



Trivector.se

Trivector Rapport 2023:67 / Version 1.1



# Mobilitets- och parkeringsutredning

Bergsgruvans park

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Dokumentinformation

Titel:	Mobilitets- och parkeringsutredning Bergsgruvans park
Projektnummer:	23021
Rapportnummer:	2023:67
Författare:	Alix Lereculey-Peran; Thaddäus Tiedje
Medverkande:	Björn Wendle
Kvalitetsgranskning:	Björn Wendle
Beställare:	Wallenstam AB
Kontaktperson:	Fanny Norkko

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
V.0.9	16-05-2023	Granskningsversion	Beställaren
V.1.0	31-05-2023	Reviderad efter synpunkter	Beställaren
V 1.1	17-08-2023	Reviderad efter stadens synpunkter	Beställaren

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.1. Bakgrund .....	4
1.2. Syfte.....	4
1.3. Disposition.....	4
<b>2. Planerad exploatering.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Hållbarhetsmål.....</b>	<b>6</b>
3.1. Wallenstams mål.....	6
3.2. Stockholms stads mål .....	6
3.3. Målens förhållande till varandra och parkeringsnormen .....	8
<b>4. Förutsättningar för att resa hållbart .....</b>	<b>9</b>
4.1. Rikt lokalsamhälle .....	9
4.2. Cykel-och gångtrafik .....	9
4.3. Kollektivtrafik .....	10
4.4. Bilpool i närområdet.....	10
4.5. Bilparkering.....	11
4.6. Biltrafik.....	13
<b>5. Parkeringsafterfrågan enligt stadens parkeringsnorm.....</b>	<b>14</b>
5.1. Parkeringsstal för cykel.....	14
5.2. Parkeringsstal för bil .....	15
5.3. Parkeringsafterfrågan enligt riktlinjerna.....	17
<b>6. Bilfritt boende med utökat mobilitetserbudande .....</b>	<b>18</b>
6.1. Konceptboende – Cykeltorn .....	18
6.2. Utökat mobilitetserbudande.....	20
<b>7. Effektbedömning – bilfritt boende .....</b>	<b>25</b>
7.1. Boende.....	25
7.2. Wallenstam .....	26

7.3. Stockholms stad.....	27
7.4. Samlad bedömning .....	28
<b>8. Lösning för RHP, angöring och avfallshantering .....</b>	<b>29</b>
<b>9. Lösning för cykelförvaring.....</b>	<b>30</b>

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Wallenstam driver en detaljplan för ett område beläget vid Rosenlundsgatan på Södermalm precis intill pendeltågstationen Stockholm Södra. Projektet är en markanvisning från Stockholms stad år 2015. Utöver 78 lägenheter och lokalytor i entréplan som projektet ska inrymma, ska Wallenstam enligt markanvisningen också bygga ett publikt cykelgarage för pendlare till och från pendeltågstationen.

Projektet har höga hållbarhetsambitioner, i synnerhet för hållbart resandet. Därför föreslås det vara ett pilotprojekt för bilfritt boende med särskild inriktning mot cykling och cykling som livsstil. Huset kommer utformas och marknadsföras som ett cykelhus och kommer att kunna bidra till Stockholms stads varumärke som en attraktiv cykelstad.

## 1.2. Syfte

Syfte med utredningen är att beskriva projektets förutsättningar kring mobilitet, hur det förhåller sig till Stockholms stads styrdokument inom mobilitet och parkering samt att ge förslag på ett ambitiöst paket av mobilitetsåtgärder som kan möjliggöra en fastighet som är cykelvänlig och kan fungera som ett bilfritt boende.

## 1.3. Disposition

Rapporten beskriver två alternativ för parkering och mobilitet. Ett grundalternativ med utgångspunkten i Stockholm gällande parkeringsriktlinjer och ett mer ambitiöst alternativ som ligger i linje med projektets ambition att bli ett bilfritt boende med särskild inriktning mot cykling.

Rapporten behandlar följande:

- ▷ Beskrivning av planerad exploatering
- ▷ Beskrivning av Wallenstams hållbarhetsmål och Stockholms stads övergripande mål rörande hållbart resande och hur dessa bör styra den planerade exploateringen.
- ▷ Beskrivning av områdets förutsättningar för hållbart resande
- ▷ Framtagande av projektets parkeringsefterfrågan enligt staden gällande parkeringsnormen (grundalternativet)
- ▷ Beskrivning av projektets inriktning som cykelhus och hur ett bilfritt boende skulle kunna åstadkommas (ambitiösa alternativet)
- ▷ Konsekvensbeskrivning av ett bilfritt boende.

## 2. Planerad exploatering



Figur 2-1. Vy av byggnaden från parken. Källa: Brunnberg & Forshed

Huset kommer bestå av 16 våningar med totalt 78 lägenheter. Lägenheterna planeras vara hyresrätter. I tabellen nedan ges den preliminära lägenhetsfördelningen med lägenhetsstorlekar.

Tabell 2-1. Lägenhetsfördelning

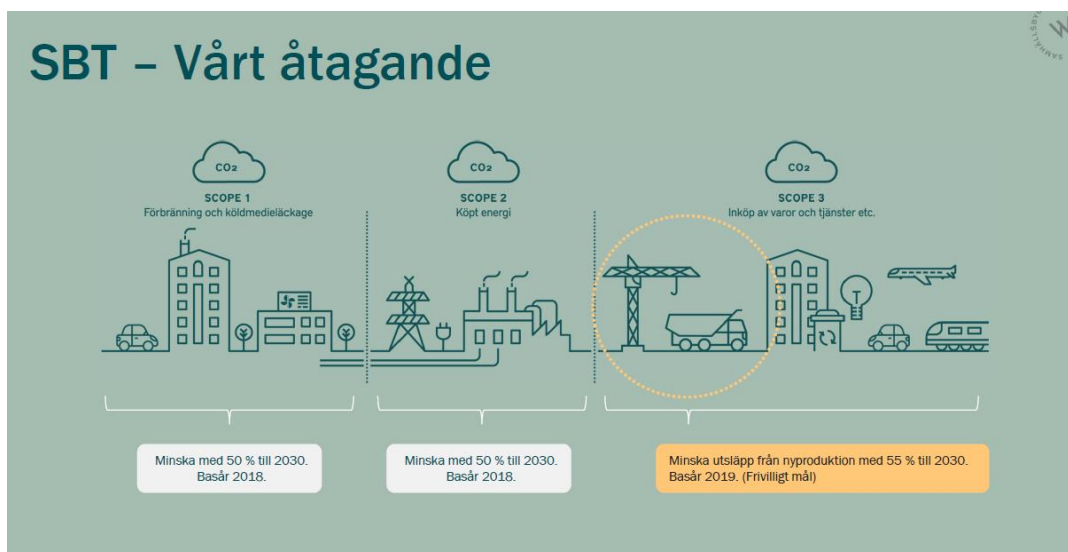
Lägenhetsstorlek	Antal
1 RoK (35kvm BTA)	26
2 RoK (46kvm BTA)	26
3 RoK (69 kvm BTA)	26

Utöver det kommer huset innehålla en verksamhetslokal (ca. 100 kvm BTA) och ett publikt cykelgarage med plats för 300 cyklar för pendlare till och från Södra Station. Ambitionen är att lokalen ska hyras ut till en cykelrelaterad verksamhet (expl. cykelverkstad eller dyl.)

## 3. Hållbarhetsmål

### 3.1. Wallenstams mål

Wallenstam verkar för långsiktig hållbarhet i sina projekt och jobbar aktivt för att minska miljöbelastningen. Wallenstams hållbarhetsarbete utgår från ett koncerngemensamt klimatmål godkänt av Science Based Targets initiative<sup>1</sup> och förbinder sig att minska sina utsläpp inom scope 1 och 2 med 50 % till och med år 2030, med basår 2018<sup>2</sup>. Därtill har ett frivilligt mål definierats inom scope 3: att minska utsläppen från byggverksamheten med 55 % till 2030 med basår 2019. En del av scope 3 utsläpp från fastighetsägare är deras boendes utsläpp och bland annat utsläpp från boendes bilresor. Även byggandet av garage har stor påverkan i scope 3 och det är en annan anledning till främjandet av hållbart resande, för att i framtiden kunna bygga färre underjordiska garage. För att kunna nå målet är det därför viktigt för Wallenstam att bygga bostäder som främjar hållbart resande.



Figur 3-1 Wallenstams klimatmålen inom olika scope områdena. Källa: Wallenstam.

