Cykelanpassad fastighet | <ul style="list-style-type: none">• Stor vikt har lagts vid att utforma och anpassa fastigheten och projektet efter cyklisters behov. Fastigheten är välanpassad för att det ska vara lätt att använda sin cykel, till exempel genom anpassade dörrbredder, automatisk dörrar/port öppning och möjligheter att ta med lådcykeln i hissen och in i lägenheten. Cykelparkering kan också ordnas i direkt anslutning till varje lägenhet på loftgång, förgårdsyta, cykelförråd eller andra likvärdiga lösningar (ej lägenhetsförråd och balkong). Åtgärden kan enbart godkännas om placering och utformning av parkeringen inte strider mot krav på brandskydd. |
| Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning /mobilitetshus | <ul style="list-style-type: none">• Vid större kvarter med flera bostadsområden anordnas bilparkeringen utanför den egna fastigheten i en gemensam parkeringsanläggning för att öka möjligheten till samnyttjande, bidra till gårdar med blåa och gröna. Hur stor andel av bilparkeringsplatserna som anordnas i gemensamma anläggningar bedöms från fall till fall. Vad som bedöms som större kvarter eller stadsdel är en avvägning mellan BOA, kvartersstruktur, stadsbyggnadstyp, täthet etc. |
| Rådgivning | <ul style="list-style-type: none">• Boende får i god tid innan inflyttning mobilitetsrådgivning och information i syfte att få till en förändring av resvanor och behov av egen bil. |
| Andra mobilitets- och innovationsåtgärder | <ul style="list-style-type: none">• En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital. |



Tabell 3 Generella krav för alla fordonspooler

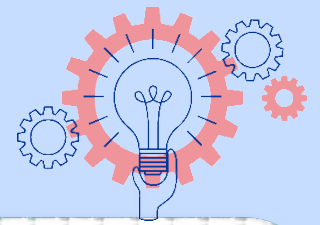
- Poolfordonens parkering finns inom 400 meter från bostaden. Finns en etablerad pool inom detta avstånd kan fastighetsägaren tillgodogöra sig den, om antalet fordon i poolen är tillräckligt för det ökade kundunderlaget eller kan utökas för hantering av behovet.
- Fastighetsägaren har det långsiktiga ansvaret att ordna tjänsten och kan över tid behöva förändra tjänst/parkeringsyta.
- I tjänster där fordon delas mellan hushåll ska serviceavtal med lokal handlare eller poolföretag ingå.
- Medlemskap bekostas av exploatören/fastighetsägaren för berörda hushåll/verksamhet i minst 5 år från första inflyttning. Medlemskap är kopplad till lägenheten och ska erbjudas nya hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare som flyttar in under perioden.
- Minst 5 kostnadsfria resor erbjuds varje hushåll vid första inflyttning.
- Vid första inflyttningen ska det erbjudas en demonstration, kunskapsspridning, prova på dag eller invigning av tjänsten där Nyköpings kommun gärna deltar. Information om hur tjänsten fungerar finns tillgänglig över tid.
- När/om en avgift tas ut, ska kostnaden för de boende inte överstiga fordonspoolens driftkostnad.
- Ett heltäckande bokningssystem som underhålls och administreras ska finnas.
- Poolcyklarna/bilarna ska ha egna parkeringsplatser utöver parkeringstalen.



Fordonspoolernas placering och funktion

Ett antal fordonspooler bör placeras på parkeringens mest attraktiva läge för att de ska vara lättillgängliga. Ur tillgänglighetssynpunkt och för att öka belägningsgraden och poolens attraktivitet är det bättre att placera inom fastigheten än i en parkeringsanläggning längre bort.

För att bilpoolsbilarna ska få högre beläggning och nyttjandegrad får dessa gärna vara öppna även för allmänheten.



