

MOBILITETSINDEX

värdering av hållbart resande i Kolkajen-Ropsten

©2016 Stockholms stad

Arbetsgrupp:

Kerstin Alquist

Maria Lennartsson

Jenny Simonsson

Sanna Tegnér

Framsida:

Illustration av Adept/Mandaworks

Version	Kommentar	Datum
0.9	Utkast inför samråd detaljplan Kolkajen	2016-04-21

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4	GODSHANTERING	34
STYRDOKUMENT	5	EN VÅL PLANERAD GODSHANTERING	35
ANVÄNDNING AV MOBILITETSINDEX	6	TABELL FÖR MODUL GODSHANTERING	36
MOBILITETSINDEXETS UPPBYGGNAD	7	GODSPLAN	37
MOBILITETSSNURRAN	8	SAMORDNING	37
BERÄKNING AV MOBILITETSPÖÄNG	9	LEVERANSPUNKT	38
PROMENADSTADEN	10	LEVERANSVÄGAR	38
EN GÅNGVÄNLIG STAD	11	LEVERANSER MÖJLIGA OFF-PEAK	39
TABELL FÖR MODUL PROMENADSTADEN	12	INNOVATIONER	40
TRYGGA MILJÖER	13	MOBILITETSTJÄNSTER	41
LEVANDE STADSROM	14	UNDERLÄTTA HÅLLBART RESANDE	42
INNOVATIONER	16	TABELL FÖR MODUL MOBILITETSTJÄNSTER	43
CYKELSTADEN	17	MOBILITETSPLAN	44
EN CYKELVÄNLIG STAD	18	FORDONSPÖOL	44
TABELL FÖR MODUL CYKELSTADEN	19	INFORMATION OCH SKYLTNING	46
TILLGÅNG TILL CYKELPARKERING	20	MOBILITETSBONUS	47
CYKELPARKERING AV HÖG KVALITET	21	FÖRVARING	48
LÄTTILLGÄNGLIG CYKELPARKERING	23	INNOVATIONER	48
SERVICE FÖR CYKLISTER	24	SAMMANSTÄLLNING AV NORMER	49
INNOVATIONER	25	FÖRTYDLIGANDEN	51
STILLASTÅENDE FORDON	26	PROMENADSTADEN – TRYGGHETSSTUDIE	52
PARKERING I STADEN	27	PROMENADSTADEN – BELYSNINGSSTUDIE	53
TABELL FÖR MODUL STILLASTÅENDE FORDON	28	CYKELSTADEN – BESÖKSPARKERINGSSTUDIE	54
TILLGÅNG TILL PARKERING	29	CYKELSTADEN – TRYGGHETSSTUDIE CYKELPARKERING	55
UTFORMNING AV PARKERING	30	STILLASTÅENDE FORDON – TRYGGHETSSTUDIE GARAGE	56
EFFEKTIV ANVÄNDNING AV PARKERING	32	GODSHANTERING – GODSPLAN	57
INNOVATIONER	33	MOBILITETSTJÄNSTER – MOBILITETSPLAN	58
		MOBILITETSTJÄNSTER – GRÖN RESPLAN FÖR ANSTÄLLDA	59

INLEDNING

Mobilitetsindex – värdering av hållbart resande i Kolkajen-Ropsten har tagits fram inom ramen för projektet Norra Djurgårdsstaden. Mobilitetsindexet är en vidareutveckling av den betaversion som finansierades av Vinnova och togs fram av Spacescape åt staden under 2012 (*Kummel, 2012, Mobilitetsindex Betaversion*). Mobilitetsindex är anpassat efter de lokala förutsättningar som finns i det område som indexet behandlar.

Mobilitetsindex syftar till att skapa goda förutsättningar för att använda hållbara transportmedel. Åtgärder på fastighetsnivå för att främja hållbara resor medverkar till att öka attraktiviteten för gång- och cykeltrafik och bidrar till en levande stadsmiljö. Ett minskat bil-användande innebär även minskade utsläpp av koldioxid och andra emissioner.

Indexet ska möjliggöra för byggherrar att göra en mobilitetsbedömning av den egna fastigheten. Enbart åtgärder som fastighetsägaren själv rör över finns med i indexet. Åtgärder som påverkar färdmedelsvalet kan självklart vidtas även av andra aktörer. Förutsättningar som läggs fast av staden, som exploateringsplaner eller lokaler i bottenvåningar, poängsätts därför inte.

Konceptet innebär en rad åtgärder uppdelade på fem moduler: Promenadstaden, Cykelstaden, Stillastående fordon, Godshantering och Mobilitetstjänster. Med hjälp av poängsättning av olika åtgärder visas vilka åtgärder på fastighetsnivå som ger god effekt i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande i staden. Åtgärder kan användas i olika delar av processen, vissa redan i planeringsskedet och en del först när byggnaden är på plats och har tagits i bruk.

HÅLLBAR MOBILITET

Samhällets vinster med en hög andel hållbart resande är bland annat minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och minskat buller. Studier visar på att gångvänliga stadsmiljöer ger positiv effekt på hälsan. Det finns även studier som visar att regelbunden cykling ger minskad sjukfrånvaro.

Det finns även fastighetsekonomiska vinster med en stadsdel byggd för hållbart resande. I studien *"Värdering av stadskvaliteter"* (Spacescape + Evidens 2011-12) genomfördes stadsbyggnadsanalys och statistisk analys av en stor mängd bostadsförsäljningar och kontorsöverlåtelser i Stockholms län. Studien visade att betalningsviljan

var högst för gångvänliga, kollektivtrafikhärla och blandade stadsmiljöer.

VEM OCH VAD STYR MOBILITETEN

Mobiliteten, eller hur de som bor och arbetar i ett område väljer att resa, styrs till stor del av hur området är planerat. Om nya stadsdelar planeras så att de är täta, har en central och/eller kollektivtrafikhärla lokalisering och innehåller blandade verksamheter visar forskning och empiri att bilresorna blir betydligt färre än i ett område planerat utan särskild hänsyn till dessa aspekter. Detta är frågor som i mångt och mycket hanteras på en övergripande eller till och med politisk nivå, till exempel i översiktsplaneringen samt när gator utformas och dimensioneras. Samtidigt är det inte tillräckligt med enbart åtgärder på en övergripande nivå för att uppnå ett hållbart resande. Om attraktiviteten för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt fordonspooler ökar genom ytterligare åtgärder på fastighetsnivå bedöms andelen bilresor kunna minska än mer. Det är således viktigt att åtgärder genomförs på samtliga nivåer.

STYRDOKUMENT

Mobilitetsindex är en del av hållbarhetsarbetet i Norra Djurgårdsstaden.

Utvecklingen av mobilitetsindexet är i linje med områdets hållbarhetsprogram och stadens övergripande inriktning som beskrivs i Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin.

PROMENADSTADEN

Promenadstaden är Stockholms stads översiktsplan. Stockholm förväntas växa till en miljon invånare år 2025. I Promenadstaden beskrivs den utveckling av staden som måste till för att ta hand om denna befolkningsökning. Bebyggelsestrukturen ska enligt Promenadstaden vara tät, sammankopplad och bidra till en mångsidig urban miljö där vardagsresor sker till fots eller med cykel.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Framkomlighetsstrategin visar hur den ökande efterfrågan på resande i ett växande Stockholm kan hanteras genom att göra avvägningar och prioritera i det gatuutrymme som finns.

Framkomlighetsstrategin vilar på fyra huvudprinciper:

- Mer plats till kollektivtrafik och cyklister
- Trafiken ska bli mer pålitlig
- Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar
- Minska de negativa effekterna av trafiken

HÅLLBARHETSPROGRAMMET

Hållbarhetsprogrammet beskriver strategier för att skapa hållbarhet i Norra Djurgårdsstaden. Strategierna Tillgängligt och nära, Ansvar för klimat och resurser samt Levande stad har direkt koppling till Mobilitetsindex.

STRATEGI: TILLGÄNGLIGT OCH NÄRA

I Norra Djurgårdsstaden skapas tät och tillgänglig stad som ger underlag för hållbara transportsätt till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

STRATEGI: ANSVAR FÖR KLIMAT OCH RESURSER

Norra Djurgårdsstaden är en fossilbränslefri stadsdel med låg resursanvändning och hög grad av slutna kretslopp.

STRATEGI: LEVANDE STAD

I Norra Djurgårdsstaden samverkar nya bostäder och arbetsplatser med befintlig bebyggelse, intilliggande stadsdelar och infrastruktur. Vår stad - dygnet runt, varje dag.

Det övergripande målet för transporter i Norra Djurgårdsstaden är att skapa en effektiv och kapacitetsstark trafik som ger så liten påverkan på klimat och miljö som möjligt. Hållbarhetsprogrammet anger följande mål för hållbart resande:

- Resor inom respektive till och från Norra Djurgårdsstaden sker till fots, med cykel och kollektivtrafik i större utsträckning än i övriga innerstaden
- Användandet av bil är lägre i Norra Djurgårdsstaden än i övriga innerstaden

Målen i hållbarhetsprogrammet omformuleras till krav som sammanfattas i handlingsprogram inför markanvisning.

ANVÄNDNING AV MOBILITETSINDEX

Även om grundförutsättningarna för ett hållbart resande, såsom tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, sätts av staden kan även åtgärder inom fastigheterna bidra till att öka andelen hållbart resande.

Mobilitetsindexet berör samtliga delar av stadsbyggnadsprocessen; från de tidiga skedena i planeringen via utformning av enskilda fastigheter till avtal med fordonspoolsföretag och hyresgäster. Indexet kan användas av byggherren genom hela projektet för att utveckla fastigheten. Flera av åtgärderna i indexet är studier som behöver utföras i ett tidigt skede för att utgöra förutsättningar vid utformning av fastigheten. Ett sådant exempel är åtgärden mobilitetsplan som bör utföras i projektets tidigaste skede för att kunna utgöra grunden för arbetet med hållbart resande. Mobilitetsplanen bör uppdateras kontinuerligt för att vara aktuell under hela processen.

Mobilitetsindex kompletterar och gäller utöver lagkrav samt krav som ställs specifikt i handlingsprogram.

MARKANVISNING/HANDLINGSPROGRAM

I handlingsprogrammet, som är en bilaga till markanvisningsavtalet, anges vilken lägsta poängsumma för mobilitetsindex som fastigheten måste uppnå. Den poängsumman kallas fastighetens kravnivå. Kravnivån måste alla fastigheter uppnå.

Utöver kravnivån finns även en högre nivå, bonusnivån. Uppnås bonusnivån innebär det att staden erbjuder byggherren en möjlighet att påverka fastighetens parkeringstal för bil i önskad riktning. Det innebär att det vid mycket höga mobilitetspoäng kan finnas möjlighet att antingen få rabatt på parkeringstalet eller möjlighet att höja det. Även ett höjt parkeringstal kräver åtgärder som stödjer hållbart resande.

DETALJPLAN

Mobilitetsindex innehåller åtgärder som kan regleras i detaljplan. Frågor som till exempel utrymme för cykel- och besöksparkering samt gemensamma garageanläggningar behöver hanteras under detaljplaneprocessen.

ÖVERENSKOMMELSE OM EXPLOATERING

Överenskommelse om exploatering ingås inför överlåtelse av marken till byggherren. Avtalet reglerar byggherrens åtagande för att uppnå fastighetens kravnivå och baseras på markanvisningsavtalet.

BYGGLOV

I bygglovsskedet konkretiseras de ambitioner som tagits fram i detaljplaneskedet. Fastighetens utformning detaljstuderar och lösningar för till

exempel garagedisponering och gårdarnas utformning tas fram.

UPPFÖLJNING/REDOVISNING

Fastighetens åtgärder ska kontinuerligt redovisas i samband med uppföljning, men slutligt index kommer att fastställas när byggnaden varit i drift i två år. Ett antal poäng är möjliga att säkerställa först efter byggnadens färdigställande, exempelvis om de som hyr kontorslokaler tillämpar löneförmåner som ger hållbara resor.

Fastighetens index tas fram av byggherrarna själva och redovisas i Norra Djurgårdsstadens uppföljningsdatabas – Hållbarhetsportalen. Redovisningen ska innehålla beräkning samt redovisning av åtgärder som ska tillämpas. Åtgärderna ska även kunna styrkas med ritningar, beräkningar och dokument beskrivna för varje åtgärd. Om åtgärden är en studie eller utredning ska den redovisa eventuella behov av åtgärder och åtgärdsförslag. Redovisningen kan vara en del av en mobilitetsplan, vilket ger poäng under modulen Mobilitetstjänster.

MOBILITETSDINDEXETS UPPBYGGNAD

FEM MODULER

Mobilitetsindexet är uppdelat i fem moduler: Promenadstaden, Cykelstaden, Stillastående fordon, Godshantering och Mobilitetstjänster. Möjligheten finns att profilera sig som till exempel cykelhus och därmed fokusera mer på cykelmodulen. Det finns dock en lägsta kravnivå för de fyra moduler som fokuserar på fysiska åtgärder, Promenadstaden, Cykelstaden, Stillastående fordon och Godshantering, som måste uppnås.

ÅTGÄRDSOMRÅDE

Inom varje modul finns flera olika åtgärdsområden som byggherren kan arbeta med för att öka attraktiviteten för ett hållbart resande. Åtgärdsområdena går att arbeta med på flera olika sätt. Till exempel kan åtgärdsområdet Service för cyklister inrymma såväl ladduttag för elcyklar som tillgång till en verkstadsyta.

INDIKATOR

Indikatorer beskriver möjliga åtgärder inom varje åtgärdsområde. Indikatorn är det som följs upp, exempelvis andel väderskyddade cykelparkeringar eller en utförd trygghetsstudie.