### 3.2. Stockholms stads mål

Stockholms stads olika styrdokument anger tydliga mål för Stockholms utveckling och framtid. Nedan sammanfattas viktiga mål och för utredningen relevanta mål.

<sup>1</sup> <https://sciencebasedtargets.org/>

<sup>2</sup> Mer information om begreppen scope 1, 2 och 3 utsläpp kan exempelvis hittas här <https://www.sustademy.se/hallbarhet/vad-ar-scope-1-2-och-3>

## Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stads översiktsplan omfattar fyra mål:

- ▷ En växande stad
- ▷ En sammanhängande stad
- ▷ God offentlig miljö
- ▷ En klimatsmart och tålig stad

Stockholm har som mål att bygga 140 000 bostäder mellan 2010 och 2030. Staden ska utvecklas på ett sätt som minimerar behovet av att resa och som möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska.

## Miljöprogram och klimathandlingsplan

Stockholms mål är att vara fossilfri och klimatpositiv 2040. Stockholm ska bland annat vara klimatanpassat, resurssmart och ha frisk luft samt en god ljudmiljö. Stockholm ska sträva efter att uppnå det nationella målet att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målen ska staden arbeta för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle.

## Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads trafikstrategi. När Stockholms stads byggande fokuserar mer på att bygga den täta och funktionsblandade staden, ställs det både krav på och skapas nya möjligheter för, en ny typ av mobilitet. Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen är att fler behöver välja att gå, cykla eller åka kollektivt.

## Cykelplan för Stockholms stad

Under framkomlighetstrategin har Stockholms stad en cykelplan. Det beskrivs att Stockholm har ambition att bli en av Europas ledande cykelregioner. Cykelstaden Stockholm kommer vara Stockholms cykelvarumärke. Utöver det finns det mål för ökad cykling (25% av alla resor ska göras med cykel år 2040) och att barns cyklande ska öka.

## RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholm

De viktigaste prioriteringarna för det regionala transportsystemet är att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, att styra mot ett transporteffektivt samhälle, och att utveckla klimat och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.



### 3.3. Målens förhållande till varandra och parkeringsnormen

Framkomlighetsstrategin, RUFS 2050 och Miljöprogrammet hänvisar till ett transporteffektivt samhälle vilket betyder en minskning av biltrafiken. Stockholms stads översiktsplans inriktning är också mot en minskning av biltrafiken. Miljöprogrammet, som hänvisar till Parisavtalet, har som mål en minskning med 70% av alla växthusgasutsläpp till 2030 jämfört med 2010. Enligt en studie från KTH behöver bilresandet minska med 25% och bilinnehavet med 27% år 2030 jämfört med år 2018 för att nå klimatmålet i Stockholms stad<sup>3</sup>. Minskningen av bilinnehavet kräver enligt samma studie att 60 000 boendeparkeringsplatser behöver tas bort. Å andra sidan är bostadsmålet i översiktsplanen att bygga 140 000 bostäder mellan åren 2010–2030. Enligt studien skulle detta betyda ett tillskott på 30 000 fler boendeparkeringsplatser för dessa bostäder mellan 2021 och 2030 om Stockholms stads gällande parkeringsriktlinjer efterföljs. 30 000 extra parkeringsplatser vid boendet betyder också 30 000 extra bilar<sup>4</sup>.

Förutom att bidra till en ökning av biltrafiken har parkeringstillskott även en negativ inverkan på stadens mål om ökad cykling genom att begränsa tillgängligt utrymme för cykeltrafiken och cykelinfrastrukturen. Detta kan resultera i ogynnsamma cykelmiljöer som i sin tur minskar incitamentet att välja cykeln som färdmedel.

---

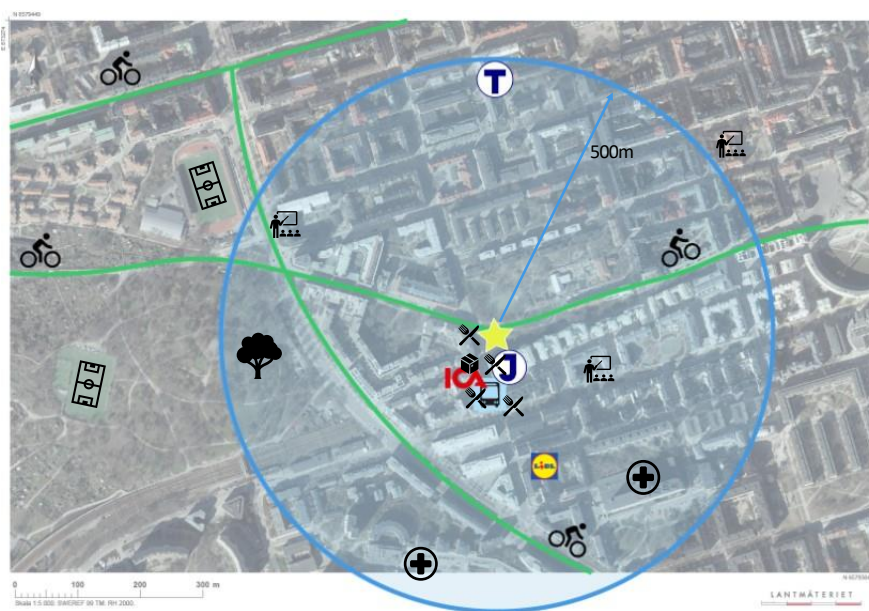
<sup>3</sup> A pathway for parking in line with the Paris Agreement. F. Johansson, et al. (2022)

<sup>4</sup> 30 000 bilar motsvarar en trefilig bilkö från Järfälla till Södertälje.

## 4. Förutsättningar för att resa hållbart

Bergsgruvans park ligger i ett optimalt läge i staden för att kunna klara vardagslivet utan behov av privatbil. I denna del beskrivs kort förutsättningar för att resa med olika färdssätt.

### 4.1. Rikt lokalsamhälle

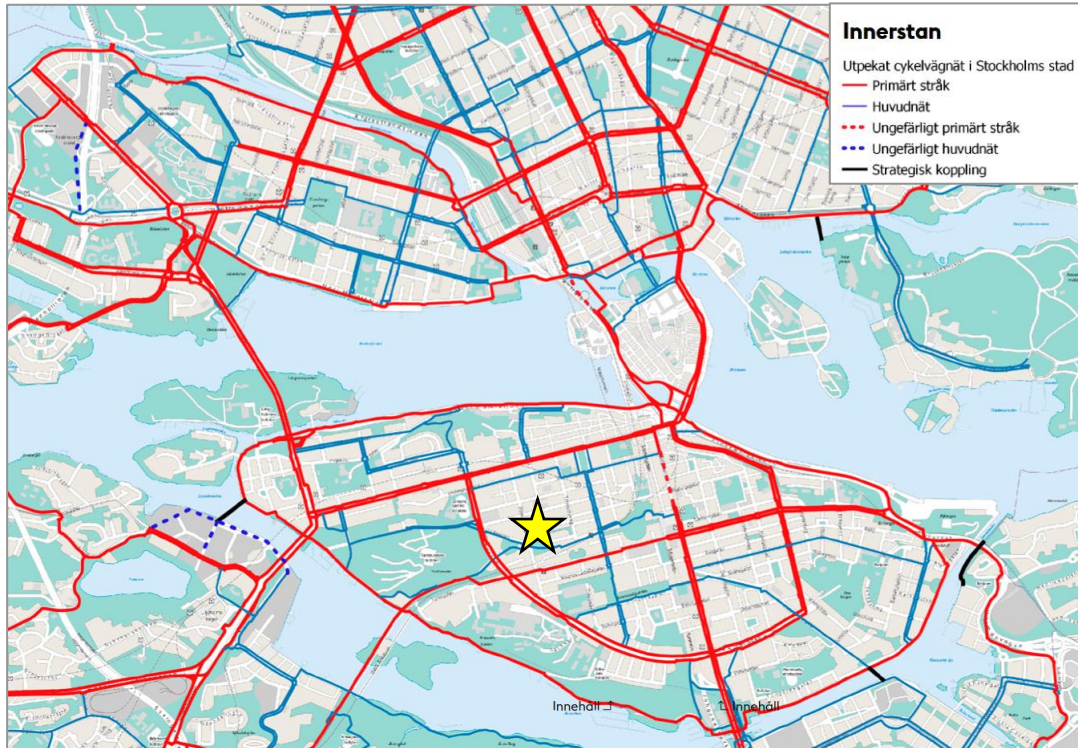


Figur 4-1 Bergsgruvans parks läge. Källa: Lantmäteriet bearbetat av Trivector

Bergsgruvans park ligger på Södermalm och är på nära gångavstånd till allt man behöver för att klara vardagen: mataffär, skolor, café och restaurang, idrottsanläggningar pakethämtning och utlämning, sjukhus, park, och ett bra utbud av kollektivtrafik.