*Bild 1 Cykelrum inomhus i markplan
Foto: Labeat Bickaj*



Bild 2 Cykelservicestation. Foto: Skövde bostäder



*Bild 3 Genomgående hiss som rymmer
platskrävande cykel. Foto: Jennie
Fasth, Happyride*



*Bild 4 Lättillgänglig placering av bilpool
Foto: Labeat Bickaj*



*Bild 5 Leveransskåp och
realtidsinformation i entrén. Foto:
Sophia Hammarberg, Malmö stad.*



*Bild 6 Vädskyddad cykelparkering i
komplementbyggnad på gård. Foto: Labeat Bickaj*

Ambitionsnivåer för verksamheter



| Tabell 4 Mobilitetsåtgärder på medelnivå för verksamheter | |
|--|--|
| <p>I tabellen redovisas exempel på mobilitetsåtgärder som tillsammans motsvarar medelnivå. Åtgärderna kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder som Nyköpings kommun bedömer ha samma effekt. Om mobilitetsåtgärderna ska ha största möjliga effekt är det viktigt att ta hänsyn till målgrupp, vilka som kommer att jobba i fastigheten.</p> | |
| Dusch och omklädningsrum | <ul style="list-style-type: none">• Utrymmet ska finnas inom eller i nära anslutning till den byggnad där användaren arbetar. |
| Cykelpool | <ul style="list-style-type: none">• Cykelpool kopplat till fastigheten, vilket kan nyttjas för tjänsteresor.• Cykelpoolen ska placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stöldsäkra utrymmen. Mer om generella krav för poolfordon finns i tabell 3. |
| Goda cykelfaciliteter | <ul style="list-style-type: none">• Servicestation med pump och verktyg.• Förvaringsbox och laddning av cykelbatterier |
| Självfinansierad parkering | <ul style="list-style-type: none">• Synliggör parkeringskostnader genom att avgifts sätta bilparkeringen utifrån den verkliga anläggningskostnaden.• Parkering subventioneras inte av verksamheten/arbetsgivaren och hyran av bilparkering utgör en separat avgift i avtal och avier. |
| Information | <ul style="list-style-type: none">• Kontinuerlig information till medarbetarna om hållbart resande• Informera att det finns begränsat antal bilplatser. |
| Andra mobilitets- och innovationsåtgärder | <ul style="list-style-type: none">• En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital. |

Tabell 5 Mobilitetsåtgärder på omfattande nivå för verksamheter



| | |
|---|---|
| <p>Om förutsättningar för färdmedelsförändring varit vägledande vid planeringen av bostäderna, medelnivå uppfylls och omfattande åtgärder likt nedan avses vidtas för bostäderna kan mobilitetstal omfattande användas. Åtgärderna kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder som Nyköpings kommun bedömer ha samma effekt. För att uppnå omfattande nivå ska fastighetsägaren erbjuda de verksamma ett väl sammanvägt och ambitiöst mobilitetspaket.</p> | |
| Årlig mobilitetspott | <ul style="list-style-type: none"> Anställda får en mobilitetspott jämförbart med friskvårdsbidrag. Pengarna/poängen kan användas till kollektivtrafikkort, cykelservice, ny cykel, kollektivtrafikkort etc. |
| App-tjänst för information, mobilitet och delning | <ul style="list-style-type: none"> App-tjänster för bokning av cykel, bil där de anställda kan erhålla information om resor, samåkning eller utbyta erfarenheter. |
| Cykelanpassad fastighet | <ul style="list-style-type: none"> Stor vikt har lagts vid att utforma och anpassa fastigheten och projektet efter cyklisters behov. Fastigheten är välanpassad för att det ska vara lätt att använda sin cykel, till exempel genom anpassade dörrbredder, automatisk dörrar/port öppning och möjligheter att ta med lådcykeln i hissen och in i lägenheten. |
| Cykelservice | <ul style="list-style-type: none"> Årlig cykelservice inkl. dubbdäck för vintercykling för tjänstecyklarna. |
| Rådgivning | <ul style="list-style-type: none"> De anställda får i samband med anställning individanpassat mobilitetsrådgivning i syfte att få fler att åka hållbart. |
| Resepolicy | <ul style="list-style-type: none"> Resepolicy som främjar hållbart resande vilket också kommuniceras och följs upp kontinuerligt. |
| Andra mobilitets- och innovationsåtgärder | <p>En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital.</p> |



Bild 7 Cykelrum/lounge på markplan för personal inklusive cykelservice. Foto: Wihlborgs