För de indikatorer som markeras med * finns ett förtydligande i slutet av dokumentet.

POÄNG

Varje indikator ger möjlighet till poäng om angivna gränsvärden för indikatorn uppfylls. För de indikatorer som bedöms i förhållande till en norm finns denna specificerad i avsnittet Sammanställning av normer.

Indikator anger det som ska kontrolleras/mätas/finnas framtaget

INDIKATOR: Antal entréer per meter

POÄNG: 2 p om minst 1 entré per 10 m
1 p om minst 1 entré per 20 m

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

En grundläggande faktor vad gäller trygghet är att det finns många aktiva entréer längs en fasad eller gata. Genom att planera för bottenvåningar som är öppna, och där bostadsentréer kompletteras med andra entréer, skapas en trygghet i gaturummet. Det bidrar till både närvaro och en känsla av upplevd trygghet, vilket är viktigt särskilt kvällstid. Murar eller slutna fasader upplevs på motsatt sätt som otrygga. Genom att beräkna antalet aktiva entréer/ 10 och 20 meter kan fastighetens påverkan på den upplevda tryggheten i gaturummet synliggöras. Aktiva entréer innebär entréer som nyttjas av många människor. Det innebär att nödutgångar, soprumsdörrar och liknande inte ska ingå i beräkningen.

REDOVISNINGSKRAV

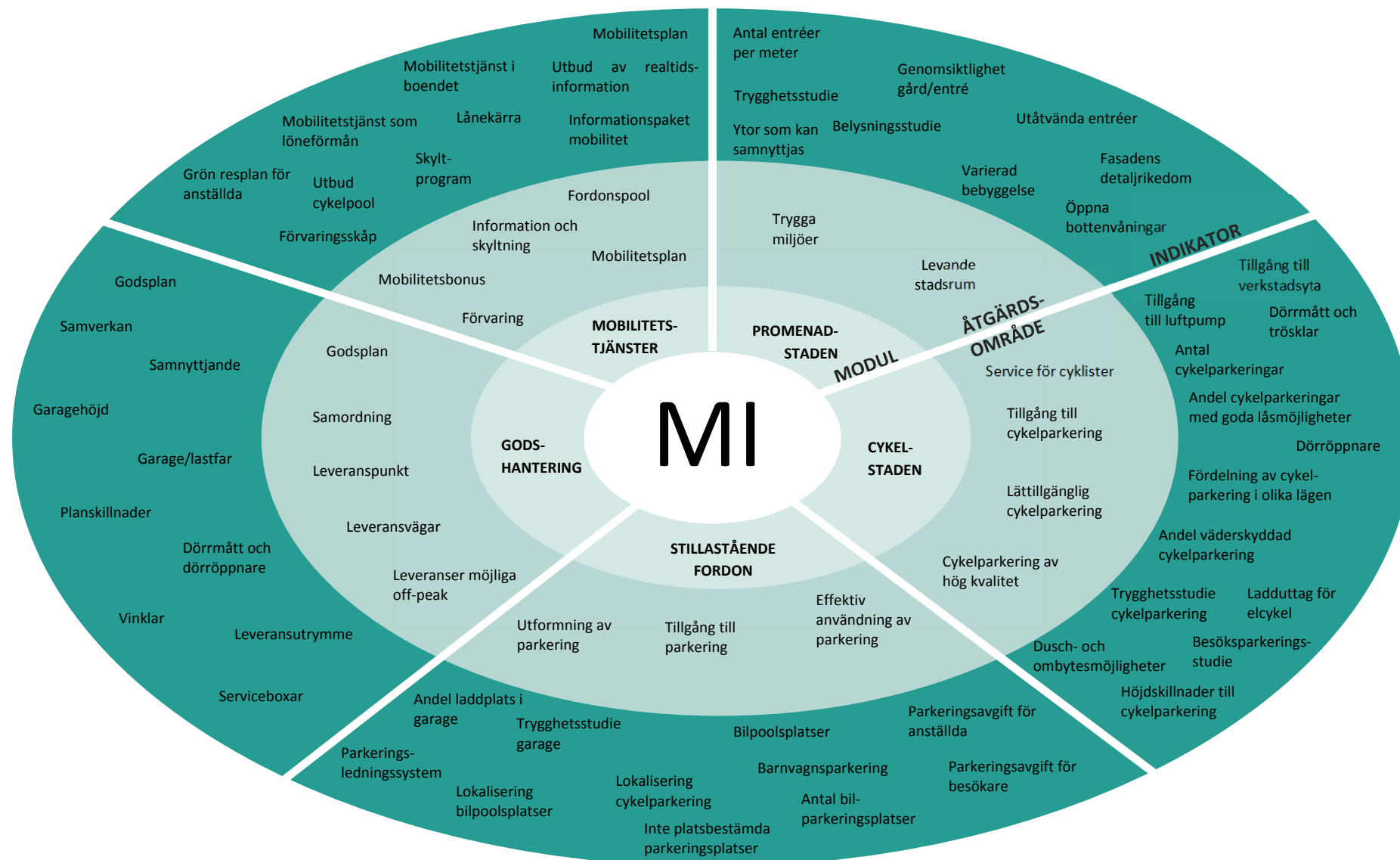
Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingskedet.

Poäng anger möjliga poäng för indikatorn. Varierar poängen mellan olika typer av markanvändning anges detta med B för bostäder, K för kontor och H för handel

Markanvändning anger de typer av markanvändning som indikatorn är avsedd för; bostäder (B), kontor (K), handel (H) och förskola (F)

Redovisningskrav anger vad som ska redovisas eller kunna uppvisas

MOBILITETSSNURRAN



BERÄKNING AV MOBILITETSPÖÄNG

Mobilitetsindexet beräknas för varje modul genom att summera uppnådd poäng och dividera med möjlig maximal poäng. Utöver ordinarie poäng går det att få innovationspoäng. Dessa räknas utöver maximal poäng, vilket innebär att mobilitetsindexet kan överstiga 1,0.

För varje indikator finns en poängsättning. Det är inte nödvändigt att arbeta med alla indikatorer. Vissa indikatorer gäller enbart för en viss typ av markanvändning. Möjlig maximal poäng kan därmed variera mellan olika fastigheter.

Fastigheten kan även tillgodoräkna sig poäng för åtgärder som genomförs på kvartersnivå. Detta förutsätter att flera byggherrar samverkar för att uppnå högre poäng. Det kan exempelvis gälla hur gemensamma parkeringsytor anordnas och utformas.

OLIKA MARKANVÄNDNING

Mobilitetsindexet har tagits fram för bostäder, kontor, handel och förskola. I det fall en fastighet har flera typer av markanvändning indexeras fastigheten för de typer av markanvändning som överstiger 2 % av fastighetens totala BTA. Indexet beräknas utifrån uppnådda poäng för respektive

markanvändning inom fastigheten och viktas sedan med andelen av respektive typ.

Exempel: En fastighets BTA består av 80 % bostäder och 20 % handel. I detta exempel antas maximal möjliga poäng för bostäder vara 75 poäng och för handel 70 poäng. Bostadsdelen har fått 65 poäng och handelsdelen har fått 58 poäng. Totalt mobilitetsindex för fastigheten blir $65/75 \cdot 0,8 + 58/70 \cdot 0,2 = 0,86$. Utöver det totala mobilitetsindexet ska även mobilitetsindex beräknas för respektive modul.

Hade fastigheten i exemplet ovan bara bestått av bostäder hade det totala mobilitetsindexet blivit $65/75 = 0,87$.

PROMENADSTADEN

EN GÅNGVÄNLIG STAD

Modulen Promenadstaden inrymmer åtgärder på fastighetsnivå som främjar översiktsplanens ambition om en promenadvänlig stad. En gångvänlig stad är tät och blandad, så att det finns tillräckligt stort underlag i form av boende och arbetande för urbana verksamheter så som butiker och restauranger. Dessutom är korta kvarterssidor, goda kopplingar till resten av staden, närhet till vardagsmålpunkter, till exempel matbutiker eller förskola, samt trygga och intressanta miljöer avgörande för att gång ska bli ett attraktivt färdmedel. Miljöer upplevs som intressanta när det finns mycket att titta på, till exempel andra människor, utsmyckade fasader eller gaturum. I gångvänliga områden väljer människor att vistas längre i gatumiljöerna och det är enklare att leva sitt liv lokalt, med gångavstånd till vardagens målpunkter. Modulen har två åtgärdsområden; trygga miljöer och levande stadsrum.

TRYGGA MILJÖER

Överblickbarhet och belysning är viktiga faktorer för den upplevda tryggheten. Genom analyser av var oövakade platser eller mörka nischer, hörn och liknande kan uppstå, kan antalet otrygga platser minimeras eller till och med elimineras helt innan byggnation påbörjas.

LEVANDE STADSRUM

Många ögon på gatan bidrar till trygghet, vilket kan åstadkommas genom att ha utåtvända entréer, entréer som ligger tätt samt att bottenvåningarna är öppna mot gatan.

Varierade och småskaliga kvarter liksom detaljrika fasader bidrar till att skapa intressanta miljöer för gående.

TABELL FÖR MODUL PROMENADSTADEN

PROMENADSTADEN						
Åtgärdsområde	Indikator	Poängsättning	Möjliga mobilitetspoäng			
			Bostäder	Kontor	Handel	Förskola
Trygga miljöer	Trygghetsstudie	2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns	2	2	2	2
	Belysningsstudie	2 p om belysningsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns	2	2	2	2
	Ytor som kan samnyttjas	2 p om det finns ytor som är tillgängliga för annan användning	-	2	-	2
Levande stadsrum	Antal entréer per meter	2 p om minst 1 entré per 10 m 1 p om minst 1 entré per 20 m	2/1	2/1	2/1	-
	Utåtvända entréer	2 p om huvudentré mot allmän plats finns	2	2	2	-
	Genomsiktighet gård/entré	1 p om genomgående trapphus, valv eller öppning mot gård finns	1	1	1	-
	Öppna bottenvåningar	3 p om bottenvåning och förgårdsmark i hög grad bedöms upplyst, genomsiktig eller på annat sätt vänd mot gatan 1-2 p om detta bedöms uppfyllas delvis	3/2/1	3/2/1	3/2/1	3/2/1
	Fasadens detaljrikedom	2 p om hög detaljrikedom i ögonhöjd finns 1 p om viss detaljrikedom i ögonhöjd finns	2/1	2/1	2/1	2/1
	Varierad bebyggelse	3 p om hög grad av variation finns inom kvarteret 1-2 p om detta bedöms uppfyllas delvis	3/2/1	3/2/1	3/2/1	3/2/1
Total möjlig poäng (exkl innovationspoäng)			17	19	17	14
	Innovationer	2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på gångvänligheten 1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på gångvänligheten	2/1	2/1	2/1	2/1

TRYGGA MILJÖER

INDIKATOR: Trygghetsstudie*

POÄNG: 2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Överblickbarhet och belysning är viktiga faktorer för den upplevda tryggheten. Vindfång, nischer, uppbrutna fasader och liknande egenskaper i bebyggelsen kan ge en spännande arkitektur men kan även göra en plats, gård eller gata svår att överblicka.

En trygghetsstudie ger svar på om det finns ytor som kan upplevas som svåra att överblicka eller otrygga. Fastighetens utformning har en stor del i hur gatan upplevs.

REDOVISNINGSKRAV

Trygghetsstudie med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i såväl program- som bygghandlings-skedet.

INDIKATOR: Belysningsstudie*

POÄNG: 2 p om belysningsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

En belysningsstudie för en utemiljö, fastighet eller gemensamma ytor i en byggnads interiör syftar till att identifiera platser som behöver extra belysning. Belysning är särskilt viktig på platser som har låg överblickbarhet och få aktiva entréer.

För att få bäst resultat ska kvalitativt vitt ljus med bra färgåtergivning användas samt att fastighetens belysning inte ska upplevas som bländande.

REDOVISNINGSKRAV

Belysningsstudie med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i systemhandlingsskedet. Genomförda åtgärder ska kunna redovisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Ytor som kan samnyttjas

POÄNG: 2 p om det finns ytor som är tillgängliga för annan användning

MARKANVÄNDNING: K, F

BESKRIVNING

För att en plats ska upplevas trygg är det viktigt att det finns människor i rörelse under så stor del av dygnet som möjligt. Många verksamheter bedrivs huvudsakligen under dagtid på vardagar och under övrig tid är verksamhetsytorna obefolkade. Genom att möjliggöra för annan användning av dessa ytor kan de befolkas en större del av dygnet och eller veckan. Det kan till exempel vara att förskolegården är tillgänglig för allmänheten då förskolan är stängd eller att kontorslokaler används för föreningsverksamhet.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning av planerat samnyttjande av ytor ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.