### 4.2. Cykel- och gångtrafik

Cykel- och gångnätverket på Södermalm är väl utvecklat och det finns flera olika cykelvägar och gångstråk som gör det lätt att ta sig runt i området till fots eller med cykel. Bergsgruvans park ligger precis intill ett friliggande gång- och cykelstråk som är en av stadens huvudcykelstråk och som länkar Tantolunden till Medborgarplatsen.



Figur 4-2. Centrala Stockholms viktiga cykelkopplingar. Källa. Stockholms stad

Utöver närheten till starka cykelkopplingar har Stockholm staden sedan den 1 juli ett nytt hyrcykelsystem som omfattar 1500 cyklar<sup>5</sup>.

### 4.3. Kollektivtrafik

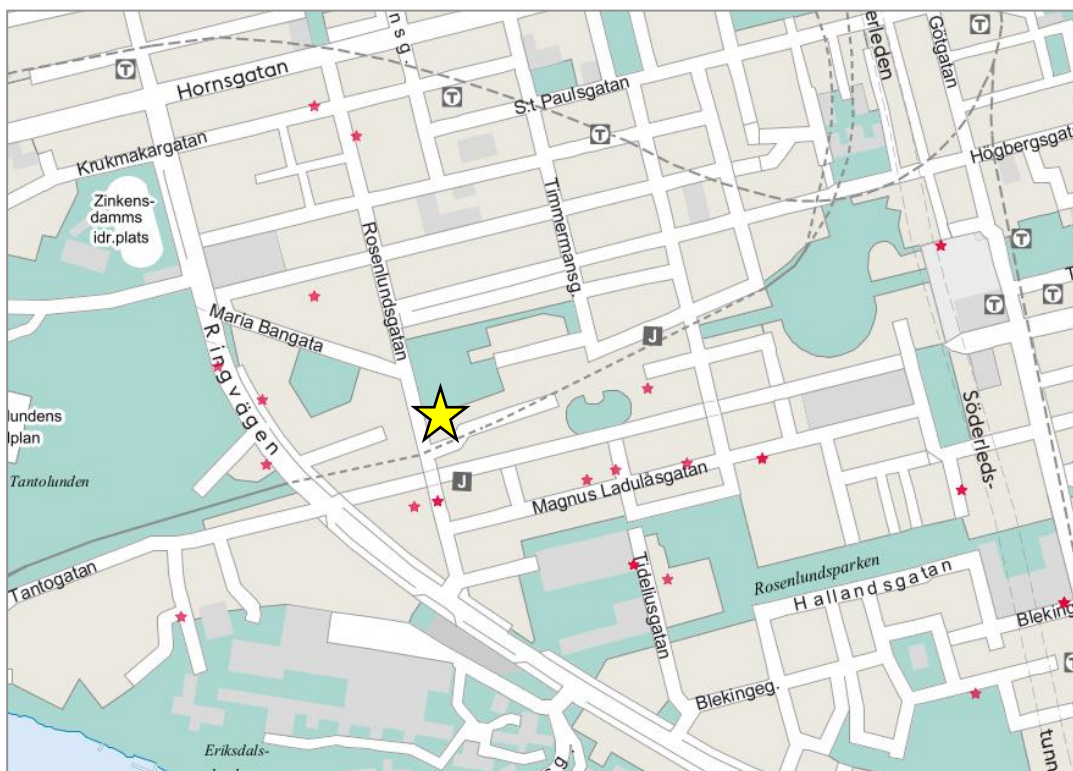
Bergsgruvans park ligger i direkt anslutning till pendeltågstationen Stockholm Södra. Stationen trafikeras av pendeltåg med tätt turutbud norrut mot Stockholm city (3 minuter restid till Centralstationen) och söderut mot Södertälje och Nynäshamn. Stationen trafikeras även av regional- och fjärrtåg som möjliggör längre resor söderut. Det finns också en busshållplats på Rosenlundsgatan i omedelbar närhet till planområdet. Hållplatsen trafikeras av stombusslinje 4 (Gullmarsplan -Radiohuset) och linje 74 (Kungsholmen – Sickla udde). Mariatorget tunnelbanestation (med linje 13 och 14) ligger 400 meter bort från Bergsgruvans park.

### 4.4. Bilpool i närområdet

På Södermalm finns redan idag ett stort utbud av bildelningstjänster, både bilpoolstjänster och tjänster för privat bildelning (också kallat peer-to-peer bildelning eller P2P). Flera

<sup>5</sup> Se <https://cykla.stockholm/hyrcyklar/>

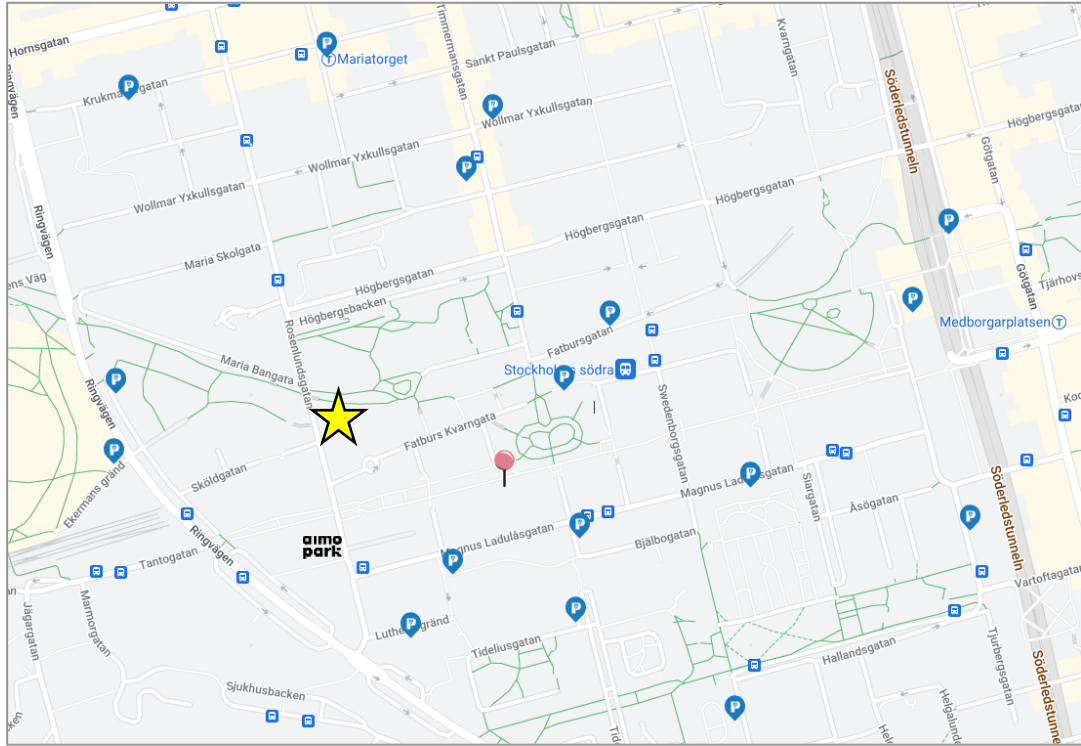
tjänsteaktörer finns i området och erbjuder olika typer av bilar (KINTO Share, Aimo Share, Volvo Mobility, Hyre, Stockholms Bilpool, GoMore, osv.). Det finns minst 30 tillgängliga bilpoolsbilar inom en radie på 500 meter från fastigheten, vilket gör området till ett av de mest bilpoolstäta i Sverige.