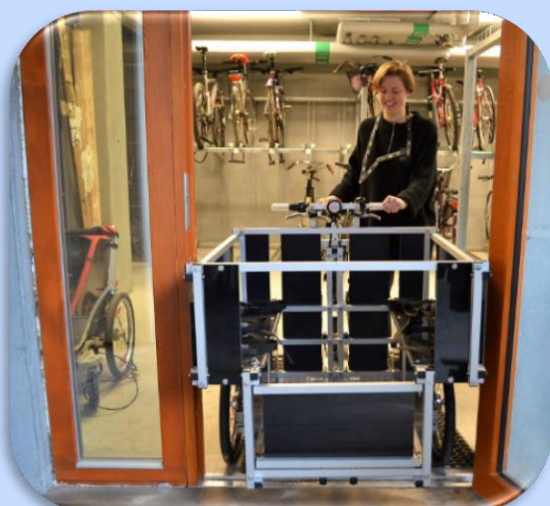
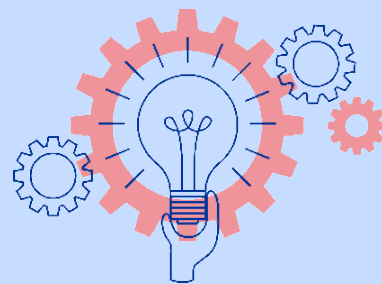


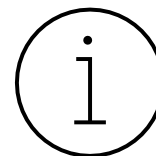
Bild 8 Extra breda dörrar med automatisk funktion. Foto: Jennie Fasth, Happyride



Bild 9 Pollare med ramlåsning för besökare. Foto: Labeat Bickaj



Bild 10 Vädskyddad cykelparkering för verksamhetens cyklar och personal intill cykelbana. Foto: Labeat Bickaj



Process vid hantering av mobilitetsåtgärder och ambitionsnivåer

Mobilitets-och parkeringsutredning

Om en fastighetsägare avser att jobba med mobilitetsåtgärder på medel eller omfattande nivå behövs en utredning som beskriver hur mobiliteten ska fungera. Ansvaret för att ta fram en parkering och mobilitetsutredning åligger fastighetsägaren/exploatören och kommunen har en rådgivande roll under arbetsprocessen. Mobilitets- och parkeringsutredningen redovisas normalt i samband med att detaljplanen upprättas och innehåller planerade åtgärder som ska minska parkeringsbehovet. I de fall där en äldre detaljplan finns och ingen utredning gjorts, ska en utredning redovisas i samband med bygglovsansökan. Alla mobilitetsåtgärder som införs ska vid ett senare tillfälle utvärderas av fastighetsägaren.

Mobilitetsavtal med kommun

Alla mobilitetsåtgärder, både fysiska och icke fysiska ska säkerställas genom mobilitetsavtal. Det krävs att fastighetsägaren kan visa att mobilitetsåtgärderna är långsiktiga och även kan styrka det genom att visa upp avtal eller liknande handlingar. Vissa intentioner och ambitionsnivåer kan med fördel beskrivas eller hänvisas i avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal. Med mobilitetsavtal avses en överenskommelse mellan exploatören/fastighetsägaren och kommunen där den förra erbjuder en reduktion på parkeringstalet i utbyte mot mobilitetsåtgärder.

Avtal med tredje part

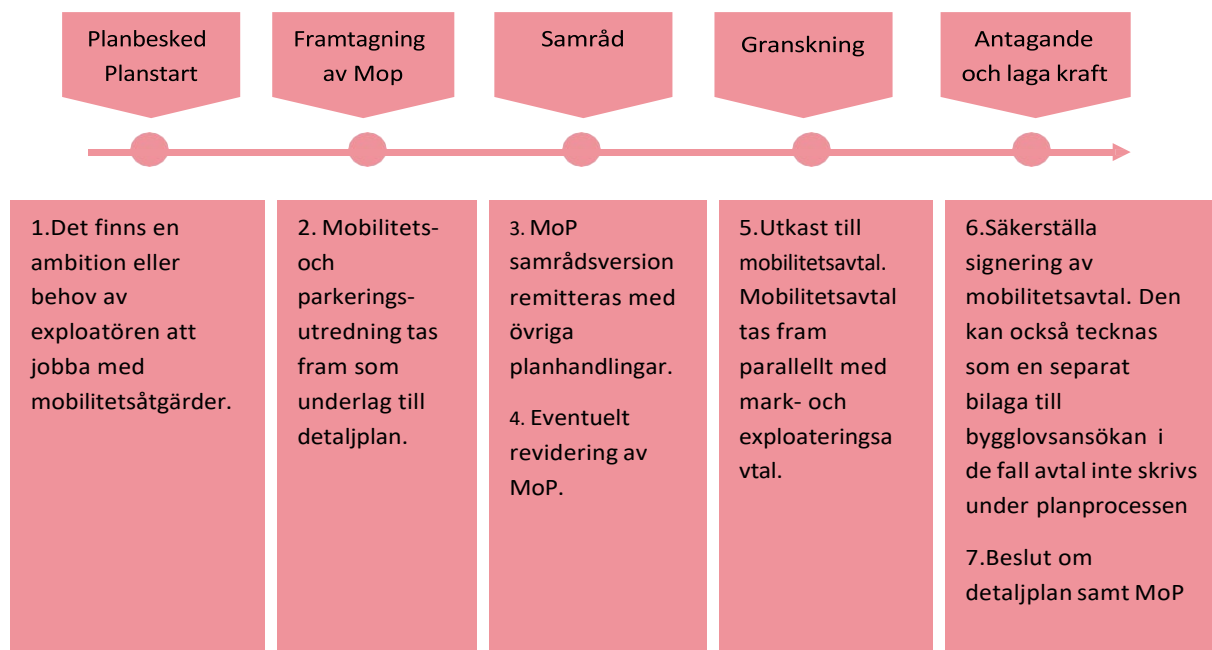
Avtalen som berör mobilitetsåtgärder som tillhandahålls av en annan aktör sluts mellan fastighetsägaren och den aktören. Avtalet ska inkluderas i bygglovsansökan. För att få en långsiktig effekt av mobilitetsåtgärder krävs i de flesta fall en avtalstid om minst 5 år. Avtalstiden kan jämföras med parkeringsavtal som oftast gäller i 25 år. Avtal för fordonspooler ska innehålla:

- Kostnadsmodell och kostnad för olika typanvändare
- Placering av poolbilar
- Plan för service och underhåll
- Typ av fordon
- Minst antal poolfordon vid inflyttning

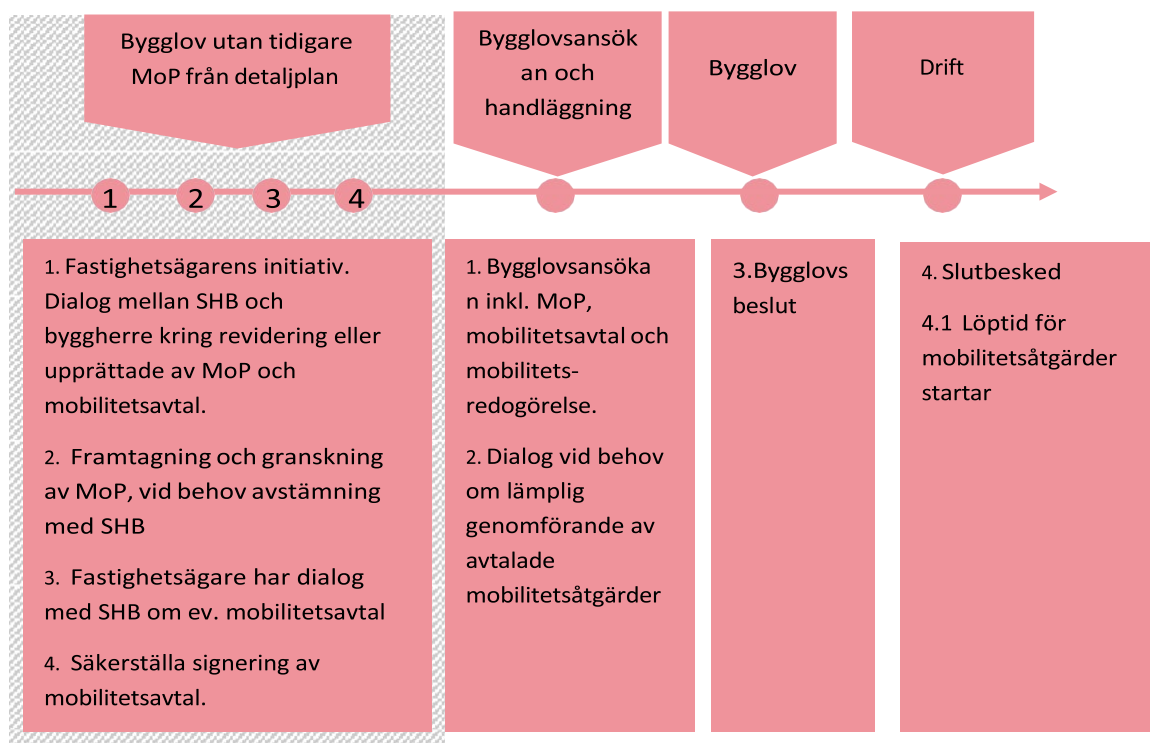
Mobilitetsredogörelse

En mobilitetsredogörelse ska alltid tas fram av exploatören och lämnas in i samband med bygglovsansökan. Mobilitetsredogörelse är en checklista och redogörelsen godkänns av sakkunnig handläggare på Samhällsbyggnadsdivisionen. För olika mobilitetsåtgärder krävs även en beskrivning och uppvisade av ritningar som visar utformning och placering. Mobilitetsredogörelsen tillhandahålls av Samhällsbyggnadsdivisionen.