LEVANDE STADSROM

INDIKATOR: Antal entréer per meter

POÄNG: 2 p om minst 1 entré per 10 m
1 p om minst 1 entré per 20 m

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

En grundläggande faktor vad gäller trygghet är att det finns många aktiva entréer längs en fasad eller gata. Aktiva entréer är entréer som nyttjas av många människor. Det betyder att nödutgångar, soprumsdörrar och liknande inte ska ingå i beräkningen. Genom att planera för bottenvåningar som är öppna, och där bostadsentréer kompletteras med andra entréer, skapas en trygghet i gaturummet. Det bidrar till både närvaro och en känsla av upplevd trygghet, vilket är särskilt viktigt kvällstid. Murar eller slutna fasader upplevs på motsatt sätt som otrygga. Genom att ha många entréer mot gatan kan fastigheten påverka den upplevda tryggheten i gaturummet.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Utåtvända entréer

POÄNG: 2 p om huvudentré mot allmän plats finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Med entré mot gatan bidrar fastigheten till att aktivera gatan. Det är möjligt att analysera en enskild fastighets entréer utifrån bygglovsritning och bedöma i vilken mån dessa vänder sig mot gatan. Entréerna ska vända sig mot ett befolkat gaturum för att generera poäng. Om det finns flera entréer ska majoriteten av entréerna vara vända mot gata. Indikatorn är inte relevant om det finns radhus i bottenplanet.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Genomsiktighet gård/entré

POÄNG: 1 p om genomgående trapphus, valv eller öppning mot gård finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Genom att planera för genomgående trapphus-entréer, valv eller andra öppningar mot gård skapas inte bara intressantare gaturum utan också en upplevelse av "ögon på gatan". Sikten in på gården kan vara god även om gården inte är fysiskt tillgänglig, exempelvis genom valv med gallergrindar eller glasade partier. Det är inte nödvändigt att tillskapa siktlinjer genom gård, utan relationen gata/gård är det som premieras.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

LEVANDE STADSRUM

INDIKATOR: Öppna bottenvåningar

POÄNG: 3 p om bottenvåning och förgårdsmark i hög grad bedöms upplust, genomsiktlig eller på annat sätt vänd mot gatan
1-2 p om detta bedöms uppfyllas delvis

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Slutna fasader kan göras "öppnare" genom att vara väl belysta och/eller genomsiktliga i form av en glasad fasad, skyltfönster eller stora glasade entrépartier. Särskilt matbutiker och andra handelsfunktioner tenderar att utformas med få fönster. En fasad upplevs också mer öppen om det finns balkonger eller uteplatser som vänder sig mot gatan. Inhägnad gård mot gata bör ha genom-siktligt staket. Det som bedöms är huruvida byggherren arbetat med att skapa en så öppen bottenvåning som möjligt samt utformningen av förgårdsmark om sådan finns mot gaturummet.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Fasadens detaljrikedom

POÄNG: 2 p om hög detaljrikedom i ögonhöjd finns
1 p om viss detaljrikedom i ögonhöjd finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Längre obrutna fasader upplevs monotona att röra sig längs med. För gående är det viktigt att fasader utformas även för att upplevas i ögonhöjd. Det kan åstadkommas med hjälp av till exempel en variation i materialval och fasadens utformning eller med hjälp av intressanta detaljer som till exempel portutformning. Barnens upplevelser av detaljer underlättas om dessa finns i barnens ögonhöjd.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Varierad bebyggelse

POÄNG: 3 p om hög grad av variation finns inom kvarteret
1-2 p om detta bedöms uppfyllas delvis

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Varierad bebyggelse med ett skiftande arkitektoniskt uttryck inom ett kvarter skapar höga vistelsevärden och ökad attraktivitet för gångtrafikanter. Till exempel kan höjd, färg, material, fasadliv eller fönstersättningar variera. Variation i bebyggelsen per trapphuslängd är önskvärd.

Samverkan mellan olika fastighetsägare inom samma kvarter ger ett bättre helhetsresultat.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl system- som bygghandlingsskedet.

INNOVATIONER

INDIKATOR: Innovationer

POÄNG: 2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på gångvänligheten
1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på gångvänligheten

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Idéer som innebär nytänkande och som skapar gångvänlighet premieras. Innovationen kan till exempel vara en teknisk lösning, en förbättring eller vidareutveckling av en existerande produkt eller tjänst. För att kvala in som innovation får åtgärden inte vara nämnd i indexet, den ska kunna hanteras på egen fastighet och dess effekt på områdets gångvänlighet ska beskrivas. Innovationen behöver endast vara tillämpbar på aktuell fastighet och behöver inte utgöra ett koncept eller en affärsidé som är allmänt tillämpbar.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning och implementering av innovation ska redovisas i Hållbarhetsportalen.





CYKELSTADEN

EN CYKELVÄNLIG STAD

Modulen Cykelstaden rymmer åtgärder på fastighetsnivå som underlättar cykling. En cykelresa är avslutad först då cykeln är parkerad. Därför är antal, kvalitet och lokalisering av cykelparkeringar avgörande för att öka andelen personer som väljer att cykla. Modulen har fyra åtgärdsområden; tillgång till cykelparkering, cykelparkering av hög kvalitet, lättillgänglig cykelparkering och service för cyklister.

TILLGÅNG TILL CYKELPARKERING

Att antalet cykelparkeringar är tillräckligt många är en viktig faktor för att främja cykling. Det är därför viktigt att ta höjd för en stor mängd cykelparkeringar, för både lång- och korttids-parkering.

Besöksparkeringar för cyklar är viktiga då den som kommer till en fastighet ska uppmuntras att använda cykel snarare än bil. Det behöver finnas tillräckligt med platser för besökande, både till bostäder, kontor och handel och de bör vara lokaliserade nära entrén. Om besöksparkeringar, eller korttidsparkeringar, är felaktigt lokaliserade kommer många cyklister ändå att parkera sina cyklar nära målpunkten, till exempel lutade mot väggar eller fastlåsta i träd och stolpar.

CYKELPARKERING AV HÖG KVALITET

Hur cykelparkeringen utformats är av stor vikt. Parkeringar som är väderskyddade och trygga samt med möjlighet till ramlås uppskattas av cyklisterna. Parkeringarna får gärna vara av olika typ och placerade i olika lägen i fastigheten.

Överblickbarhet och belysning är viktigt. Känns cykelparkeringen trygg ökar användningen av denna även vid tidpunkter då det är mörkt och tomt på folk. Det är särskilt viktigt för större handelsetableringar vars stora cykelparkerings-behov kan innebära att parkering behöver lösas i garage.



LÄTTILLGÄNGLIG CYKELPARKERING

Cykelparkeringar ska finnas lättillgängligt inom fastigheten. För att det ska vara lätt att använda cykeln bör cykelparkering vara placerad nära entré, utan höjdskillnader, svåröppnade dörrar eller andra hinder på vägen.

SERVICE FÖR CYKLISTER

Service som förenklar cykling är till exempel verkstadsrum, luftpump och laddmöjligheter för elcykel. För arbetsplatser är omklädningsrum, klädska och duschar ytterligare service som kan bidra till en högre andel cykelresor till arbetet.

TABELL FÖR MODUL CYKELSTADEN

CYKELSTADEN						
Åtgärdsområde	Indikator	Poängsättning	Möjliga mobilitetspoäng			
			Bostäder	Kontor	Handel	Förskola
Tillgång till cykelparkering	Antal cykelparkeringar	4 p om minst 35 % mer än norm 2 p om minst 15 % mer än norm	4/2	4/2	4/2	4/2
	Besöksparkeringsstudie	4 p om besöksparkeringsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (H, F) 2 p om besöksparkeringsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (B, K)	2	2	4	4
Cykelparkering av hög kvalitet	Fördelning av cykel-parkering i olika lägen	2 p vid minst 4 olika lägen (B) eller minst 2 olika lägen (K, H) 1 p vid minst 3 olika lägen (B) eller minst 2 olika lägen (F)	2/1	2	2	1
	Andel cykelparkeringar med goda låsmöjligheter	2 p vid 100 % (B, K, H) 1 p vid minst 50 % (B, K, H, F)	2/1	2/1	2/1	1
	Trygghetsstudie cykelparkering	4 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (H) 2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (B, K, F)	2	2	4	2
	Andel väderskyddad cykelparkering	2 p vid minst 85 % (B, K) eller 50 % (H, F) 1 p vid minst 50 % (B, K) eller 25 % (H, F)	2/1	2/1	2/1	2/1
Lättillgänglig cykelparkering	Höjdskillnader till cykelparkering	6 p om inga höjdskillnader alternativt cykelramp eller cykelanpassad hiss till cykelparkering finns	6	6	6	6
	Dörröppnare	2 p om automatiska dörröppnare till cykelförråd och entré finns	2	2	2	2
	Dörrmått och trösklar	2 p vid minst 120 cm bred dörr och cykelvänlig tröskel 1 p vid minst 100 cm dörr och cykelvänlig tröskel	2/1	2/1	2/1	2/1
Service för cyklister	Tillgång till verkstadsyta	1 p om verkstadsyta finns	1	1	-	-
	Dusch- och ombytesmöjligheter	2 p om norm är uppfylld till 100 % 1 p om norm är uppfylld till minst 50 %	-	2/1	2/1	-
	Ladduttag för elcykel	1 p om uttag finns för minst 20 % av platserna	1	1	1	1
	Tillgång till luftpump	1 p om tillgång till högkvalitativ luftpump finns	1	1	1	1
Total möjlig poäng (exkl innovationspoäng)			27	29	32	26
	Innovationer	2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på cykelvänligheten 1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på cykelvänligheten	2/1	2/1	2/1	2/1

TILLGÅNG TILL CYKELPARKERING

INDIKATOR: Antal cykelparkeringar

POÄNG: 4 p om minst 35 % mer än norm
2 p om minst 15 % mer än norm

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

God cykelinfrastruktur i kombination med cykelparkeringar i tillräcklig omfattning är grundläggande för att boende, anställda och besökare ska välja cykeln. Om fastighetsägaren väljer att anlägga fler cykelparkeringar än normen premieras detta. Eventuella cykelställ i två våningar ska utföras med exempelvis gasfjädring så att parkering av cykel i det övre stället inte kräver stor kroppstyrka. Nedsänkt undre våning underlättar också lyft.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program-, system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Besöksparkeringsstudie*

POÄNG: 4 p om besöksparkeringsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (H, F)
2 p om besöksparkeringsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (B, K)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

En fastighet med lättåtkomlig och tillräcklig plats för besökande cyklister, ökar incitamenten att använda cykel vid besök samt minskar risken för felparkerade cyklar. Felparkerade cyklar kan utgöra hinder för bland annat personer med synnedsättning samt driftfordon. Besöksparkeringarna bör finnas nära entré eller i lättåtkomligt cykelgarage. För handelsplatser kan cykelparkeringarna också samordnas med förvarings-skåp (se Mobilitetstjänster). Samtliga markanvändningar i fastigheten ska behandlas i studien.

REDOVISNINGSKRAV

Besöksparkeringsstudie med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i såväl program- som relationshandlingskedet.



CYKELPARKERING AV HÖG KVALITET

INDIKATOR: Fördelning av cykelparkering i olika lägen

POÄNG: 2 p vid minst 4 olika lägen (B) eller minst 2 olika lägen (K, H)
1 p vid minst 3 olika lägen (B) eller minst 2 olika lägen (F)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Cyklister parkerar där det passar bäst för stunden. Det kan vara nära entrén om ärendet är kort, eller i ett förråd om cykeln ska vinterförvaras. Cyklisterna har olika behov och olika typer av cyklar. Det behövs därför olika typer av parkering i olika lägen i fastigheten. Ställ för barncyklar, lastcyklar, pollare eller hagar kan placeras på gård, i cykelrum i gatuplan, i förråd/källare (om höjdskillnader hanterats) eller i direkt anslutning till lägenheten. Här premieras en mångfald av lösningar.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program-, system- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Andel cykelparkeringar med goda låsmöjligheter

POÄNG: 2 p vid 100 % (B, K, H)
1 p vid minst 50% (B, K, H, F)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Möjlighet till ramlåsning, parkering i låsbar box/bur eller annat stöldskyddat utrymme innebär goda möjligheter att parkera även för de som inte vill parkera i ett gemensamt cykelförråd eller på en cykelparkering utan möjlighet att låsa fast cykeln.

Med goda ramlåsmöjligheter minimeras samtidigt cyklisters benägenhet att utomhus fästa cyklar i stolpar och liknande, vilket försvårar framkomligheten för synsvaga.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlings-skedet.

INDIKATOR: Trygghetsstudie cykelparkering*

POÄNG: 4 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (H)
2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns (B, K, F)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Parkeringarna ska vara utformade så att det känns tryggt att parkera dygnet runt. En studie som visar en cykelförvarings överblickbarhet och belysning ger snabbt svar på om det finns ytor som kan upplevas otrygga. Nischer, prång och liknande i bebyggelsen kan göra att en cykelparkering eller ett cykelgarage blir svårt att överblicka.

REDOVISNINGSKRAV

Trygghetsstudie med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i såväl program- som bygghandlingsskedet.

CYKELPARKERING AV HÖG KVALITET

INDIKATOR: Andel väderskyddad cykelparkering

POÄNG: 2 p vid minst 85 % (B, K) eller 50 % (H, F)
1 p vid minst 50 % (B, K) eller 25 % (H, F)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Väderskyddade parkeringar för cyklar ökar användningsgraden, särskilt för långtidsparkering. Vid korttidsparkering är väderskyddet inte lika viktigt som placeringen och därför är gränsnivån lägre för handel och förskola. Väderskydd kan betyda att parkeringen finns inomhus eller under tak utomhus. Särskilda cykelboxar kan också fungera som väderskyddslösning, vilka kan integreras i gårdsmiljöer.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlings-skedet.



LÄTTILLGÄNGLIG CYKELPARKERING

INDIKATOR: Höjdskillnader till cykelparkering

POÄNG: 6 p om inga höjdskillnader alternativt cykelramp eller cykelanpassad hiss till cykelparkering finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

En cykelramp möjliggör att rulla cyklar över höjdskillnader som annars hade varit svåra att passera med cykel. Det kan exempelvis vara ett trappsteg vid entrén till fastigheten eller en trappa till gården. Om cykelförrådet nås från utsidan och finns i källarplan kan en ramp förenkla upp- och nedtagandet av cyklar. Rampen ska ha en lutning på maximalt 1:12 och vara minst 1 meter bred.