Figur 4-3. Befintliga bilpoolsbilar i området. Källa: Stockholms stad

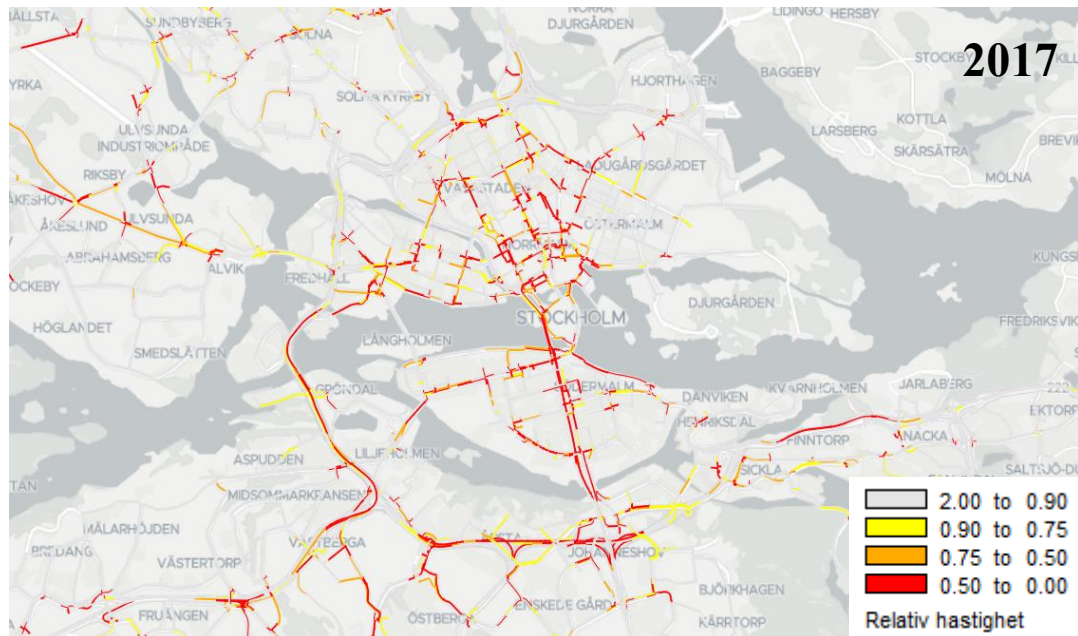
#### 4.5. Bilparkering

I dagläget finns det bilparkering på nästan alla gator på Södermalm. Det är avgiftsreglerat under dagen (taxa 2 på Rosenlundsgatan och 3 på övriga gator i närområdet) men inte under natten. Det är högt tryck på platserna då många boende i området parkerar på gatorna. Stockholms Parkering har många anläggningar i närheten till Bergsgruvans park, allt från små garage (24 platser) till stora P-hus (>500 platser). Det finns kö för att hyra en plats i de närmaste anläggningarna men det finns platser i anläggningar lite längre ifrån Bergsgruvans park. På Rosenlundsgatan finns ett underjordiskt garage med 219 parkeringsplatser som förvaltas av Aimo Park. Det finns 1000 parkeringsplatser på Södersjukhuset. Det finns även flera parkeringshus vid Skanstull med mer än 1000 parkeringsplatser.



Figur 4-4. Befintliga parkeringsgarage i närområdet. Källa: Stockholm Parkering.

#### 4.6. Biltrafik



Figur 4-5. Trafikverkets regionala bilmodell i Dynameq för Stockholm, version 2022-01-19

Enligt Trafikverkets bilmodell är det redan svårt att resa med bil i centrala Stockholm under morgonsrusningstid. Med omfattande trängsel är bil ett mindre attraktivt sätt att pendla jämfört med cykel eller spårbunden kollektivtrafik. Med de förutsättningarna kan ett bilfritt boendeprojekt vara ett bra sätt att undvika att ytterligare förvärra trängselproblemet i centrala Stockholm under morgonsrusningstid.

## 5. Parkeringsefterfrågan enligt stadens parkeringsnorm

I denna del beskrivs det första alternativet för parkering och mobilitet för planerade bostäder som grundar sig i stadens gällande parkeringsnorm. Parkeringstal och efterfrågan tas fram för både cykel och bil enligt stadens riktlinjer.

### 5.1. Parkeringstal för cykel

Enligt stadens riktlinjer ska parkeringstalet för cykel vid nyproduktion ligga mellan 2,5 och 4 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA. För Bergsgruvans park har parkeringstalet för cykel satts till **3,0 platser per 100 kvm ljus BTA**. Talet har tagits fram utifrån planerade lägenhetsstorlekar och förmodat antal boende, samt ett antaget cykelinnehav motsvarande 1,2 cykelplatser per person, samt 0,3 cykelplatser för besökare per lägenhet.

## 5.2. Parkeringstal för bil

Stockholms parkeringsnorm togs fram 2015 och bedömer parkeringstal för varje projekt utifrån en särskild process. Utgångspunkten för att bedöma lämpliga p-tal är ett grundintervall mellan 0,3 och 0,6 parkeringsplatser per lägenhet som baseras på bilinnehavet i staden. Var inom spannet projektet ska finnas bedöms utifrån följande 3 huvudaspekter:

1. **Lägesbaserat parkeringstal** som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3–0,6 som just det aktuella projektet skall placeras beroende på läget i staden och förutsättningar för att resa med kollektivtrafik.
2. **Projektspecifikt parkeringstal** som anpassar det lägesbaserade p-talet med hänsyn till lägenhetsstorlek och besöksparkering.
3. **Gröna parkeringstal**, som möjliggör en sänkning av det projektspecifika parkeringstalet mot genomförandet av mobilitetstjänster.

Nedan presenteras parkeringstalet för gällande projekt.

### Lägesspecifikt P-tal

Det lägesbaserade parkeringstalet avgörs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till City samt tillgång till service och andra urbana aktiviteter. Parametrarna viktas lika:

- ▷ **Avstånd till kollektivtrafikens stamnät:** Planområdet ligger i omedelbar närhet till Södra station.
- ▷ **Avstånd till City:** Planområdet ligger nära Stockholm City (mindre än 3km bort)
- ▷ **Tillgång till service och andra urbana aktiviteter:** Inom gångavstånd till planområdet finns en mängd olika vardagsservice och urbana aktiviteter.

Sammantaget görs bedömningen att ett lämpligt lägesbaserat parkeringstal för projektet bör ligga på **0,3 parkeringsplatser per lägenhet**.

### Projektspecifikt P-tal

Enligt riktlinjerna kan en anpassning göras med hänsyn till det aktuella projektets lägenhetsammansättning. För projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräkningsfaktor på 20 % och för projekt med övervägande andel små lägenheter görs en nedräkning med 30 %. Boverket definierar begreppet ”små bostäder” som lägenheter med en boarea om högst 35 kvm och detta bedöms vara vad som avses med skrivelsen små lägenheter. Vi antar att en ’vanligt’ lägenhet har som boarea 70 kvm och stora lägenheter räknas som lägenheter med >90kvm. Utifrån detta skala bedöms det en procent nedräkning med hänsyn till snittstorlek.



Med hänsyn till den planerade lägenhetssammansättningen och att snittstorleken för de planerade lägenheterna ligger på 50 kvm har bedömningen gjorts att projektet kan få en reduktion av 17 % på det lägesspecifika parkeringstalet vilket resulterar i ett **projektspecifikt parkeringstal på 0,25** (0,248) parkeringsplatser per lägenhet.

Utöver lägenhetssammansättning bör också parkeringstalet enligt riktlinjerna justeras utifrån hur parkeringsefterfrågan för besökare till boende är tänkt att lösas. Parkeringstalet ska i vanliga fall räknas upp med 10 % för att rymma besöksparkering på kvartersmark. Om parkeringen ordnas i ett större, öppet garage utan fasta platser så anses besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver inte parkeringstalet räknas upp.

I detta specifika fall bedöms inte parkeringstalet behöva justeras upp eftersom efterfrågan planeras att lösas via parkeringsköp i en större parkeringsanläggning som möjliggör samnyttjande av platser mellan besökare och boende.

### Gröna P-tal

Gröna p-tal kan användas för att minska parkeringstal med hjälp av paket med olika mobilitetsåtgärder som underlättar resor med alternativa färdmedel till privat bil och därmed minskar bilinnehavet. Det finns tre olika nivåer som i olika grad sänker p-talet: en grundnivå med 10 % minskning, en medelnivå med 15 % minskning och en ambitiös nivå som ger 25% minskning.

Wallenstam planerar för detta projekt att tillämpa den ambitiösa nivån för gröna p-tal med 25 % minskning vilket resulterar i ett **slutligt parkeringstal för projektet på 0,19** (0,186) parkeringsplatser per lägenhet.

Mobilitetsåtgärder som planeras i detta alternativ är följande:

- ▷ **Cykelparkering av god standard:** Cykelparkering för boende löses inomhus i ett lättillgängligt cykelrum. Det planeras också för besöksparkering utomhus. Alla cykelställ kommer att möjliggöra ramlåsning och det kommer också finnas dedikerade platser för platskrävande cyklar i cykelrummet.
- ▷ **Extra cykelservice** med ett mekställ och fast luftpump.
- ▷ **Gratis bilpoolsmedlemskap:** Alla boende erbjuds gratis bilpoolsmedlemskap i 5 år till en av de befintliga bilpoolsaktören i området.
- ▷ **Tillgång till cykelpool:** Det kommer inom fastigheten finnas 2 ellastcyklar och 1 cykelkärra tillgängliga för boende. Dessa cyklar kommer ges dedikerade utrymmen i cykelrummet.
- ▷ **Subventionerad kollektivtrafik:** Alla lägenheter erbjuds vid inflyttning en reskassa som kan användas för antingen kollektivtrafik, bilpool eller cykelpool beroende på boendes personliga resebehov.