Process vid upprättande av detaljplan

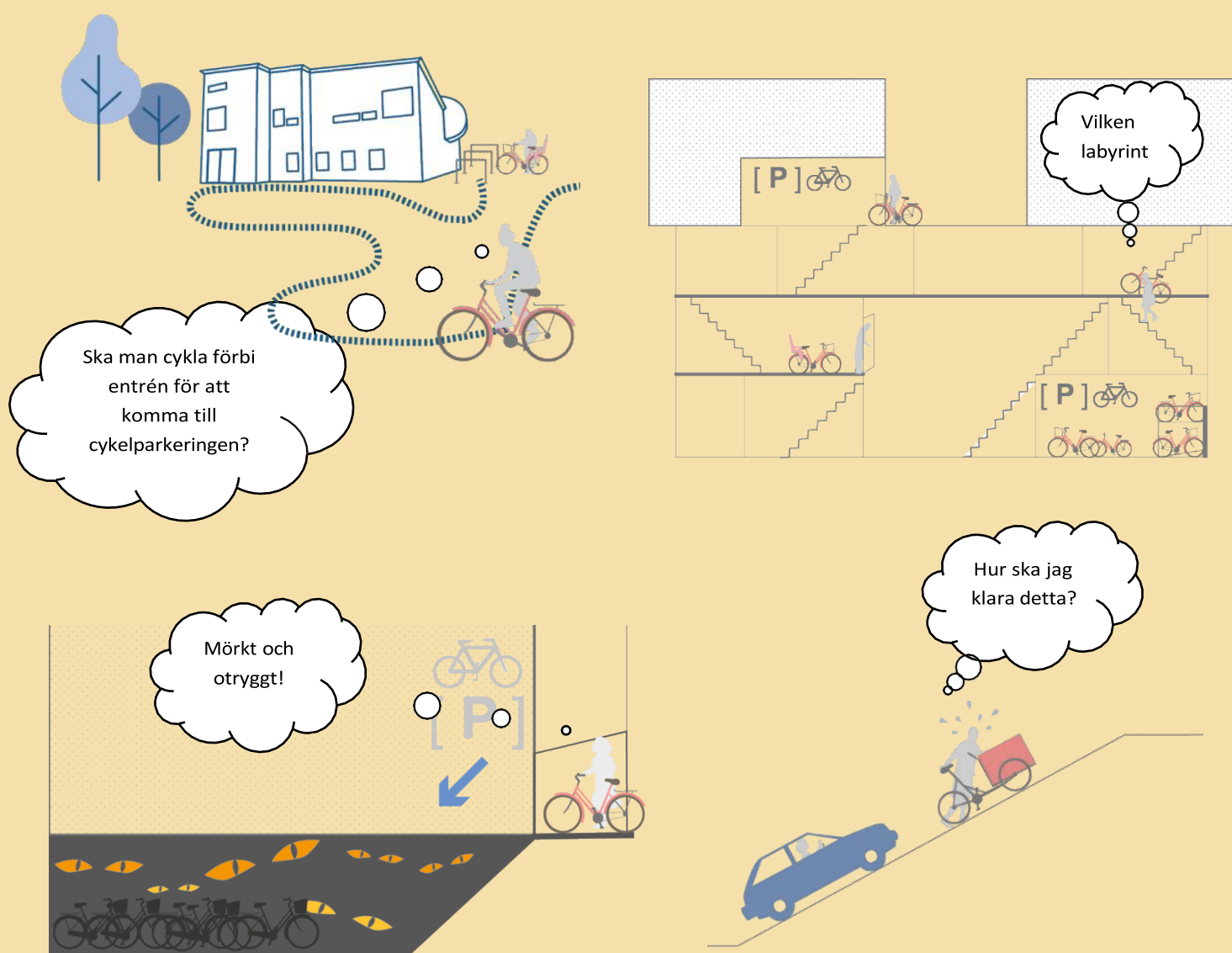


Process innan och under bygglovsansökan samt drift



1.3 Utformning av cykelparkering

Bilparkering har alltid anpassats efter bilens storlek, svängradie, kort och långtidsparkering etc. Det anpassas också efter målgrupp som familjeparkeringen och parkering för personer med rörelsehinder. Anpassningen för cykel har inte kommit lika långt. Syftet med kraven om grundläggande tillgänglighet som presenteras i detta kapitel är att säkerställa cyklisternas behov på samma självklara sätt som bilistens behov. Enligt VTI rapport från 2023 *Cykelstöder: problemets omfattning och möjliga vägar framåt* framstår att en betydande del av befolkningen anger att de ofta eller ibland väljer bort cykeln för vissa eller alla sina resor på grund av risken för stöld.



Illustrationerna ovan och på sidan 26 och 27 är framtagna av Malmö stad/Tyréns och anpassade till Nyköpings kommun grafisk profil.

Grundläggande utformningskrav för cykel