De fastighetsägare som löst cykelparkeringarna så att ingen ramp behövs eller istället har en hiss som hanterar höjdskillnader får också dessa poäng.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program-, system-, som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Dörröppnare

POÄNG: 2 p om automatiska dörröppnare till cykelförråd och entré finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Automatiska dörröppnare förenklar avsevärt parkering av cykel i förråd inomhus. Genom att öppna dörren med nyckelbricka, eller kod, kan cykeln hållas med ena handen och matpåsar, barn eller vad man valt att lasta på cykeln kan stanna kvar på cykeln tills den har parkerats. Om flera dörrar behöver passeras ska dessa seriekopplas. Om dubbeldörrar används ska dessa kunna öppnas automatiskt i sin helhet. Dörren ska ha automatisk stängning.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Dörrmått och trösklar

POÄNG: 2 p vid minst 120 cm bred dörr och cykelvänlig tröskel

1 p vid minst 100 cm dörr och cykelvänlig tröskel

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Parkering av cykel i förråd inomhus underlättas med breda dörrar och låga eller inga trösklar. Lastcyklar tar stor plats i anspråk vilket kräver genomtänkta cykelparkeringsytor som är lättillgängliga. Ett väl tilltaget dörrmått möjliggör för lastcyklar att passera. Ett dörrmått om 120 cm kan i stort sätt samtliga lastcyklar som finns på marknaden idag klara att passera, och 100 cm klarar de flesta av dem.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

SERVICE FÖR CYKLISTER

INDIKATOR: Tillgång till verkstadsyta

POÄNG: 1 p om verkstadsyta finns

MARKANVÄNDNING: B, K

BESKRIVNING

En verkstadsyta som rymmer enkla cykelverktyg, luftpump, tvättmöjligheter och liknande underlättar mycket för cyklister då sådana ytor är svåra att tillskapa i den egna lägenheten.

Verkstadsytan kan finnas i anslutning till cykelförråd eller på annan lämplig, lätt åtkomlig plats i fastigheten. Ytan ska inte inrymmas i den yta som avsatts för cykelparkering, utan ska vara utöver denna yta.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlings-skedet.

INDIKATOR: Dusch- och ombytesmöjligheter

POÄNG: 2 p om norm är uppfylld till 100 %
1 p om norm är uppfylld till minst 50 %

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

Dusch- och ombytesmöjligheter underlättar väsentligt för anställda som vill duscha och/eller byta kläder efter att ha cyklat till arbetet. Det kan även vara bra för de som promenerat eller sprungit till arbetet.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlings-skedet.

INDIKATOR: Ladduttag för elcykel

POÄNG: 1 p om uttag finns för minst 20 % av platserna

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Ett ladduttag för elcyklar möjliggör laddning på den plats som cykeln parkeras. För laddning i öppna garage ska laddplatsen vara låsbar, exempelvis i skåp, eller stödsäkrad på annat sätt.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlings-skedet.

SERVICE FÖR CYKLISTER/ INNOVATIONER



INDIKATOR: Tillgång till luftpump

POÄNG: 1 p om tillgång till högkvalitativ luftpump finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Luftpump i cykelrum eller i ett allmänt utrymme är en god service till cyklister till en liten kostnad. Pump ska finnas i samtliga cykelrum i fastigheten, i verkstadsrum om sådant finns anordnat, eller allmänt tillgänglig på gård. Pumpen ska vara av kompressortyp eller en fotpump med tryckmätare. Kompressorn behöver vara ljudsvag eller kopplad till timer. Pumpen ska även kunna användas för flera olika typer av ventiler samt vara stöldskyddad, till exempel med vajer.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av pumpinköp och plats/platser för dessa ska kunna uppvisas i relationshandlings-skedet.

INDIKATOR: Innovationer

POÄNG: 2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på cykelvänligheten
1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på cykelvänligheten

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Idéer som innebär nytänkande och som skapar cykelvänlighet premieras. Innovationen kan till exempel vara en teknisk lösning, en förbättring eller vidareutveckling av en existerande produkt eller tjänst. För att kvala in som innovation får åtgärden inte vara nämnd i indexet, den ska kunna hanteras på egen fastighet och dess effekt på områdets cykelvänlighet ska beskrivas. Innovationen behöver endast vara tillämpbar på aktuell fastighet och behöver inte utgöra ett koncept eller en affärsidé som är allmänt tillämpbar.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning och implementering av innovation ska redovisas i Hållbarhetsportalen.

STILLASTÅENDE FORDON

Entré P-hus

PARKERING I STADEN

Modulen Stillastående fordon rymmer sådana åtgärder på fastighetsnivå som stödjer en effektiv användning av parkeringsplatser och andra former av mobilitet än privatbilen. Parkeringar har stor påverkan på staden eftersom de tar plats, är dyra att uppföra och bidrar till trängsel genom alstring av bilresor.

Parkering på fastighetsmark regleras i plan- och bygglagen som anger att det i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering på eller i närheten av en fastighet. Efterfrågan på parkeringsplatser är inte konstant utan påverkas i hög grad av variabler som pris, tillgänglighet och övriga trafikslags attraktivitet.

Modulen innehåller åtgärdsområdena Tillgång till parkering, Utformning av parkering och Effektiv användning av parkering.

TILLGÅNG TILL PARKERING

Varje bilresa börjar och slutar i en parkeringsplats. Tillgången till parkering har därför stor betydelse för vilket färdmedel människor väljer för sina resor. Forskning visar att mängden parkering och priset för den är helt avgörande för färdmedelsfördelningen för arbetsresor.

UTFORMNING AV PARKERING

När parkering sker i gemensamma, öppna garage är tryggheten extra viktig. God överblickbarhet och genomtänkt belysning är viktiga verktyg för att uppnå en hög upplevd trygghet i garageutrymmena.

Avståndet till de olika trafikslagen påverkar fastighetens brukare vad gäller val av trafikslag. Att behöva gå lite längre för att nå sitt parkeringsgarage minskar användandet av egen bil, framförallt för korta bilresor. Med några minuters promenad för att hämta bilen är också chansen stor att cykelställ, bilpoolsbil eller busshållplats passeras på vägen och att något av dessa alternativ istället väljs. Genom att upplåta attraktiva platser till bilpooler och cykelpooler understöds dessa typer av resande. De fordonspooler som finns i gemensamma garage och är tillgängliga för flera fastigheter ger möjlighet till poäng för samtliga fastighetsägare som har tillgång till anläggningen.

Den viktigaste laddinfrastrukturen är där elbilen/hybridbilen parkerar för natten, då det är där den huvudsakliga laddningen sker. För att understödja möjligheten att parkera en elbil/hybridbil är det därför viktigt att det finns laddplatser i garagen.

EFFEKTIV ANVÄNDNING AV PARKERING

För att garage ska kunna nyttjas effektivt, av många olika typer av användare, behöver det finnas parkeringsledningssystem som visar var det finns lediga platser. Dessutom ska inte platserna i garagen vara platsspecifika utan samma plats behöver kunna nyttjas av flera olika användare. Det innebär att det bara går att hyra en plats inom en anläggning och inte en specifik parkeringsplats. På så sätt kan också besöksparkering lösas effektivt i fastigheternas garage, vilket ökar möjligheterna att använda gatans rum till platser för gång och vistelse.

Parkering kan prissättas antingen med månadsavgifter (för boende och anställda) eller med tillfällig avgift vid besök, till exempel i butik. Om prissättningen anpassas till efterfrågan på parkering kommer platserna att brukas effektivt och färre platser behövs. Genom att parkering inte subventioneras blir det också attraktivare att använda andra färdmedel än den privata bilen.

TABELL FÖR MODUL STILLASTÅENDE FORDON

STILLASTÅENDE FORDON						
Åtgärdsområde	Indikator	Poängsättning	Möjliga mobilitetspoäng			
			Bostäder	Kontor	Handel	Förskola
Tillgång till parkering	Antal bilparkeringsplatser	6 p om max 1 platser/1000 kvm BTA (K, F), max 1-3 platser/1000 kvm BTA (H) 4 p om max 2 platser/1000 kvm BTA (K, F), max 4 platser/1000 kvm BTA (H) 2 p om max 3 platser/1000 kvm BTA (K, F), max 5 platser/1000 kvm BTA (H)	-	6/4/2	6/4/2	-
	Bilpoolsplatser	4 p om minst 20 % mer än norm (B), minst 20 % av platserna upplåts till bilpool (K) 2 p om minst enligt norm (B), minst 10 % av platserna upplåts till bilpool (K)	4/2	4/2	-	-
	Barnvagnsparkering	4 p om studie av barnvagnsparkering är genomförd och åtgärdsförslag finns	-	-	-	4
Utformning av parkering	Trygghetsstudie garage	2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns	2	2	2	-
	Lokalisering cykelparkering	4 p om lokalisering av cykelparkering samt eventuell cykelpool bedöms ha en mer attraktiv placering än bilparkering 2 p om lokaliseringskravet delvis är uppfyllt	4/2	4/2	4/2	-
	Lokalisering bilpoolsarkering	2 p om bilpoolsarkeringen bedöms ha mer attraktiva platser än annan bilparkering	2	2	2	-
	Andel laddplats i garage	2 p om minst 100 % mer än norm 1 p om minst 50 % mer än norm	2/1	2/1	2/1	-
Effektiv användning av parkering	Inte platsbestämda parkeringsplatser	4 p om inga platsbestämda bilparkeringsplatser finns	4	4	4	-
	Parkeringsledningssystem	4 p om avancerat parkeringsledningssystem finns 2 p om enklare parkeringsledningssystem finns	4/2	4/2	4/2	-
	Parkeringsavgift för anställda	3 p om taxa motsvarande lägst Röd biljett 1 p om taxa motsvarande lägst Blå biljett	-	3/1	3/1	-
	Parkeringsavgift för besökare	3 p om taxa motsvarande lägst Röd biljett 1 p om taxa motsvarande lägst Blå biljett	-	-	3/1	-
Total möjlig poäng (exkl innovationspoäng)			22	31	30	4
	Innovationer	2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på parkeringsbehovet 1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på parkeringsbehovet	2/1	2/1	2/1	2/1

TILLGÅNG TILL PARKERING

INDIKATOR: Antal bilparkeringsplatser

POÄNG: 6 p om max 1 platser/1000 kvm BTA (K, F),
max 1-3 platser/1000 kvm BTA (H)
4 p om max 2 platser/1000 kvm BTA (K, F),
max 4 platser/1000 kvm BTA (H)
2 p om max 3 platser/1000 kvm BTA (K, F),
max 5 platser/1000 kvm BTA (H)

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

Tillgång på parkering vid arbetsplatser påverkar i mycket hög grad hur anställda väljer att resa till arbetet och därför ges högre poäng ju färre parkeringsplatser som anordnas.

Med begränsad tillgång till parkering vid handel främjas resande med andra trafikslag än bil. Är däremot tillgången till parkering vid handeln god ökar incitamenten att ta bil.

REDOVISNINGSKRAV

Antal parkeringsplatser/1000 kvm BTA ska kunna redovisas i såväl program-, system- som relations-handlingsskedet.

INDIKATOR: Bilpoolsplatser

POÄNG: 4 p om minst 20 % mer än norm (B)
4 p om minst 20 % av platserna upplåts till
bilpool (K)
2 p om minst enligt norm (B)
2 p om minst 10 % av platserna upplåts till
bilpool (K)

MARKANVÄNDNING: B, K

BESKRIVNING

Ett sätt att skapa en hög tillgång till bilpool för de boende är att upplåta plats i fastighetens garage för en extern bilpoolsoperatör. Bilpoolen ska vara tillgänglig för allmänheten.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer. För kontor ges poäng efter hur stor andel av det totala antalet parkeringsplatser som upplåts till bilpool.

REDOVISNINGSKRAV

Upplåtelsekontrakt och garagedisposition ska kunna redovisas i såväl bygg- som relations-handlingsskedet.

INDIKATOR: Barnvagnsparkering

POÄNG: 4 p om studie av barnvagnsparkering är genomförd och åtgärdsförslag finns

MARKANVÄNDNING: F

BESKRIVNING

För att underlätta att gå till och från förskolor behövs bra barnvagnsparkeringar. Precis som för cykelparkering bör de vara väderskyddade, ha goda låsmöjligheter och vara enkla att nå. Studien ska redovisa behov av barnvagnsparkering och planerad lösning.

REDOVISNINGSKRAV

Studie av barnvagnsparkering med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i såväl program- som bygghandlingsskedet.

UTFORMNING AV PARKERING

INDIKATOR: Trygghetsstudie garage*

POÄNG: 2 p om trygghetsstudie är genomförd och åtgärdsförslag finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Garageanläggningar kan upplevas otrygga. Garaget måste vara utformat så att det känns tryggt att parkera dygnet runt. En studie som visar parkeringsgaragets överblickbarhet och belysning ger svar på om det finns ytor som kan upplevas som otrygga kvällstid. Pelare, nischer, prång och liknande element gör att ett garage eller en parkeringsyta blir svår att överblicka. Ljusa färgval, god genomsiktighet, glaspartier i trapphus istället för ståldörrar, övervakning och ordning och reda kan bidra till att garaget upplevs tryggt. Genom att analysera garagets utformning kan platser som kan upplevas som otrygga identifieras.

REDOVISNINGSKRAV

Trygghetsstudie med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i såväl program- som bygghandlingsskedet.