- ▷ **Möjlighet till hemleveranser** planeras kunna ske genom att utnyttja de redan befintliga paketutlämningsmöjligheterna i närliggande livsmedelsbutiken.
- ▷ **Kommunikation och information:** Löpande information och kommunikation riktade till boende. Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning som informerar om tillgängliga mobilitetstjänster.

### 5.3. Parkeringsefterfrågan enligt riktlinjerna

Utifrån framtagna parkeringstal för både cykel och bil blir parkeringsefterfrågan för de planerade 78 lägenheterna i detta alternativ, 164 cykelplatser och 15 bilplatser.

Tabell 5-1 Parkeringsefterfrågan för cykel och bil för planerade bostäder

P-tal för planerade bostäder		Parkeringsefterfrågan
Cykelparkering	3,0 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA	164 cykelplatser
Bilparkering	0,19 bilplatser per lägenhet	15 bilplatser

Cykelparkeringsplatser löses i ett cykelrum i fastigheten. Bilparkeringsplatser i detta alternativ löses via parkeringsköp i ett närbeläget parkeringsgarage.

Aimo Park och Stockholms Parkering har idag lediga platser som kan långtidshyras i närliggande garage (Rosenlundsgatan garage och Vartofta Phus). Parkeringsläget kommer ändra om 5 år och detta behöver utredas igen i ett senare steg.

## 6. Bilfritt boende med utökat mobilitetserbjudande

I denna del beskrivs det mer ambitiösa alternativet för parkering och mobilitet för planerade bostäder som ligger i linje med projektets ambition att bli ett bilfritt boende med särskild inriktning mot cykling. I det alternativet utformas och marknadsförs projektet som ett konceptboende med en stark inriktning på cykel. Utöver det planeras för ett utökat mobilitetserbjudande jämfört med stadens riktlinjer för Gröna P-tal. I det alternativet planeras inga bilparkeringsplatser för boende. Antal cykelparkeringsplatser planeras ligga på samma nivå som i grundalternativet (164 platser).

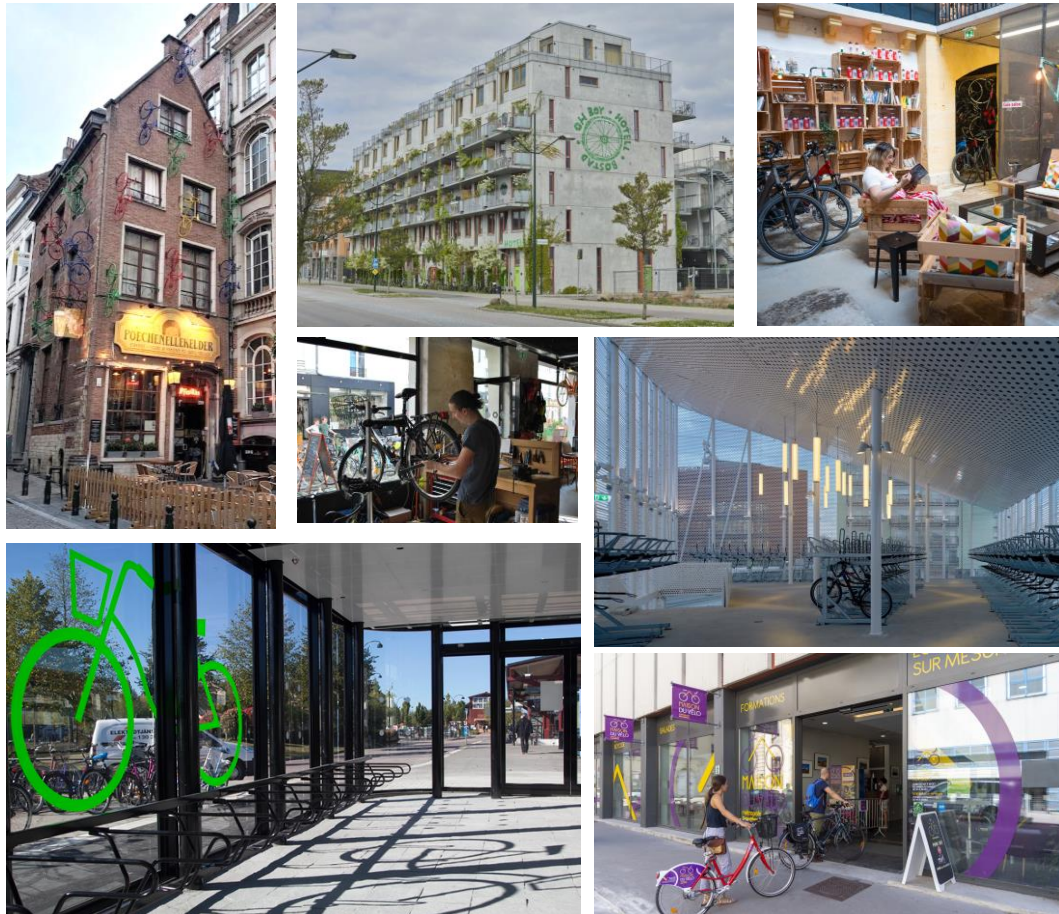
### 6.1. Konceptboende – Cykeltorn

På grund av projektets centrala läge samt det unika i det planerade publika cykelgaraget har Wallenstam som ambition att utforma projektet som ett konceptboende med en stark inriktning på cykel. Ett cykelhus – Cykeltornet – likt befintliga cykelinriktade bostadshus i Malmö (Ohboy<sup>6</sup>) och Uppsala (Cykelkungen<sup>7</sup>). Cykeltornet kommer vara ett livsstilshus och aktivt bidra till Stockholms stads cykelvarumärke som en av Europas ledande cykelstäder.

---

<sup>6</sup> <https://cykelhus.com/>

<sup>7</sup> <https://sveafastigheter.se/projekt/cykelkungen>



Boende som skapas kommer innehålla ett av Stockholms största publika cykelgarage, ett bra utbud av mobilitetstjänster för hyresgäster, samt en lokal inriktad på cykel (t.ex. cykelverkstad, cykelcafé, cykelkök). Likt cykelhuset OhBoy kommer detta projekt marknadsföras som ett flerbostadshus som underlättar vardagslivet för de som vill bo bilfritt och har ett särskilt intresse för cykel.

Det är ett bra tillfälle att visa på alla fördelarna med att bygga utan krav att tillhandahålla bilparkeringsplatser:

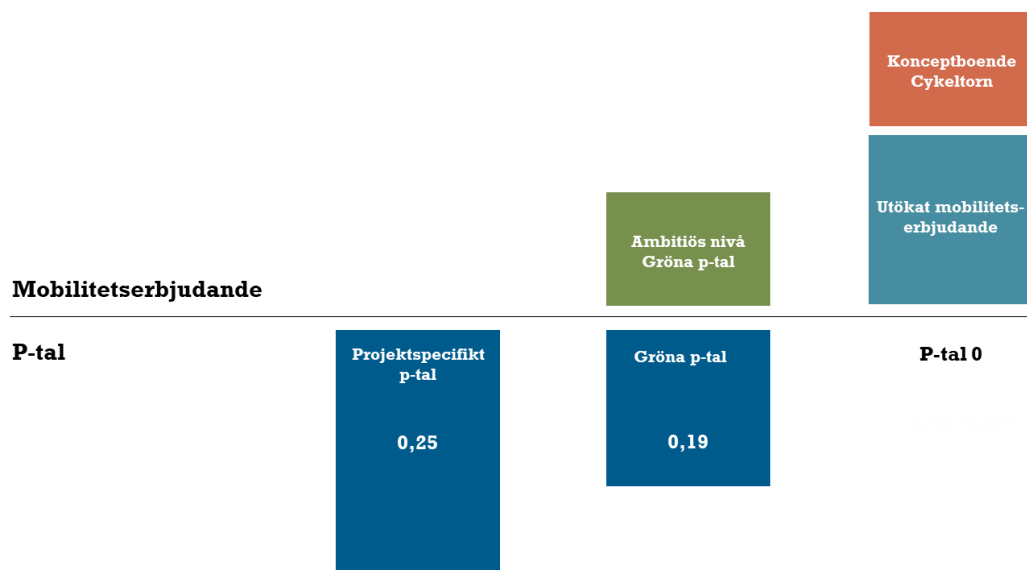
- ▷ Mer pengar att investera i gemensamma utrymmen och tjänster för hyresgästerna.
- ▷ En lugnare och säkrare gatumiljö med mindre motoriserad trafik.
- ▷ Minskade Scope 3 utsläpp länkade till hyresgästernas mobilitetvanor.