Utformningskraven gäller all cykelparkering som ska ordnas av fastighetsägaren så att boende och verksamma i hela fastigheten ges god tillgänglighet. En bra cykelparkering ligger *nära* målpunkt, är väl *synlig*, är *stödsäker*, *belyst* och *vädderskyddad*. En cykelparkering kan också vara *attraktiv* och ha en varierande och god *design* som gärna får samspela med omgivningen. Observera att BBR (Boverkets byggregler) anger egna riktlinjer för bostadskomplement och gemensamma utrymmen: "I bostadslägenhetens närhet ska det finnas rum för förvaring av barnvagnar, cyklar, utomhusrullstolar, rollatorer och liknande samt utrymme för postboxar." Det innebär att även om antalet cykelparkeringar uppfylls enligt cykelparkeringstalen kan det tillkomma ytterligare krav på dess utformning och placering enligt BBR.

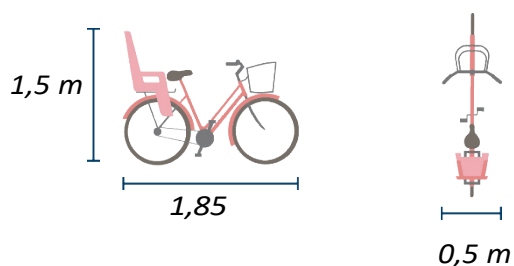


Tabell 6-Grundläggande utformningskrav för cykel

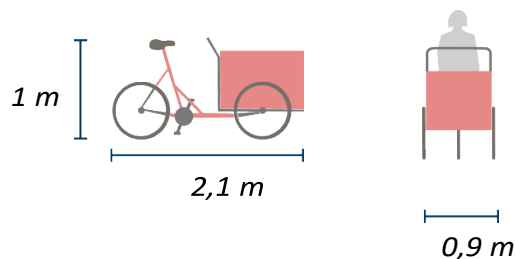
Det ska tydligt framgå hur kraven uppnås i bygglovshandlingarna.