INDIKATOR: Lokalisering cykelparkering

POÄNG: 4 p om lokalisering av cykelparkering samt eventuell cykelpool bedöms ha en mer attraktiv placering än bilparkering
2 p om lokaliseringskravet delvis är uppfyllt

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Det relativa avståndet mellan parkeringsplatser för olika trafikslag är viktigt för hur attraktiva de upplevs. Är avståndet längre till bilparkering jämfört med cykelparkering ökar incitamentet att använda cykel. Vid lokalisering av parkeringen är det viktigt att ge cykelparkeringen en attraktivare placering än bilparkeringen. Det är särskilt viktigt att en cykelpool har en lättillgänglig och synlig placering.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av parkeringsytornas disposition ska kunna uppvisas i såväl system-, bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Lokalisering bilpoolsparkering

POÄNG: 2 p om bilpoolsparkeringen bedöms ha mer attraktiva platser än annan bilparkering

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Närhet och synlighet är viktigt för bilpoolsbilarnas parkeringsplatser. Principen är att bilpoolplatserna ska lokaliseras på de attraktivaste bilparkeringsplatserna, vilket bland annat innebär att de ska placeras närmare entréer/hissar/garagedfarter än andra bilparkeringsplatser.

För bostäder och kontor krävs att poäng har delats ut för indikatorn bilpoolplatser för att erhålla poäng för lokalisering av bilpoolsparkering. För handel krävs att verksamheten upplåter parkeringsplatser till en bilpoolsaktör.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av parkeringsytornas disposition ska kunna uppvisas i såväl system-, bygg- som relationshandlingsskedet.

UTFORMNING AV PARKERING

INDIKATOR: Andel laddplats i garage

POÄNG: 2 p om minst 100 % mer än norm
1 p om minst 50 % mer än norm

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Den huvudsakliga laddningen av el- och hybridbilar sker i det garage där de parkerar för natten. Det är därför mycket viktigt att samtliga platser ska kunna förse med laddmöjlighet. Poäng ges för andel installerade ladduttag vid driftstart. Laddplatsens utformning och egenskaper ska uppfylla Stockholms stads krav och dimensioneras för 230 volt och 16 ampere. Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av parkeringslösning och andel laddplatser ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.



EFFEKTIV ANVÄNDNING AV PARKERING

INDIKATOR: Inte platsbestämda parkeringsplatser

POÄNG: 4 p om inga platsbestämda bilparkeringsplatser finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Olika verksamheter har olika behov av parkering över dygnet. Samnyttjande mellan till exempel dagtidsverksamheter och kvällsverksamheter är möjlig, som mellan kontor och handel.

Genom att inte ha platsbestämda platser och låta garaget vara öppet för flera intressenter kan parkeringsplatser samnyttjas av flera olika användare. Åtgärden fungerar bäst i större gemensamma anläggningar. Vissa parkeringsplatser får dock vara avsedda för ett visst ändamål, som bilpoolsplatser och reserverade parkeringsplatser för personer med rörelsehinder.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av garagedisposition och parkeringsstrategi ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Parkeringsledningssystem

POÄNG: 4 p om avancerat parkeringsledningssystem finns

2 p om enklare parkeringsledningssystem finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Genom att garagen i ett område är anslutna till samma parkeringsledningssystem så kan lediga platser effektivt kommuniceras till användare med till exempel ljusstavlor. Detta gör att parkeringsplatserna brukas på ett effektivt sätt samtidigt som söktrafiken i området minskar. Ett enklare system visar om det finns lediga platser i anläggningen och ett avancerat system visar även exakt var dessa är.

Om minst 50 % av anläggningens parkeringsplatser utgörs av platser som inte är platsbestämda kan poäng fås för parkeringsledningssystem.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av aktuellt parkeringsledningssystem ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.



EFFEKTIV ANVÄNDNING AV PARKERING/INNOVATIONER

INDIKATOR: Parkeringsavgift för anställda

POÄNG: 3 p om taxa motsvarande lägst Röd biljett
1 p om taxa motsvarande lägst Blå biljett

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

Om anställdas parkeringsplatser är avgiftsbelagda ökar motivet att använda alternativa transportmedel som cykel- eller kollektivtrafik. Med högre avgift minskar efterfrågan på parkeringsplatser och parkeringsnormen kan sänkas. Taxan relaterar till Stockholm stads gatuparkeringsavgifter och avgifterna kan därmed komma att byta benämning eller ändras.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av taxa för parkeringsavgifter ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Parkeringsavgift för besökare

POÄNG: 3 p om taxa motsvarande lägst Röd biljett
1 p om taxa motsvarande lägst Blå biljett

MARKANVÄNDNING: H

BESKRIVNING

Kostnaden en fastighetsägare tar ut för besöksparkering visar hur de arbetar för att motivera kunderna att använda andra transportmedel än bil. Studier av Stockholms innerstadsnära handelsplatser visar att lågt prissatta parkeringar genererar ett högre bilanvändande, och därmed också mer biltrafik i närområdet. Taxan relaterar till Stockholm stads gatuparkeringsavgifter och avgifterna kan därmed komma att byta benämning eller ändras.

REDOVISNINGSKRAV

Prissättning för besöksparkering ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Innovationer

POÄNG: 2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på parkeringsbehovet
1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på parkeringsbehovet

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Idéer som innebär nytänkande inom området stillastående fordon premieras. Innovationen kan till exempel vara en teknisk lösning, en förbättring eller vidareutveckling av en existerande produkt eller tjänst. För att kvala in som innovation får åtgärden inte vara nämnd i indexet, den ska kunna hanteras på egen fastighet och dess effekt på områdets parkeringsbehov ska beskrivas. Innovationen behöver endast vara tillämpbar på aktuell fastighet och behöver inte utgöra ett koncept eller en affärsidé som är allmänt tillämpbar.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning och implementering av innovation ska redovisas i Hållbarhetsportalen.



GODSHANTERING

EN VÄL PLANERAD GODSHANTERING

Leveranstrafik är en förutsättning för en levande stad. En väl planerad godshantering bidrar till ett tryggt och säkert stadsrum. Med lokaler i entréplan möjliggörs butiker, restauranger och andra verksamheter i bostadshus. Det tillför liv i gaturummen, men leder också till tryggare gator då antalet entréer och aktiva fasader ökar.

I en tät stadsmiljö är det många som gör anspråk på att nyttja gatan och gatorna utgör viktiga vistelseytor för folk i området. Gatorna är utformade och möblerade inte bara för folk i rörelse utan även för spontana möten och uppehåll. Att leverera gods i denna typ av område är utmanande och kräver genomtänkta lösningar. Gatorna kan även komma att regleras, så att leveranstrafik är begränsad till vissa tider på dygnet.

Genom att byggherrar i ett kvarter eller närliggande fastigheter går samman kan en effektiv godshantering med minimalt antal fordonsrörelser åstadkommas. För verksamheter med omfattande leveranstrafik kan det krävas lastkaj i garage eller annat avgränsat leveransutrymme. För fastigheter med få leveranser kan det handla om att kartlägga leveranstrafik och till exempel undvika backande leveransfordon.

GODSPLAN

Genom att analysera framtida transporter till och från en fastighet fås en god översikt av fastighetens leveranstrafik. Om en godsplan tas fram i ett tidigt skede, finns möjlighet till bättre och effektivare lösningar.

SAMORDNING

Leveranser bör samordnas och gods tas emot på ett sätt som gynnar ett levande stadsrum. Genom att leveranser inom ett kvarter eller i närliggande fastigheter hanteras gemensamt kan området få genomtänkta och effektiva leveranser. Samordnade transporter kan ge högre fyllnadsgrad i bilarna och därmed färre antal transporter.

LEVERANSPUNKT

Om leveranser kan ske via garage finns större möjligheter till anpassning av leveranserna efter verksamheten än om leveranser sker från gatan. Takhöjd, svängradier och vändmöjligheter i garage bestämmer vilka fordon som kan leverera från garaget. Extra hög takhöjd kan därför vara viktigt för att tillåta att användningen av fastigheten är flexibel över tiden, till exempel om garagets

användning ändras och det fungerar som ett lastfar.

LEVERANSVÄGAR

Raka och lättåtkomliga leveransvägar utan plan-skillnader, med lämpliga dörrmått samt automatiska dörröppnare är viktigt för att leveranspunkten ska kunna användas på ett bra sätt.

LEVERANSER MÖJLIGA OFF-PEAK

Med off-peak avses leverans av varor under tider då gatorna är mindre belastade. Det innebär i första hand leveranser sen kväll, tidig morgon eller natt. Genom att tidsstyra leveranstrafik kan trafiken minskas under den tid som det rör sig som mest folk i ett område. För att möjliggöra leveranser off-peak kan leveransslussar för godsavlämning vara en lösning. Med kylfunktion i leveransutrymmet kan även livsmedel hanteras. För att nattleveranser ska vara möjliga måste lastning kunna ske i en miljö som tål bullerstörning.

Om det finns stora serviceboxar eller kylboxar i bostadsfastigheter eller på allmänna platser finns möjlighet till leveranser även när mottagaren inte är plats.

TABELL FÖR MODUL GODSHANTERING

GODSHANTERING						
Åtgärdsområde	Indikator	Poängsättning	Möjliga mobilitetspoäng			
			Bostäder	Kontor	Handel	Förskola
Godsplan	Godsplan	3 p om godsplan med åtgärdsförslag finns	3	3	3	3
Samordning	Samverkan	3 p om samverkan med andra byggherrar finns eller om byggherren medverkar till att etablera en samlastningscentral	3	3	3	3
	Samnyttjande	2 p om samnyttjande mellan olika markanvändningar inom samma fastighet finns 2 p om samma leveranspunkt för leveranser till och från fastigheten används	4/2	4/2	4/2	4/2
Leveranspunkt	Garagehöjd	2 p om fri höjd är minst 2,3 m i garage (B) 2 p om fri höjd är minst 3,4 m i garage/lastfar (K, H) 1 p om fri höjd är minst 2,8 m i garage/lastfar (K, H)	2	2/1	2/1	-
	Garage/lastfar	3 p om 85 % av antalet fordon kan leverera via garage/lastfar 2 p om 70 % av antalet fordon kan leverera via garage/lastfar	-	3/2	3/2	-
Leveransvägar	Planskillnader	1 p om inga planskillnader såsom trappsteg eller branta lutningar finns	1	1	1	-
	Dörrmått och dörröppnare	1 p vid minst 120 cm bred dörr, leveransvänlig tröskel och dörröppnare	1	1	1	-
	Vinklar	1 p vid lättåtkomliga leveransvägar med god svängradie	1	1	1	-
Leveranser möjliga off-peak	Leveransutrymme	3 p om utformningen av leveranspunkten medger leveranser off-peak och är anpassad för livsmedel (H, F) 2 p om utformningen av leveranspunkten medger leveranser off-peak (K, H, F)	-	2	3/2	3/2
	Serviceboxar	2 p om det finns minst 100 % fler serviceboxar än norm 1 p om det finns serviceboxar enligt norm 1 p om serviceboxarna som är anpassade för matkassar har kylfunktion	3/2/1	-	-	-
Total möjlig poäng (exkl innovationspoäng)			16	18	19	11
	Innovationer	2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på godshanteringen 1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på godshanteringen	2/1	2/1	2/1	2/1

GODSPLAN/SAMORDNING

INDIKATOR: Godsplan*

POÄNG: 3 p om godsplan med åtgärdsförslag finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Leveranser är en förutsättning i en levande stad. Om godshanteringen utreds i ett tidigt skede kan möjligheter till samordning inom kvarteret eller stadsdelen identifieras och bättre lösningar skapas. För verksamheter med mer omfattande leverans- trafik är det av stor vikt att godsfrågan hanteras, till exempel kan en garagelösning krävas. Även fastigheter med en mer begränsad godstrafik behöver hantera godsfrågan, till exempel bör backning med tunga fordon alltid undvikas.

Samtliga markanvändningar i fastigheten ska behandlas i godsplanen. Förväntat antal leveranser till och från fastigheten och dess påverkan på närområdet ska redovisas.

REDOVISNINGSKRAV

Godsplan med åtgärdsförslag ska kunna redovisas i samtliga skeden.

INDIKATOR: Samverkan

POÄNG: 3 p om samverkan med andra byggherrar finns eller om byggherren medverkar till att etablera en samlastningscentral

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Genom att verksamheter i samma område samverkar kring leveransfrågor kan området få genomtänkta och effektiva leveranser. Det kan också ge förutsättningar för färre antal leveranser genom ökad möjlighet till samlastning. Samverkan kring samnyttjande av ytor för leveranser mellan närliggande fastigheter kan möjliggöra en effektivare och mer tillgänglig leveranspunkt. Placering av miljörum är ett exempel på en fråga som kan vara lämplig att samverka kring.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning av samverkan ska kunna redovisas i samtliga skeden.

INDIKATOR: Samnyttjande

POÄNG: 2 p om samnyttjande mellan olika mark- användningar inom samma fastighet finns
2 p om samma leveranspunkt för leveranser till och från fastigheten används

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Det förekommer leveranser både till och från en fastighet. Avfallshämtning är ett exempel på en leverans/godstransport från en fastighet som finns för samtliga fastigheter. Genom att till exempel samnyttja ytor mellan olika markanvändningar inom samma fastighet och/eller samlokalisera hämtplatsen för fastighetens avfall med leveranspunkten för leveranser till fastigheten möjliggörs en effektivare användning av ytor och en samlad leveranstrafik. Även serviceboxar kan med fördel placeras i anslutning till denna punkt.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av samnyttjande av ytor ska kunna uppvisas i såväl system-, bygg- som relations- handlingsskedet.