Målet med huset är att göra det mer attraktivt för människor att välja en bilfri livsstil genom att erbjuda ett alternativ till traditionella hus med tillgång till bilparkering. Cykeltornet är utformat och marknadsfört som ett livsstilshus för cykelentusiaster och är optimerat för ett bilfritt boende mitt i staden. Genom att sätta en tydlig bild av ett cykelhus utan bil skapas

sociala normer som främjar en bilfri livsstil och minskar risken för att boende tar med egen bil eller skaffar en efter inflyttning.

## 6.2. Utökat mobilitetserbudande

Bergsgruvans parks optimala läge i staden i kombination med det tydliga boendekonceptet och ett utökat mobilitetserbudande möjliggör för ett p-tal 0 för boende.



Figur 6-1 Sänkta p-tal med mobilitetsåtgärder enligt stadens riktlinjer och möjlighet för p-tal 0 med ett utökat mobilitetserbudande och ett tydligt koncept för bilfritt boende.

Nedan beskrivs samtliga mobilitetsåtgärder som Wallenstam kommer att genomföra i detta alternativ.

### Cykelparkering av hög standard

Goda lösningar för parkering av cykel är av stor vikt för projektet Cykeltornet. Kvalitet är minst lika viktigt som kvantitet. Följande planeras:

- ▷ Cykelparkering för boende löses inomhus i ett lätt nåbart cykelrum i fastigheten. Det planeras också för besöksparkering utomhus.
- ▷ Samtliga cykelställ kommer att möjliggöra ramlåsning. Det kommer också finnas dedikerade platser för platskrävande cyklar (minst 5% av samtliga platser).
- ▷ I cykelrummet kommer det finnas laddningsmöjligheter för ecyklar.
- ▷ Extra stöldsäkerhet i cykelrum: för att öka säkerheten förbereds cykelrummet för övervakningskameror om behovet skulle uppstå.

- ▷ Dörrar till cykelrummet är tillräckligt breda för att möjliggöra in- och utpasseringen av trehjuliga lastcyklar och är utrustade med automatiska dörröppnare. Dörrtrösklar till cykelrummet kommer antingen bli nollade, eller vara låga för att förenkla passering med cykel och lastcykel.
- ▷ Ljus och gestaltning är en viktig del för tryggheten och rummets attraktivitet. Cykelrummet planeras med fönster som släpper in dagsljus. Cykelrelaterad konst och/eller målningar kommer liva upp rummet.

### Förbättrade cykelfaciliteter

Förutom ett cykelrum av god kvalitet planeras hela huset att vara cykelvänligt:

- ▷ Samtliga hissar i byggnaden är dimensionerade för att enkelt kunna ta med en cykel.
- ▷ Det kommer finnas extra cykelförvaringsutrymme i samtliga lägenheter i form av en cykelkrok eller liknande. Detta gör att boende med dyra cyklar och/eller cyklar som de vill förvara under en längre period kan göra detta i sina lägenheter då stöldsäkerheten blir maximal. Dessa platser räknas utöver den beräknade cykelparkeringsefterfrågan vilket i praktiken innebär en utökning av förvaringsutrymme för cykel från 164 platser till 242 platser (en utökning av 78 platser).
- ▷ Det offentliga garaget kommer också erbjuda en cykelparkeringsmöjlighet för boende. Samnyttjandepotentialen kan utredas vidare.

### Extra cykelservice

Vid sidan om goda cykelparkeringsmöjligheter kommer det också finnas utrymme för att kunna serva sin cykel. Följande planeras:

- ▷ Utrymme för att själv kunna serva sin cykel med mekställ, arbetsbänk, cykelverktyg samt låsolja. Detta utrymme kan med fördel planeras i cykelrummet.
- ▷ I anslutningen till detta utrymme kommer det finnas tillgång till en fast luftpump.
- ▷ Det planeras också ett utrymme för en tvättstation med tillgång till vattenslang, borste och trasa och ett ställ för att kunna stabilisera sin cykel under tvättningen.
- ▷ Digitala instruktioner för att självständigt serva sin cykel kommer finnas tillgängliga, exempelvis i form av QR koder vid reparationsutrymmen med guider och videos för att kunna mecka själv utifrån behov (byta däck, smörja kedja, justera växlar, osv.).
- ▷ Återkommande erbjudande till samtliga boende om cykelservice hos en cykelreparatör. Rabatterad cykelservice kommer erbjudas till boenden som ett årligt, återkommande erbjudande.

### Etablering av en cykelpool och mikromobilitetspool

Tillgång till cykelpool ökar möjligheten att göra vissa typer av resor med cykel som annars kanske hade gjorts med bil. Det kan handla om inköpsresor eller hämta/lämna barn där

boende kan använda en lastcykel för att frakta varor och skjutsa barn. Att poolen består av elfordon ökar möjligheten till längre resor och möjliggör transporter av tyngre last även vid kuperad terräng. Följande planeras:

- ▷ **En cykelpool** bestående av 4 ellastcyklar och 3 cykelkärror kommer finnas tillgänglig för boende i huset.
- ▷ **Mikromobilitetspool:** Vid sidan om cykelpoolen kommer Wallenstam även tillhandahålla en pool med mikromobilitetsfordon med lätta elmopeder och elsparkcyklar, inledningsvis med 2–3 fordon.

Medlemskap för samtliga poolfordon bekostas av Wallenstam för de 5 första åren. Syftet är att minska inträdesbarriären för de boende att testa och nyttja dessa fordon. Poolfordon (både cykel och mikromobilitet) kan med fördel placeras i det publika cykelgaraget och öppnas upp för användning för utomstående för att öka deras användning och därmed poolens långsiktiga lönsamhet.

Utöver detta kommer Wallenstam öppna upp för samarbete med befintliga och kommande aktörer som erbjuder delad mikromobilitetsservice. Wallenstam ska utforska möjligheten till att anordna en uppställningsplats för elsparkcyklar samt en station för hyrcyklar<sup>8</sup> på Roslundsgatan i närheten av byggnadens entré.

### Bildelningstjänst

Bilpool finns redan väl implementerat på Södermalm (se 4. Förutsättningar för att resa hållbart). Målet i det läget är snarare att stimulera användningen än att utöka utbudet av fordon. Följande planeras erbjudas till boende:

- ▷ **Gratis bilpoolsmedlemskap:** Alla boende erbjuds gratis bilpoolsmedlemskap i 5 år hos en av de befintliga bilpoolsaktörerna i området.
- ▷ **Hyrbilserbjudande:** Hyrbil är ett bra komplement till bilpool och ett alternativ till längre resor, t.ex. vid behov av bil under en helg eller en vecka. Boende får en prova på rabatt för att hyra bil hos en av de hyrbilsaktörerna som finns i området.
- ▷ **Marknadsföring av P2P bildelning:** På Södermalm finns det ett stort utbud av P2P bildelning utöver de privata bilpoolsaktörerna. Dessa tjänster kommer aktivt marknadsföras hos boende som ett alternativ till bilpoolserbjudandet.

### Subventionerad kollektivtrafik och delad mobilitet

- ▷ Alla lägenheter erbjuds en reskassa med motsvarande 1 månads SL-kort som kan användas för antingen kollektivtrafik, bilpool eller cykelpool beroende på boendes

<sup>8</sup> Från den 1 juli 2023 har företaget RideMovi fått tillstånd att ställa ut 1 500 hyrcyklar på stadens gator. <https://cykla.stockholm/hyrcyklar/>

personliga resebehov. Detta gäller alla som flyttar in och förnyar sig under de tre första åren man bor i huset.

### Realtidsinfo om kollektivtrafikavgångar

- ▷ För att förenkla resandet med kollektivtrafik planeras för en realtidstavla med kollektivtrafikavgångar för pendeltågstrafik och busstrafik i trapphuset vid bostadsentré

### Digital plattform för enkel tillgång till mobilitetstjänster

- ▷ För att skapa attraktiva mobilitetsåtgärder som är enkla att använda kommer boende få tillgång till en digital plattform (app och/eller webbportal) där bokning av samtliga mobilitetstjänster sker<sup>9</sup>. Det innebär att boende endast behöver hålla reda på en kanal för att få en överblick av samtliga tjänster. I denna kan också ingå tjänster som underlättar för exempelvis samåkning och privat bildelning. Plattformen kan också användas som verktyg vid marknadsföring, kampanjer, utvärdering och uppföljning av olika mobilitetstjänster.