| | |
|---|--|
| <p>Utformning och cykelfacilitet</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 50 procent av cykelställen ska vara vädderskyddade, gäller både boende och verksamheter. • Alla cykelställ utomhus utformas så att det är möjligt att låsa cykeln i ramen. Cykelstället förankras i mark, i vägg eller på annat sätt som omöjliggör att cykelställ kan flyttas av obehöriga. • Cykelställ där endast framhjulet sitter fast är inte tillräckligt utomhus, enbart i säkra, låsta utrymmen. Det finns framhjulsställ på marknaden med allt för tätt mellan ställen vilket leder till att enbart vart annat ställ utnyttjas. • Cykelparkeringen ska alltid vara tillgänglig och inte samordnas med andra funktioner som barnvagnsplatser. Ingen cykelparkering får ordnas i lägenhetsförråd eller lägenhetsbalkong. • Minimimått enligt vad som visas i Figur 1-10 på sidorna 26-27 |
| <p>Platskrävande cyklar</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Minst 5 procent av cykelparkeringarna utformas för platskrävande cyklar, utöver poolcyklar. Utformningen ska ta hänsyn till bredd och svängradie. Varje ställ som rymmer en platskrävande cykel kan tillgodoräknas för två vanliga cyklar. • Cykelparkering för platskrävande cyklar bör i första hand ordnas inomhus i bottenplan eller vädderskyddad cykelförråd/cykelgarage på gården. • Parkeringen för platskrävande cyklar bör vara genomgående för att inte behöva backa och manövrera. • Om parkerings för platskrävande cyklar ordnas på annan plan än markplan ska det finnas en ramp med maxlutning 1:8 samt hiss med ett djup på 2,1 meter eller en hiss med ett djup på minst 2,3 meter. |
| <p>Lokalisering</p> | <ul style="list-style-type: none"> • För att cykelparkeringarna inte spillar över på andra ytor och vara lättillgänglig ska det placeras i nära anslutning till entré/hiss/ramp. • Lättillgänglig cykelparkering för verksamheters besökare vid entrén. • Cykelparkering kan lokaliseras på förgårdsmark, på innergård i markplan inomhus eller på andra lättillgängliga platser i huvudbyggnaden. • Vägen till en cykelparkering ska vara lättillgänglig och synka omgivande cykelstråk. Framkomligheten till/från en cykelparkering ska inte hindras av höga trösklar, många dörrar, trappor eller vara lågt i tak. |
| <p>Cykelparkering inomhus</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dörrar ska förses med automatisk dörröppning med en bredd på minst 0,9 meter för vanliga cyklar • Om cykelparkeringarna för vanliga cyklar ordnas i annat plan än markplan ska det finnas en ramp med maxlutning 1:12 eller genomgående hiss med en djup på minst 2 meter och en dörröppning på minst 0.9 meter, gäller enbart vanliga cyklar. Måtten är enligt Svensk standard ISO 419-1:2015. |

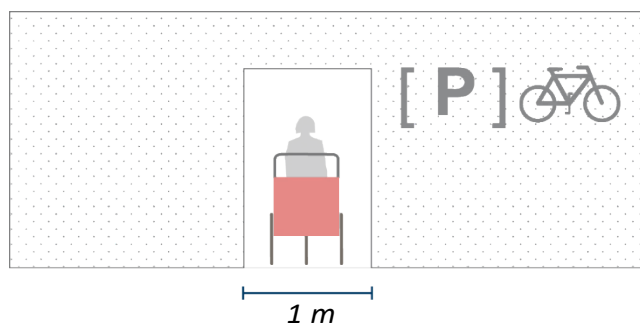
Cykelns utrymmesbehov



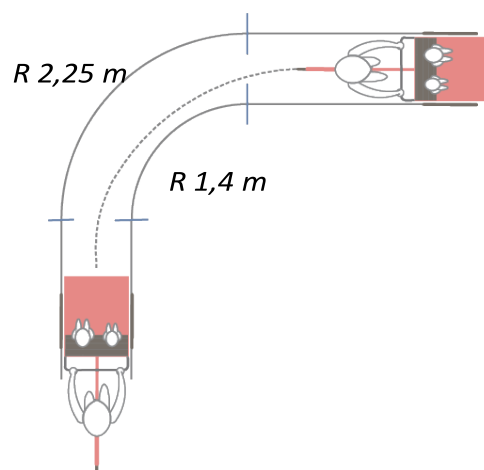
Figur 1 Bredd-, längd- och höjdmått för en cykel med barnstol.



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



Figur 3 Inermått för dörrar anpassade för platskrävande cyklar. För vanliga cyklar ska inermåtten vara 0,9 m.

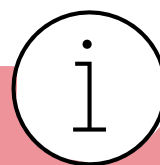


Figur 4 Svängradier för platskrävande cyklar vid låg hastighet

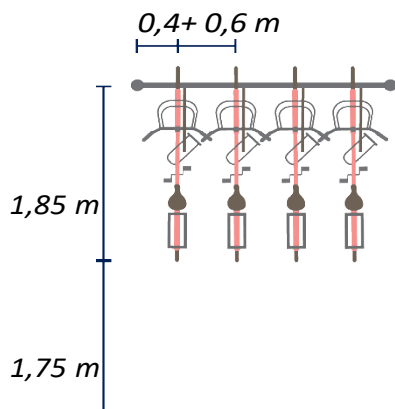
PLATSKRÄVANDE CYKLAR

Platskrävande cyklar kan komma att öka i framtiden. Dessa kräver större ytor för både parkering och körväg.