LEVERANSPUNKT/LEVERANSVÄGAR

INDIKATOR: Garagehöjd

POÄNG: 2 p om fri höjd är minst 2,3 m i garage (B)
2 p om fri höjd är minst 3,4 m i garage/
lastfar (K, H)
1 p om fri höjd är minst 2,8 m i garage/
lastfar (K, H)

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Den fria höjden i garaget är viktig för att leveranser ska kunna ske via garaget. Är garagehöjden i en fastighet tillräckligt hög tillgängliggörs det för flera olika typer av leveransfordon. I en bostadsfastighet bör garagehöjden medge inkörning med släpvagn eller mindre lastbil. För kontor och handel bör även större fordon kunna angöra garaget.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av garagehöjd ska kunna uppvisas i såväl system-, bygg- som relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Garage/lastfar

POÄNG: 3 p om minst 85 % av antalet fordon kan
leverera via garage/lastfar
2 p om minst 70 % av antalet fordon kan
leverera via garage/lastfar

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

Om leveranser kan ske via garage finns större möjligheter till anpassning av leveranserna efter verksamheten än om leveranser sker från gatan. På gatan kan restriktioner finnas för till exempel var och när leveranser får ske. Med möjlighet till leverans i garage/lastfar minskar leveranstrafikens störningar av omgivningen i form av till exempel trafiksäkerhetsrisker och buller. Poäng kan även ges om samlastningscentral kan nyttjas.

Garaget måste vara utformat för att hantera förväntade leveransfordon, vad gäller till exempel svängradier, eventuell lastkaj och koppling till hiss.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av fördelning av leveranserna ska kunna redovisas i samtliga skeden.

INDIKATOR: Planskillnader

POÄNG: 1 p om inga planskillnader såsom
trappsteg eller branta lutningar finns

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

För att anvisade leveranspunkter ska kunna nyttjas på ett bra sätt är det viktigt att det inte finns några planskillnader som till exempel trappsteg eller branta lutningar utmed leveransvägen. Med leveransväg avses sträckan mellan den leveranspunkt där leveransfordonet angör och den plats där leverantören lämnar varorna.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program- som systemhandlings-skedet.

LEVERANSVÄGAR/LEVERANSER MÖJLIGA OFF-PEAK

INDIKATOR: Dörrmått och dörröppnare

POÄNG: 1 p vid minst 120 cm bred dörr,
leveransvänlig tröskel och dörröppnare

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

För att anvisade leveranspunkter ska kunna nyttjas är det viktigt att dörrar är tillräckligt breda samt försedda med dörröppnare utmed hela leveransvägen. Eventuella trösklar ska vara leveransvänliga. Med leveransväg avses sträckan mellan den leveranspunkt där leveransfordonet angör och den plats där leverantören lämnar varorna.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program- som systemhandlings-skedet.

INDIKATOR: Vinklar

POÄNG: 1 p vid lättåtkomliga leveransvägar med
god svängradie

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

För att anvisade leveranspunkter ska fungera så det blir enkelt att leverera är det viktigt att det inte finns några snäva vinklar utmed leveransvägen. Med leveransväg avses sträckan mellan den leveranspunkt där leveransfordonet angör och den plats där leverantören lämnar varorna.

REDOVISNINGSKRAV

Ritningar eller annan dokumentation ska kunna uppvisas i såväl program- som systemhandlings-skedet.

INDIKATOR: Leveransutrymme

POÄNG: 3 p om utformningen av leveranspunkten
medger leveranser off-peak och är
anpassad för livsmedel (H, F)
2 p om utformningen av leveranspunkten
medger leveranser off-peak (K, H, F)

MARKANVÄNDNING: K, H, F

BESKRIVNING

Genom att tidsstyra leveranstrafik kan trafiken minskas under den tid som folk rör sig som mest. För att fullt ut kunna leverera off-peak, krävs att leveransen kan ske utan att närboende störs av buller. Det innebär ofta att leveransen inte kan ske från gatan utan att den behöver ske i garage lastfar, leveranssluss eller motsvarande. Ett sätt att möjliggöra leveranser off-peak utan att mottagaren behöver vara på plats för att ta emot leveranserna är att utforma leveranspunkten med ett avgränsat låst utrymme i anslutning till leveranspunkten.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av leveransutrymme ska kunna uppvisas i såväl system- som relationshandlings-skedet.

LEVERANSER MÖJLIGA OFF-PEAK/INNOVATIONER

INDIKATOR: Serviceboxar

POÄNG: 2 p om det finns minst 100 % fler serviceboxar än norm
1 p om det finns serviceboxar enligt norm
1 p om serviceboxarna som är anpassade för matkassar har kylfunktion

MARKANVÄNDNING: B

BESKRIVNING

En servicebox är en lösning för att kunna leverera till exempel paket eller matpåsar utan att mottagaren är på plats. Genom att serviceboxar finns ges en större spridning av leveranser då de exempelvis kan ske mitt på dagen när det är mindre trafik. Större paket kan också lämnas vilket gör att mottagarens eventuella bilresa till ett postutlämningsställe kan undvikas. Serviceboxar innebär även en större möjlighet för samleveranser av olika slag.

Serviceboxar ska placeras så att det både är lätt att hämta varor från dem och att leverera till dem. Serviceboxarna ska vara tillgängliga dygnet runt och finnas i varierande storlek.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av boxlösning ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.



INDIKATOR: Innovationer

POÄNG: 2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på godshanteringen
1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på godshanteringen

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Idéer som innebär nytänkande inom området gods premieras. Innovationen kan till exempel vara en teknisk lösning, en förbättring eller vidareutveckling av en existerande produkt eller tjänst. För att kvala in som innovation får åtgärden inte vara nämnd i indexet, den ska kunna hanteras på egen fastighet och dess effekt på områdets godshantering ska beskrivas. Innovationen behöver endast vara tillämpbar på aktuell fastighet och behöver inte utgöra ett koncept eller en affärsidé som är allmänt tillämpbar.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning och implementering av innovation ska redovisas i Hållbarhetsportalen

MOBILITETSTJÄNSTER



UNDERLÄTTA HÅLLBART RESANDE

Modulen rymmer sådana åtgärder på fastighetsnivå som underlättar hållbart resande och där förstahandsvalet är att gå, cykla eller åka kollektivt. Åtgärder kan till exempel vara fordonspooler, tillgång till olika tekniska hjälpmedel eller service för gående eller cyklister.

Modulen innehåller åtgärdsområdena, Mobilitetsplan, Fordonspool, Information och skyltning, Mobilitetsbonus och Förvaring.

MOBILITETSPLAN

En mobilitetsplan anger hur man planerar att arbeta med hållbart resande i en fastighet. I mobilitetsplanen ska det redovisas hur mobilitetsindexets olika moduler kommer att tillämpas. Då vissa åtgärder behöver vidtas i ett tidigt skede för att få önskad effekt på resandet, är det viktigt att åtgärderna tidsätts så att det anges i vilket skede som åtgärderna kommer att genomföras.

FORDONSPOOL

Att i fastigheten, kvarteret eller i stadsdelen få tillgång till olika sorters cyklar eller bilar genom medlemskap i en fordonspool minskar behovet av att använda en egen bil. För de som har behov att

lasta mycket kan både en större bil och en lastcykel från en fordonspool underlätta. En cykelpool med lastcyklar kan också användas som en service till kunder som vill köra hem sina inköp.

Att i bostadsfastigheten eller i butiken ha cykel- eller varukärror till låns är en service som möjliggör att ta med varor som annars inte hade rymts på cykel eller gått att bära.

INFORMATION OCH SKYLTNING

Ett informationspaket till anställda, boende eller kunder är en bra grund för att visa möjligheterna att använda hållbara transporter till och från fastigheten.

Väl skyltade fastigheter hjälper både gående och cyklister att exempelvis hitta närmaste utgång till hållplats. Med realtidssystem för kollektivtrafiken finns möjligheten att direkt se när nästa buss går vilket kan vara ett uppskattat stöd.

MOBILITETSBONUS

Mobilitetsbonus som en del i hyran eller lönen innebär att få tillgång till olika mobilitetstjänster som till exempel låncykelkort, kollektivtrafikkort, bilpoolsmedlemskap eller cykelbonus gratis under

en viss tidsperiod. Genom att få testa ett alternativt färdmedel kan nya vanor skapas.

FÖRVARING

Möjlighet att tillfälligt lämna varor, kläder och väskor under shopping är en service som förenklar att handla utan bil.

TABELL FÖR MODUL MOBILITETSTJÄNSTER

MOBILITETSTJÄNSTER						
Åtgärdsområde	Indikator	Poängsättning	Möjliga mobilitetspoäng			
			Bostäder	Kontor	Handel	Förskola
Mobilitetsplan	Mobilitetsplan	4 p om mobilitetsplan finns upprättad	4	4	4	4
Fordonspool	Lånekärra	2 p om minst enligt norm för gång och cykel 1 p om minst enligt norm för gång eller cykel	2/1	-	2/1	-
	Utbud cykelpool	2 p om lastcykel finns enligt norm (B, H) 1 p om elcykel finns enligt norm (B, K) 1 p om vikcykel finns enligt norm (B, K) 1 p om standardcykel finns enligt norm (B, K)	5/4/3/ 2/1	3/2/1	2	-
Information och skyltning	Informationspaket mobilitet	4 p om indikatorn uppfylls fullständigt (F) 1 p om indikatorn uppfylls fullständigt (B, K, H)	1	1	1	4
	Utbud av realtidsinformation	1 p om realtidsvisning finns för låncyklar (B, K, H) 1 p om realtidsinformation finns för kollektivtrafik (K, H)	1	2/1	2/1	-
	Skyltprogram	1 p om skyltprogram finns	-	1	1	-
Mobilitetsbonus	Mobilitetstjänst i boendet	4 p om bilpoolsmedlemskap i minst 5 år erbjuds till alla lägenheter 3 p om kollektivtrafikkort i minst 6 mån erbjuds till alla lägenheter 1 p om låncykelkort i minst 1 år erbjuds till alla lägenheter	8/7/5/ 4/3/1	-	-	-
	Mobilitetstjänst som löneförmån	2 p om kollektivtrafikkort i minst 1 år erbjuds alla anställda 2 p om cykelbonus erbjuds alla anställda 2 p om de anställda får välja mellan kollektivtrafikkort eller cykelbonus 1 p om låncykelkort erbjuds alla anställda	-	5/4/3/ 2/1	5/4/3/ 2/1	-
	Grön resplan för anställda	2 p om grön resplan finns framtagen för anställda	-	2	-	-
Förvaring	Förvaringsskåp	1 p om förvaringsskåp finns	-	-	1	-
Total möjlig poäng (exkl innovationspoäng)			21	18	12	8
	Innovationer	2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på hållbart resande 1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på hållbart resande	2/1	2/1	2/1	2/1

MOBILITETSPLAN/FORDONSPÖOL

INDIKATOR: Mobilitetsplan*

POÄNG: 4 p om mobilitetsplan finns upprättad

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

I en mobilitetsplan ingår att redogöra för hur mobilitetsindexet kommer att tillämpas. Det är viktigt att ett helhetsgrepp tas för hur fastighetsägaren ska arbeta med hållbart resande. Vilka åtgärdsområden och indikatorer som fokus ligger på ska klargöras. Åtgärder ska beskrivas och tidsättas. Det innebär att det ska anges i vilket skede som åtgärder kommer att vidtas för att indikatorn ska uppfyllas.

REDOVISNINGSKRAV

Mobilitetsplan ska kunna redovisas i samtliga skeden.

INDIKATOR: Tillgång till lånekärra

POÄNG: 2 p om minst enligt norm för gång och cykel

1 p om minst enligt norm för gång eller cykel

MARKANVÄNDNING: B, H

BESKRIVNING

En lånekärra för bostadsfastigheten eller för butiken möjliggör för fler att transportera last av olika slag utan bil. Är lånekärran tänkt för cykel ska den ha en snabbkoppling.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av inköp av cykelkärror ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.



FORDONSPOOL

INDIKATOR: Cykelpool

POÄNG: 2 p om lastcykel finns enligt norm (B, H)
1 p om elcykel finns enligt norm (B, K)
1 p om vikcykel finns enligt norm (B, K)
1 p om standardcykel finns enligt norm (B, K)

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Cykelpool i fastigheten kan öka användandet av cykel. En elcykel möjliggör lite längre cykelresor, en vikcykel kan enkelt tas med på resor med andra trafikslag och en lastcykel möjliggör att storhandla med cykel eller att köra barn på utflykt etc. Ellassisterade lastcyklar som klarar av att frakta stora mängder last utan nämnvärd fysisk ansträngning kan vara ett mycket gott alternativ till bil då lastaspekten är relevant. Även elmoped renderar poäng för elcykel. Regelbunden service av poolcyklar ska garanteras.

Det är ett krav att cykelpoolen ska ha en synlig och attraktiv placering.

Normen specificeras i avsnittet Sammanställning av normer.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av cykelpoolens utbud och serviceavtal ska kunna uppvisas i relations-handlingsskedet.