### Hemleverans och återvinning

Förutom mobilitetstjänster kommer det också finnas åtgärder som innebär att vissa resor kan utbli. Dessa är:

- ▷ Avfallshantering och hämtning av grovsopor: Tillgång till återvinningskärl för olika fraktioner inom fastigheten samt återkommande hämtningen av grovavfall som innebär att resor till återvinningsstation utblir.
- ▷ Möjlighet till hemleveranser planeras kunna ske genom att utnyttja de redan befintliga paketutlämningsmöjligheterna i närliggande livsmedelsbutiken.

### Kommunikation, information och marknadsföring

Information om möjligheter till hållbart resande till boende planeras ske kontinuerligt. I ett första steg vid marknadsföring av bostäderna, sedan vid uthyrning, vid inflyttning och där efter löpande via ordinarie kommunikationskanaler mellan fastighetsägare och boende.

- ▷ **Aktiv marknadsföring kring det bilfria boendet:** För att främja ett hållbart resande är aktiv marknadsföring av bilfria boenden av yttersta vikt. Genom marknadsföringen ska Wallenstam tydligt kommunicera de fördelar som boendet innebär i syfte att attraherar rätt målgrupper som är intresserade av ett bilfritt boende. Boendet kommer att marknadsföras som en idealisk plats för en hållbar livsstil, med särskilt fokus på cykling.
- ▷ **Arbeta in det bilfria boendet i hyresavtalet för lägenheterna:** Utöver den proaktiva marknadsföringen kommer Wallenstam aktivt uppmuntra sina hyresgäster i hyresavtal

<sup>9</sup> Ett exempel på en sådan plattform som möjliggör tillgång och bokning av mobilitetstjänster är appen EC2B som används idag i det bilfria boendet Xplorion i Lund.



att inte äga bil. Nedan ges ett förslag på formulering i hållbarhetsbilaga till hyresgästavtal:

*Cykeltornet skapar förutsättningar för en hållbar livsstil genom att tillhandahålla hållbara lösningar för fastigheten och dess boende. Huset innehåller anpassningar för ett bilfritt boende med goda cykelförutsättningar och andra mobilitetslösningar. Fastighetsägaren/Hyresvärden uppmuntrar därför starkt att hyresgästerna inte innehar någon egen bil och att hyresgästerna och deras besökare i största möjliga utsträckning använder det för området miljömässigt bästa transportmedlet. Resor med privat bil till och från fastigheten undviks.*

- ▷ **Vid inflyttning får samtliga boende ett informationspaket** som bland annat innehåller cykelkarta och information om kollektivtrafik samt information om tillgängliga mobilitetstjänster till boende och hur dessa kan användas.
- ▷ **Boende erbjuds vid inflyttningen en resecoach** som kan ge stöd i att resa hållbart och introducerar boende till tillgängliga mobilitetstjänster och hur dessa kan användas.

### Uppföljning och förbättring av erbjudandet

För att mobilitetserbjudande ska vara relevant över tid är det viktigt att kunna vara flexibel och kunna leverera nya mobilitetstjänster som hela tiden utvecklas. Samtidigt är det viktigt med ett nytt projekt att förstå hur boendes resvanor påverkas av mobilitetserbjudandet, både för Wallenstam, Stockholms stad och eventuellt forskning.

- ▷ Wallenstam ska medverka i och bidra till årlig uppföljning och utvärdering av mobilitetstjänster i minst 10 år. Resultat från uppföljning delges kommunen så att egen bearbetning och analys är möjlig.
- ▷ Möjligheter till forskningsprojekt/forskningsamarbete avseende mobilitet i det bilfria boendet undersöks.
- ▷ Wallenstam ska använda uppföljning och utvärdering för att justera mobilitetserbjudandet för att tillgodose hyresgästernas behov.

## 7. Effektbedömning – bilfritt boende

Det finns möjlighet att skapa bilfria boenden i Sverige (t.ex Malmö och Lund) men det har inte gjorts i Stockholmskontexten än. Ett bilfritt boende går fortfarande delvis emot samhällets rådande ”bilnorm” och stämmer kanske inte helt med de flesta hushålls förväntningar på tillgång till egen bil. Detta innebär vissa potentiella utmaningar och risker men också möjligheter för intressenterna (kommunen, Wallenstam, boende).

### 7.1. Boende

#### Resvanor

Studier av dagens resvanor ger ökad förståelse för denna utmaning och hur den kan hanteras. Bilen stod 2020 för 21% av alla resor för boende i Stockholms innerstad efter att coronapandemin med tillhörande restriktioner lett till ökad bilandel jämfört med nivån 2019 som var 15%.

Den största utmaningen består sannolikt i att ersätta fritidsresor med bil eftersom detta ofta utgör de längsta resorna som också ofta går till målpunkter som är dåligt kollektivtrafikförsörjda och dessutom ibland inkluderar både flera personer och packning, vilket gör dem svåra att genomföra på cykel eller med kollektivtrafik. Arbetsresorna har redan en låg bilandel (10% i 2019 och 14% 2020).

För att klara fritidsresorna, exempelvis större inköp och utflykter till naturområden, har andra mobilitetstjänster stor betydelse. En närbelägen bilpool möjliggör för boende att genomföra denna typ av bilresor utan att behöva äga egen bil, med ett något större mått av planering och framförhållning än om den egna bilen stod direkt utanför dörren. Även en cykelpool med elcyklar och ellådcyklar kan möjliggöra fritidsresor med cykel.

#### Attraktivt för många

Det är också viktigt att komma ihåg att Södermalm i första hand kommer att locka till sig boende som attraheras av detta koncept. Hushåll som vill äga en eller flera bilar kommer sannolikt inte att vara lika intresserade av att bo på Södermalm som på andra håll i regionen, där de har bättre förutsättningar att tillgodose sina önskemål.

För hushåll som väljer att flytta till Södermalm med dess förutsättningar finns dessutom ett ekonomiskt incitament att välja bort den egna bilen. En bil kan antas kosta omkring 7 000 kr per månad i fasta kostnader (inköp, försäkring, skatt, besiktning, service, parkering). Majoriteten av resorna för boende på Södermalm kan klaras utan bil. Så för hushåll där de förvärvsarbetande arbetar inom cykelavstånd eller på platser som nås med kollektivtrafik finns det flera tusenlappar per månad att spara in på transport och parkering om den egna bilen

väljs bort. Pengar som sparas in på fasta bilkostnader kan i stället användas för att göra längre utflykter med kollektivtrafik eller med bilpool/hyrbil, som visserligen kostar mer per resa än den egna bilen, men saknar fasta kostnader och därför totalt sett blir billigare.

### Ökad rättvisa för boende utan egen bil

Att bygga parkering utgör en stor kostnad och i en tät, urban miljö finns det inget sätt att undkomma den. Konstruktionskostnaden blir förvisso betydligt lägre för markparkering än för P-hus eller underjordiska garage, men, det vägs upp av en hög alternativkostnad till följd av utebliven byggnation av bostäder eller lokaler på mark som måste användas för parkering. Det mest rättvisa vore förstås att ta ut tillräckligt höga parkeringsavgifter av användarna för att täcka dessa kostnader. Problemet är att kostnadstäckande parkeringsavgifter är högre än betalningsviljan idag att det skulle ge mycket låg beläggning och intäktsbortfall. Resultatet blir därför i stället att en del av kostnaden för parkering läggs på hela boendekollektivet, även de som inte har bil, i form av högre insatser, avgifter eller hyror för bostäderna – en subvention från icke bilägande till bilägande hushåll.

Ett bilfritt boende innebär att denna subvention inte finns.

### Samlad bedömning

Det mycket goda läget med närhet till kollektivtrafik, handel och service av olika slag gör det fullt möjligt att klara vardagen utan egen bil, särskilt med goda möjligheter att nyttja bilpool vid behov, jämte andra mobilitetsåtgärder för att tillhandahålla god mobilitet för hushåll utan egen bil. För hushållen finns det också en ekonomisk vinning i att inte ha egen bil och i stället välja andra färdmedel och i viss mån anpassa sina resvanor efter områdets förutsättningar.