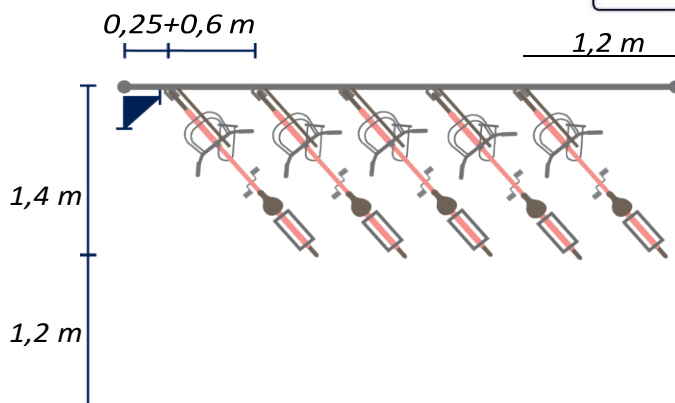
Som platskrävande cyklar räknas lastcyklar, lådcyklar, cykelkärria, trehjuliga etc.



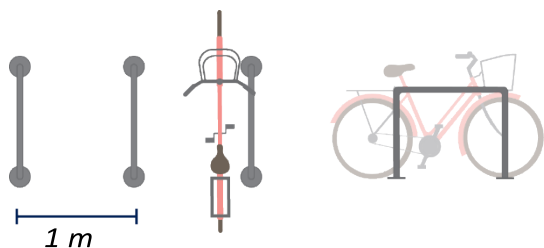
Mått för olika cykelställ



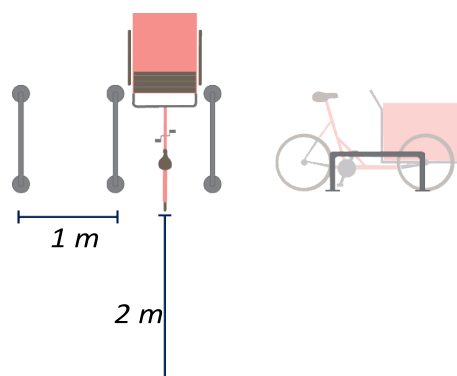
Figur 5 En rak cykelparkering ska vara minst 1,85 meter djup, ha cc-mått (centrum till centrum) på minst 0,6 meter och en manövreringsyta på minst 1,75 meter. Minst 0,4 meters yta krävs mellan cykelparkering och sidovägg eller annat fysiskt hinder.



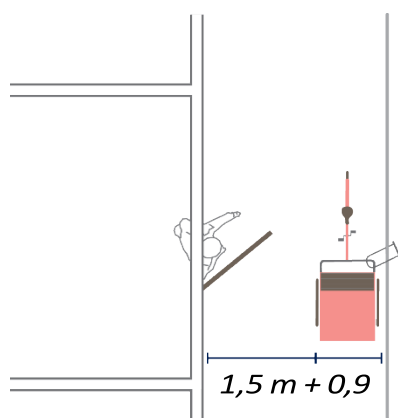
Figur 6 Snedställd cykelparkering ska vara 1,4 m djup och ha en manövreringsyta på minst 1,2 m.



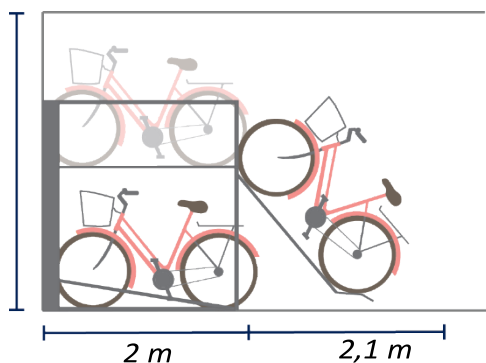
Figur 7 Cykelbågar ska ha ett cc-avstånd på 1 m för att rymma två vanliga cyklar eller en platskrävande cykel. Det är viktigt att välja en modell som erbjuder stöd i sidled så att cykeln inte välter.



Figur 8 Låga cykelbågar används med fördel för att reservera plats för platskrävande cyklar. Platskrävande cyklar behöver en manövreringsyta på 2 m.



Figur 9 Cykelställ på loftgångar ska utformas så att tillgänglighetskraven på 1,5 m fri bredd uppfylls.



Figur 10 Tvåvåningsställ ska vara 2 m djupa, ha en manövreringsyta på 2,1 m samt ett cc-avstånd på 0,4 m vid växelvis höga/låga ställ eller 0,5 m vid traditionella ställ. Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Tvåvåningsställ ska vara utrustade med gasfjädring för att säkerställa tillgänglighet till cykelställen på det övre planet. Eftersom dessa ställ har rörliga delar ska de installeras under tak.