Källa: Spacescape

INFORMATION OCH SKYLTING

INDIKATOR: Informationspaket mobilitet

POÄNG: 4 p om indikatorn uppfylls fullständigt (F)
1 p om indikatorn uppfylls fullständigt (B, K, H)

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Ett informationspaket till anställda, boende, kunder och/eller föräldrar till förskolebarn är bra för att visa på möjligheterna att använda hållbara transporter till och från fastigheten. Paketet kan utformas som en broschyr, en webbsida/app eller fungera som en sammanställning av externt material. Informationspaketet finns med fördel redan vid försäljning/uthyrning av lägenheter och lokaler samt lämnas till nyinflyttade, nyanställda och vid inskolning på förskolan.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av informationsmaterial samt hur detta distribuerats/distribueras ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Utbud av realtidsinformation

POÄNG: 1 p om realtidsvisning finns för låncyklar (B, K, H)
1 p om realtidsinformation finns för kollektivtrafik (K, H)

MARKANVÄNDNING: B, K, H

BESKRIVNING

Realtidsinformation innebär att en brukare kan få direkt information om nuläget i kollektivtrafiken eller låncykelsystemet, exempelvis via en skärm i fastighetens entré. Om fastigheten har ett digitalt bokningssystem, kan realtidsinformation om ledig låncykel med fördel integreras med detta.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av de system som används för realtidsvisning ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Skyltprogram

POÄNG: 1 p om skyltprogram finns

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

En välskyltad fastighet innebär förbättrade möjligheter för gående att orientera sig inom till exempel en kontorsbyggnad. Kontoret eller butiken kan inom fastigheten skylta till närmaste hållplats, låncykelställ eller motsvarande faciliteter vilket underlättar avsevärt för de som rör sig i fastigheten.

REDOVISNINGSKRAV

Skyltprogram för gående och cyklister ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingsskedet.

MOBILITETSBONUS

INDIKATOR: Mobilitetstjänst i boendet

POÄNG: 4 p om bilpoolsmedlemskap i minst 5 år erbjuds till alla lägenheter
3 p om kollektivtrafikkort i minst 6 mån erbjuds till alla lägenheter
1 p om lånecykelkort i minst 1 år erbjuds till alla lägenheter

MARKANVÄNDNING: B

BESKRIVNING

En god start för nyinflyttade är ett erbjudande om mobilitetstjänster. Dessa ska inte vara personliga utan kopplade till lägenheten under en specifik period. Mobilitetstjänsterna innefattar bilpoolsmedlemskap, kollektivtrafikkort och lånecykelkort.

REDOVISNINGSKRAV

Dokumentation på erbjudande ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.

INDIKATOR: Mobilitetstjänst som löneförmån

POÄNG: 2 p om kollektivtrafikkort i minst 1 år erbjuds alla anställda
2 p om cykelbonus erbjuds alla anställda
2 p om de anställda får välja mellan kollektivtrafikkort eller cykelbonus
1 p om lånecykelkort erbjuds alla anställda

MARKANVÄNDNING: K, H

BESKRIVNING

Kollektivtrafikkort kan användas som en löneförmån och som ett incitament att lämna bilen hemma och att göra arbetsplatsen mer attraktiv.

Cykelbonusens värde ska motsvara ett årskort för kollektivtrafik för att ge poäng. Denna summa kan motsvara inköp av ny cykel. Forskning och undersökningar visar att cyklande personal är friskare personal varför cykelbonus kan ge en friskare personal.

Kravet ska vara att arbetspendlingen ska ske med kollektivtrafik eller cykel.

Lånekort till lånecykelsystemet "Stockholm City Bikes" eller motsvarande stadstäckande lånecykel-

system är en liten kostnad för att möjliggöra cykling för de som inte har en egen cykel, eller vill kunna låna ut en cykel till besökande. Kortet ska erbjudas vid säsongsstart.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av erbjudanden ska kunna uppvisas i relationshandlingsskedet.



MOBILITETSBONUS/FÖRVARING/INNOVATIONER

INDIKATOR: Grön resplan för anställda*

POÄNG: 2 p om grön resplan finns framtagen för anställda

MARKANVÄNDNING: K

BESKRIVNING

I en grön resplan för anställda anges hur företaget arbetar för att främja ett hållbart resande. Resor till och från arbetsplatsen samt tjänsteresor ska behandlas. Resplanen ska innefatta en resvaneundersökning. Syftet med den gröna resplanen är att påverka de anställdas beteende och attityd till resande. Punkter som kan beskrivas är möjligheter till samåkning eller distansarbete samt kampanjer för att stimulera ökad cykel- eller gångtrafik. I den gröna resplanen kan även åtgärder under indikatorerna mobilitetstjänst som löneförmån, parkeringsavgifter för anställda och antal cykelparkeringar ingå. Den gröna resplanen kan vara en del av mobilitetsplanen och inkluderas i till exempel ett grönt hyresavtal.

REDOVISNINGSKRAV

En grön resplan för anställda ska kunna redovisas i såväl bygg- som relationshandlingskedet.

INDIKATOR: Förvaringsskåp

POÄNG: 1 p om förvaringsskåp finns

MARKANVÄNDNING: H

BESKRIVNING

Möjlighet att tillfälligt lämna kläder, väskor och varor under shopping är en service som förenklar att handla utan bil. Förvaringsskåpen ska vara välplacerade, gärna i anslutning till cykelparkering eller kollektivtrafikentré och antalet ska vara anpassat efter verksamheten. En andel av skåpen får gärna ha kylfunktion. Poäng kan även ges för en bemannad garderob som kan vara avgiftsbelagd.

REDOVISNINGSKRAV

Redovisning av förvaringslösning ska kunna uppvisas i såväl bygg- som relationshandlingskedet.

INDIKATOR: Innovationer

POÄNG: 2 p om innovationen/-erna bedöms ha hög påverkan på hållbart resande
1 p om innovationen/-erna bedöms ha viss påverkan på hållbart resande

MARKANVÄNDNING: B, K, H, F

BESKRIVNING

Idéer som innebär nytänkande inom området mobilitetstjänster premieras. Innovationen kan till exempel vara en teknisk lösning, en förbättring eller vidareutveckling av en existerande produkt eller tjänst. För att kvala in som innovation får åtgärden inte vara nämnd i indexet, den ska kunna hanteras på egen fastighet och dess effekt på områdets resande ska beskrivas. Innovationen behöver endast vara tillämpbar på aktuell fastighet och behöver inte utgöra ett koncept eller en affärsidé som är allmänt tillämpbar.

REDOVISNINGSKRAV

Beskrivning och implementering av innovation ska redovisas i Hållbarhetsportalen.

SAMMANSTÄLLNING AV NORMER

SAMMANSTÄLLNING AV NORMER

Nedan följer en sammanställning av de normer som gäller för denna version av Mobilitetsindex. Normer kan även specificeras i Handlingsprogram. Då gäller normen i Handlingsprogrammet.

CYKELSTADEN

Antal cykelparkeringar

Bostäder

Minst 2,8 platser/100 m² BTA (bostäder med genomsnittsstorlek > 40 m²)

Minst 4 platser/100 m² BTA (bostäder med genomsnittsstorlek < 40 m²)

Kontor

Minst 15 platser/1000 m² BTA

Handel

Minst 25 platser/1000 m² BTA

Dusch- och ombytesmöjligheter

Kontor

Minst 0,25 skåp/cykelparkering

Minst 0,05 dusch/cykelparkering

Exempel på uppfylld norm: Det finns totalt 100 cykelparkeringar i fastigheten. Det ska då finnas minst 25 skåp och 5 duschar.

Antalet skåp och duschar beräknas på grundnormen för cykelparkeringsplatser oavsett om

byggherren valt att anordna fler platser än grundnormen.

Handel

För handel avses duschmöjligheter för anställda. Ingen norm finns, bedöms från fall till fall beroende på verksamhet.

STILLASTÅENDE FORDON

Bilpoolsplatser

Minst 0,012 bilpoolsplatser/lägenhet

Andel laddplats i garage

Minst 20 % av parkeringsplatserna har installerad laddmöjlighet

GODSHANTERING

Serviceboxar

Minst 1 box per 10 lägenheter och minst 50 % av boxarna ska vara anpassade för matkassar eller motsvarande (ca 0,15 m³).

MOBILITETSTJÄNSTER

Lånekärra

Bostäder

Minst 1 gångkärra och 1 cykelkärra per 50 lägenheter

Handel

Minst 1 gångkärra och 1 cykelkärra per 1000 m² BTA

Om kärran är lämplig att använda både för gång och cykel fås full poäng för 1 kärra per 50 lägenheter respektive 1 kärra per 1000 m² BTA handel.

Utbud cykelpool

Bostäder (per 50 lägenheter)

Minst 2 lastcyklar, 1 elcykel, 1 vikcykel samt 4 standardcyklar

Kontor (per 1000 m² BTA)

Minst 1 elcykel, 1 vikcykel samt 2 standardcyklar

Handel (per 1000 m² BTA)

Minst en lastcykel, elassisterad lastcykel, elassisterad cykel med kärra eller cykel med lastkärra



FÖRTYDLIGANDEN

PROMENADSTADEN - TRYGGHETSSTUDIE

Den upplevda tryggheten är en av de avgörande faktorerna till varför en del personer väljer, eller inte väljer, att vistas ute eller i halvoffentliga miljöer under dygnets mörka timmar.

Överblickbarhet och belysning är viktiga faktorer för den upplevda tryggheten. Genom analyser av var oövakade platser eller mörka nischer, prång eller liknande kan uppstå, kan antalet otrygga platser minimeras eller till och med elimineras helt innan byggnation påbörjas. Vindfång, nischer, uppbrutna fasader och liknande egenskaper i bebyggelsen kan ge en spännande arkitektur men kan även göra en plats, gård eller gata svår att överblicka.

En trygghetsstudie ger svar på om det finns ytor som kan upplevas som svåra att överblicka eller otrygga. Fastighetens utformning har en stor del i hur gatan upplevs.

Med lokaler i entréplan möjliggörs butiker, restauranger och andra verksamheter i bostadshus. Det tillför liv till gaturummen, samt leder till tryggare gator då antalet entréer och aktiva fasader ökar. Särskilt kvällsaktiva entréer som restauranger ökar tryggheten.

Genom att planera för bottenvåningar som är öppna, med antingen många entréer eller genomsiktliga fönster, skapas upplevelsen av trygghet i gaturummet.

Att vända en byggnads entréer mot gatan skapar både tryggare gaturum och bostadsgårdar som fungerar för vistelse och den mer halvprivata sfären. Det är särskilt viktigt för tryggheten, både i gata och i gård. Barnen kan leka på egen hand i en sluten gårdsmiljö, och gatans rum blir samtidigt överblickbart.

Murar, täta staket, slutna fasader eller tät vegetation kan upplevas otrygga. Verksamheter eller butiker som endast har en entré bör i möjligaste mån undvika att de fasader som vänder mot gatan upplevs som slutna eller monotona.

Ytor mot gatumark påverkar den upplevda tryggheten på gatan oavsett om allmänheten har tillgång till ytan eller inte. Det är därför viktigt att fundera över hur ytor belyses även under den tid då ytan inte används av verksamheten, till exempel förskolegårdar under kvälls- och nattetid.

I studien ska bland annat följande faktorer behandlas:

- Beskrivning av fastighetens utformning utifrån följande aspekter:
 - Belysning (kan även beskrivas i särskild belysningsstudie)
 - Prång, nischer, vegetation eller motsvarande som hindrar god överblickbarhet
 - Orienterbarhet
 - Flöden genom fastigheten
 - Bottenvåningens utformning
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Kommer fastigheten att upplevas trygg?
 - Kommer fastigheten påverka kringliggande gatumiljö positivt ur trygghetsaspekt?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

PROMENADSTADEN - BELYSNINGSSSTUDIE

En belysningsstudie syftar till att identifiera platser som behöver extra belysning. Studien bör beröra såväl utemiljön som gemensamma ytor inom fastigheten. Belysning är särskilt viktig på platser som har låg överblickbarhet och få aktiva entréer.

För att få bäst resultat behöver en fastighets belysning samordnas med belysningen på allmän plats. Det är viktigt att det inte finns mörka prång eller nischer där varken fastighetens eller gatans belysning når.

Med en genomtänkt utformning och placering av belysning kan gatans och fastighetens belysning komplettera och förstärka varandra. Det är viktigt att tänka på att en fastighets belysning inte bara påverkar den egna fastigheten utan att den även kan påverka omgivningen. Ytor i anslutning till gatumark kan därför behöva belysas även under tider då ytan inte används av verksamheten.

Belysningen ska ge upplevd trygghet och bidra till säkerheten. Belysningen gör också stadsdelen attraktiv även i mörkret. Inte minst effektbelysning av fasader och andra element inom fastigheten ger liv i stadsrummet.

Det är viktigt att i tidigt skede planera för hur driften av belysningen ska ske, till exempel åtgärd

av trasig belysning. Detta för att säkerställa att belysningen fungerar som tänkt över tid och att tryggheten bibehålls.

Belysningen ska utformas så att den inte bländar samt vara kvalitativt vitt ljus med bra färgåtergivning och medveten färgtemperatur.

I studien ska bland annat följande faktorer behandlas:

- Beskrivning av fastighetens belysning utifrån följande aspekter:
 - Orientering och trygghet
 - Drift- och underhåll av belysning
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Kommer fastigheten att upplevas väl belyst?
 - Kommer fastighetens belysning påverka kringliggande gatumiljö positivt ur trygghetsaspekt?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

CYKELSTADEN - BESÖKSPARKERINGSSTUDIE

Det är viktigt att besöksparkering är väl utformad och rätt lokaliserad för att göra det attraktivt att välja cykeln och för att undvika felparkerade cyklar. Felparkerade cyklar kan utgöra hinder för bland annat personer med synnedsättning, leveransfordon, räddningstjänst och driftfordon. Att cykelparkeringarna placeras rätt är avgörande för i vilken utsträckning de kommer att användas. Avstånd, låsmöjligheter och väderskydd är andra viktiga faktorer. Vad som är viktigast beror på vilken typ av verksamhet som parkeringen är till för, till exempel om det är störst behov av kort- eller långtidsparkering. Med korttidsparkering avses parkering som är upp till ungefär en timme. För korttidsparkering är lokaliseringen av större betydelse än vid långtidsparkering. Närhet till såväl målpunkt som cykelvägnätet är avgörande faktorer. Avståndet mellan entré och korttidsparkering bör inte överstiga 25 meter. Möjligheten att låsa fast cykeln är alltid viktig eftersom cyklar är stöldbegärliga. En verksamhet kan ha behov av både kort- och långtidsparkering. Försolor är ett exempel på en verksamhet som kan ha behov av både och, korttidsparkering vid lämning/hämtning och långtidsparkering för till exempel cykelkärror under hela dagen.

För att det ska vara enkelt och bekvämt att använda cykelparkeringen bör belägningsgraden inte överstiga 0,9. Det innebär att det alltid bör finnas lediga platser. Vid utformning av cykelparkering behöver platser för platskrävande cyklar och mopeder särskilt beaktas. Även cykelkärror ingår i begreppet platskrävande cyklar.

Framgångsfaktorer för cykelparkering:

- Lokaliserade så nära målpunkten som möjligt
- Lokaliserade i nära anslutning till cykelvägnätet
- Säkra, enkla och funktionella cykelställ
- God tillgänglighet, det vill säga att det ska vara lätt att ta sig till och från parkeringen
- Rätt dimensionerade till antal
- Ljusa, överblickbara och trygga platser
- God orienterbarhet, särskilt viktigt om parkeringen är stor
- Väderskyddade
- Gärna finnas service såsom till exempel luftpump, vatten, förvaring, verktyg och information

I studien ska bland annat följande faktorer behandlas:

- Behovsanalys av parkeringsplatser
 - förväntat antal besökare/dag
 - behov av totalt antal
 - behov av antal väderskyddade
 - behov av antal ramlåsbara
 - behov av antal nära entré
 - behov av antal för platskrävande cyklar och mopeder
- Beskrivning av fastighetens planerade cykelparkeringar för besökande
 - totalt antal och lokalisering
 - antal väderskyddade
 - antal ramlåsbara
 - antal nära entré
 - antal för platskrävande cyklar och mopeder
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Är behovet av besöksparkering tillgodosett i förslaget?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

CYKELSTADEN - TRYGGHETSSTUDIE CYKELPARKERING

Det är av stor vikt att skapa öppna, ljusa och överblickbara cykelparkeringar för att de ska upplevas trygga under hela dygnet. En väl genomtänkt utformning som tillåter flöden och rörelser genom parkeringen ökar tryggheten genom att otrygga och öde ytor minimeras. Av samma anledning är sikten viktig. Slutna rumsligheter bör undvikas så långt som möjligt. Detta innebär att till exempel prång, nischer och liknande ska undvikas. Belysningen är också mycket viktig för att en plats ska upplevas trygg.

För att skapa en god orienterbarhet i större cykelgarage och på större cykelparkeringar krävs en gruppering av cykelplatser. Grupperingen bör ske på ett logiskt sätt och kan förstärkas genom medel som belysning, färgkodning och formspråk.

Det stjäls varje år många cyklar i Stockholm. För att öka attraktiviteten för cyklismen är det viktigt att cyklisterna kan känna en trygghet i att deras cykel är säkert parkerad och finns kvar när de kommer tillbaka. En viktig faktor är således att cykelställen ska vara stöldsäkra, det vill säga det ska kunna gå att låsa fast cykelns ram. Det kan finnas behov av olika typer av låsmöjlighet för att möjliggöra fastlåsning av till exempel platskrävande cyklar eller cykelkärror.

Större inomhusparkeringar ställer ytterligare krav på säkerhet. Inpasseringssystem bör övervägas för att endast ge tillträde för de som ska parkera/hämta en cykel.

En mycket viktig faktor när det gäller utomhusparkeringar är att de är trygga och väl belysta.

I studien ska bland annat följande faktorer behandlas:

- Beskrivning av fastighetens planerade cykelparkeringar utifrån följande aspekter:
 - Belysning (kan även beskrivas i särskild belysningsstudie)
 - Prång, nischer eller motsvarande som hindrar god överblickbarhet
 - Orienterbarhet
 - Flöden genom cykelparkeringen
 - Inpasseringssystem eller motsvarande
 - Låsbarhet
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Kommer cykelparkeringen i förslaget att upplevas trygg?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

STILLASTÅENDE FORDON - TRYGGHETSSTUDIE GARAGE

När parkering sker i gemensamma, öppna garage är tryggheten extra viktig. Garageanläggningar som delas av många användare kan upplevas otrygga. Garaget måste vara utformat så att det känns tryggt att parkera dygnet runt.

En studie som visar parkeringsgaragets överblickbarhet och belysning ger svar på om det finns ytor som kan upplevas som otrygga. Pelare, nischer, prång och liknande egenskaper gör att ett garage blir svår att överblicka. God överblickbarhet och genomtänkt belysning är viktiga verktyg för att uppnå en hög upplevd trygghet.

Det är både utformningen och skötseln av garaget som avgör om ett garage upplevs tryggt. Placering av in- och utgångar är också viktigt för hur garaget upplevs. Faktorer som påverkar utformningen är till exempel ljusa färgval och god genomsiktighet som glaspartier i trapphus istället för ståldörrar. Hur garaget sköts handlar om såväl drift och underhåll som säkerhet. Ett garage som städas ofta och regelbundet och där eventuellt klotter och liknande saneras omedelbart upplevs tryggare än ett dåligt skött garage. Det är även viktigt att tänka igenom hur säkerheten är i garaget. Ett garage kan till exempel ha övervakning och/eller ett

inpasseringssystem som kräver någon form av legitimering för in- och utpassering.

I studien ska bland annat följande faktorer behandlas:

- Beskrivning av fastighetens planerade parkeringsanläggning utifrån följande aspekter:
 - Belysning (kan även beskrivas i särskild belysningsstudie)
 - Prång, nischer, pelare eller motsvarande som hindrar god överblickbarhet
 - Orienterbarhet
 - Flöden till/från/genom anläggningen
 - Eventuellt inpasseringssystem eller motsvarande
 - Drift- och underhåll
 - Eventuell övervakning
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Kommer parkeringsanläggning i förslaget att upplevas trygg?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

GODSHANTERING - GODSPLAN

Leveranstrafik är en förutsättning för en levande stad. En väl planerad godshantering bidrar till ett tryggt och säkert stadsrum. Leveranser bör samordnas och gods tas emot på ett sätt som gynnar ett levande stadsrum. Genom att ett kvarter eller närliggande fastigheter går samman och löser godshanteringen gemensamt nås bäst resultat.

Genom att analysera framtida transporter till och från en fastighet ges en god översikt av fastighetens leveranstrafik. Om analysen görs i ett tidigt skede kan utformningen av fastigheten anpassas så att en god godshantering kan uppnås. På så sätt kan också dyra och komplicerade åtgärder efter att fastigheten är byggd undvikas. I godsplanen ska redogöras för vilka beräkningar som ligger till grund för bedömningen av framtida transporter.

Om en fastighet har en väl fungerade godshantering på fastighetsmark blir fastighetens leveranstrafik inte lika påverkad av eventuella förändringar av kringliggande gators utformning eller reglering. Till exempel kan möjligheten att leverera från gatan begränsas i tid eller tas bort helt på grund av att gatan får en ändrad användning.

För verksamheter med omfattande leveranstrafik kan det krävas lastkaj i garage medan det för fastigheter med få leveranser kan handla om att kartlägga leveranstrafik och till exempel undvika backande tunga fordon som utgör en trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter. Vid förskolor och skolor är backande leveransfordon inte acceptabelt.

Godsplanen beskriver lämpligen vilka indikatorer som byggherren kommer att arbeta med. Godsplanen ska uppdateras inför varje redovisningstillfälle.

I studien ska bland annat följande behandlas:

- Beskrivning av fastighetens godshantering utifrån följande aspekter:
 - Förväntad typ av verksamheter i fastigheten
 - Förväntade leveranser av olika typer av gods
 - Antalet fordonsrörelser per dygn
 - Var leveranspunkterna finns i fastigheten och hur fordonen tar sig dit respektive därifrån
 - Vilka fordon som kan angöra eventuellt garage/lastfar
 - Hur eventuella off-peakleveranser kan hanteras
 - Hur säkerställs att leveranser till fastigheten sker som planerat
- Slutsats och åtgärdsförslag
 - Kommer fastighetens transporter att hanteras på ett godtagbart sätt?
 - Hur kommer fastighetens godshantering att påverka kringliggande gatumiljö?
 - Finns behov av ytterligare åtgärder?

MOBILITETSTJÄNSTER - MOBILITETSPLAN

Det är viktigt att ett helhetsgrepp tas för hur byggherren ska arbeta för ett hållbart resande. Mobilitetsplanen ska redogöra för hur arbetet med hållbart resande i fastigheten ska ske genom att redogöra för hur mobilitetsindexet kommer att tillämpas.

Mobilitetsplanen ska innehålla en redovisning av hur olika moduler kommer att tillämpas. Det ska framgå vilka åtgärdsområden och indikatorer som byggherren kommer att fokusera på. Byggherren ska även beskriva vilka åtgärder som planeras för att uppnå kraven för respektive indikator. Då vissa åtgärder behöver vidtas i ett tidigt skede för att få önskad effekt på resandet är det viktigt att åtgärderna tidsätts i mobilitetsplanen så att det anges i vilket skede som de planerade åtgärderna kommer att genomföras.

Mobilitetsplanen kan vara det dokument som byggherren använder för att redovisa fastighetens mobilitetsindex. Dokumentet ska då även innehålla beräkningsredovisning av fastighetens mobilitetsindex, det vill säga det excelark som ska redovisas i hållbarhetsportalen.

Mobilitetsplanen ska uppdateras inför varje redovisningstillfälle.

Mobilitetsplanen ska bland annat innehålla följande:

- Redovisning av vilka indikatorer byggherren fokuserar på
- Beskrivning av planerade åtgärder
- Tidssättning av planerade åtgärder
- Beräkning av fastighetens mobilitetsindex (om mobilitetsplanen används för att redovisa mobilitetsindex)
- Beskrivning av hur det fortsatta arbetet med hållbart resande kommer att ske när fastigheten är färdigbyggd och inflyttad

MOBILITETSTJÄNSTER - GRÖN RESPLAN FÖR ANSTÄLLDA

Med en målsättning om en ökad andel hållbara transporter, så som gång, cykel och kollektivtrafik, är en grön resplan ett bra verktyg att arbeta med. Idén är att påverka en resa redan innan den har börjat. En grön resplan görs för en specifik plats och syftar till att skapa eller förändra resmönster hos de som reser till och från denna plats. I planen inventeras och analyseras resbehov och förutsättningar på platsen, som sedan ligger till grund för ett åtgärdsprogram. Resplanen måste vara skraddarsydd för platsen och omfatta sådana åtgärder som har valts ut för just den plats och/eller de företag eller verksamheter som berörs. Genom att arbeta med grön resplan redan innan ett resmönster etablerats finns goda möjligheter att skapa ett hållbart resande.

Genom att arbeta med frågorna på ett systematiskt sätt kan företag uppnå vinster i form av till exempel friskare personal, minskade utgifter för resor och reseersättningar samt minskat behov av parkeringsytor.

I det inledande arbetet med en grön resplan behöver mål för företagets resande formuleras. En nulägesbeskrivning som utreder vilka förutsättningar en plats har för ett hållbart resande tas fram. Resvaneundersökning är en lämplig metod

för att ta reda på de anställdas resvanor, attityder, kunskaper och förändringsbenägenhet kring resande. Därefter görs en analys för att ta reda på vilka åtgärder som är mest lämpliga att ha med i den gröna resplanen. En grön resplan ska hållas aktuell över tid och följas upp regelbundet.

I den gröna resplanen ska möjligheterna till flexibla arbetstider, arbeta på distans eller anpassning av arbetstider till kollektiva färdmedel för personalen studeras. Även eventuella möjligheter till samåkning bör studeras. Företagets tjänsteresor ska hanteras i resplanen. Förslagsvis inleds det arbetet med en nulägesbeskrivning av företagets tjänsteresor. En resepolicy med incitament för hållbart resande bör tas fram. Den kan även belysa möjligheter till resfria möten. En fordonspool med bilar och cyklar kan vara ett alternativ till att företagets tjänsteresor företas med personalens egna fordon eller tjänstebilar.

För att uppmuntra till hållbart resande ska företaget arbeta med åtgärder som främjar möjligheterna till att gå, cykla eller åka kollektivt till och från arbetsplatsen. I den gröna resplanen ska dessa åtgärder framgå. Tillgång till parkering samt parkeringsavgiften påverkar i hög grad vilket färdmedel människor väljer för sina resor.

Företaget kan arbeta aktivt med marknadsföring och information kring vilka färdmedelmöjligheter som finns både gentemot den egna personalen liksom mot kunder och besökande. På så sätt kan en ökad kunskap och medvetande om alternativa färd sätt uppnås.

Den gröna resplanen ska bland annat innehålla följande:

- Mål för företagets hållbara resande
- Nulägesbeskrivning inklusive resvaneundersökning
- Analys av lämpliga åtgärder utifrån:
 - Möjlighet till anpassning av arbetstid och distansarbete
 - Resepolicy med tjänsteresor, tjänstebilar och mötespolicy
 - Samåkningsmöjligheter
 - Bil- och cykelpool
 - Cykelfrämjande åtgärder, tjänstecyklar
 - Kollektivtrafikfrämjande åtgärder
 - Parkering (tillgång och avgift)
- Plan för marknadsföring och information
- Slutsats och bedömning av potential för ett hållbart resande