För den absoluta merparten kommer det inte vara nödvändigt att äga egen bil för att klara vardagen. Den potentiella utmaningen består i stället i att vissa hushåll ändå vill ha egen bil och då av andra skäl än rena behov. Dessa hushåll kommer dock inte att attraheras av de förutsättningar som området ger i samma utsträckning som hushåll som inte tycker att den egna bilen är lika viktig. Huset kommer alltså att vara attraktivt för många, men inte för alla, och därför befolkas huvudsakligen av hushåll som tycker att det för det mesta fungerar bra att gå, cykla och åka kollektivt och som ibland vill ha tillgång till en bil. Det blir dessutom en billigare och mer problemfri lösning för dem.

### 7.2. Wallenstam

För Wallenstam hänger potentiella utmaningar samman med det som ovan beskrivits för boende. Huset måste framstå som en attraktiv bostad för att deras affärsidé ska hålla och det gäller därför för dem att tillhandahålla ett attraktivt samlat erbjudande (där mobilitet är en del).

En möjlig utgångspunkt för att förstå marknaden för ett nytt stadskvarter med ett reducerat parkeringsutbud är att det år 2019 fanns drygt 270 000 hushåll (26 %) i hela Region Stockholm som varken ägde eller leasade bil, varav knappt 184 000 (39 %) i Stockholms Stad<sup>10</sup>. Södermalm med sin urbana kvalitet och god tillgänglighet utan bil, bör alltså ha goda möjligheter att attrahera en blandning av hushåll vars samlade preferenser stämmer överens med områdets förutsättningar för mobilitet. Särskilt om det marknadsförs tydligt som ett område där tillgängligheten med andra färdmedel än bil är mycket god, samtidigt som möjligheten att äga bil är starkt begränsad.

Sannolikt är det så att hushåll utan bil väljer att bo i goda kollektivtrafiklägen, såsom Södermalm. Dessutom kan boende också erbjudas ytterligare mobilitetslösningar för att göra området än mer attraktivt och tillgängligt.

### 7.3. Stockholms stad

Ett nollat parkeringsutbud på kvartersmark kan innebära utmaningar i form av överspillning av efterfrågan till närliggande parkeringsytor och gator – det vill säga att boende och besökare i/till ett område använder och äger bil och parkerar i närområdet.

Orsaken till överspillning av parkeringsefterfrågan är att det finns tillgängliga bilplatser i närområdet som bedöms tillräckligt prisvärda av de som bor, arbetar i eller besöker en fastighet. Detta är i sig inte något problem. Problemet uppstår när denna överspillning tränger undan parkeringsefterfrågan för andra ändamål, såsom korttidsbesök eller angöring. I regel kan dock sådana konsekvenser hanteras genom reglering. En första insats för att komma till rätta med en sådan situation är att höja parkeringsavgiften, för att göra det mindre attraktivt för boende att nyttja exempelvis närbelägen gatumarksparkering som primärt avses för besökare. Eftersom besökare normalt parkerar totalt sett betydligt mindre tid än långtidsparkörer som boende och anställda, så bör även en förhållandevis låg parkeringsavgift ha en stor påverkan på den sistnämnda gruppens val av parkeringsplats (liksom valet att ha bil eller val av bostad). Om långtidsparkörerna har högre betalningsvilja och ändå tränger undan besökare och detta inte bedöms önskvärt kan parkeringsavgifter ersättas eller kompletteras med en tidsbegränsning som helt enkelt omöjliggör långtidsuppställning.

Sammantaget bedöms risken för att överspillning ska orsaka stora och ohanterliga problem på Södermalm som liten. Dels eftersom projektet är av mindre skala, dels eftersom gatuparkeringen i närområdet är avgiftsbelagd (taxeområdet 2 eller 3) som motverkar överspillningsrisken. Rekommendationen är att följa upp användning och efterfrågan av parkering på allmän plats och eventuellt anpassa regleringen för att nå önskvärd trafik- och parkeringssituation.

---

<sup>10</sup> Region Stockholm, Trafikförvaltningen, 2020. Resvaneundersökning 2019.

En annan utmaning är att kommuner behöver följa likställighetsprincipen och därmed behöver följa parkeringsnormen. Det tycker vi hanteras med statusen av pilotprojekt som betyder att andra möjligheter för att lösa boendes mobilitetsbehov kan utforskas.

En möjlighet med ett bilfritt boende är den begränsade mängd trafik som byggnaden kommer att generera. Det är ett bra tillskott för att uppnå stadens olika mål om trafik, bostäder, stadsmiljö och klimat. Skapandet av en stark symbol att staden vill satsa på cykel och trevligare stadsmiljö med mindre bilar kommer också göra staden attraktivare och förstärka Stockholms cykelvarumärke.

#### 7.4. Samlad bedömning

Den samlade bedömningen av de potentiella utmaningarna med ett bilfritt boende på Södermalm är att det finns risker men att de bör vara fullt hanterbara:

- ▷ Det kommer att krävas åtgärder och uppföljningar för att hantera och styra parkerings- efterfrågan mot önskvärt utfall. Den rådigheten finns hos fastighetsaktörerna som behöver erbjuda kvalitativa mobilitetsmöjligheter till hyresgästerna.
- ▷ Huset kommer att behöva marknadsföras tydligt mot en målgrupp som värdesätter ett flexibelt och varierat mobilitetsutbud, snarare än den egna bilen, något som Wallenstam har rådighet över.

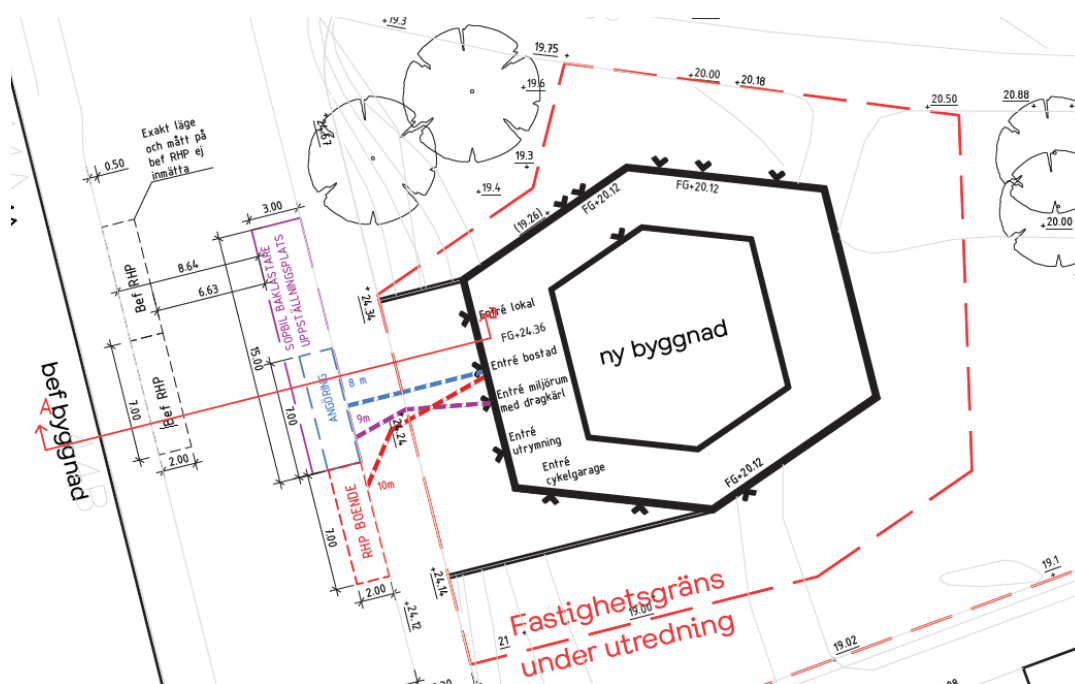
Å andra sidan har en planering för bilfritt boende flera fördelar, framför allt:

- ▷ Bättre ekonomi för både fastighetsaktörer och boende
- ▷ En mer rättvis fördelning av kostnader mellan hushåll med respektive utan egen bil
- ▷ Bättre möjligheter att nå kommunens övergripande mål

## 8. Lösning för RHP, angöring och avfallshantering

Här redovisas den tänkta lösningen för RHP, angöring och avfallshantering till den nya byggnaden. Den framtagna lösningen gäller för båda alternativen (grundalternativet samt bilfritt boende).

RHP och angöringsplats för avfall till byggnaden löses från Rosenlundsgatan. Förslaget innebär en gemensam plats där angöring för bostäderna och sopbilen samnyttjar samma yta med parkeringsförbud. En permanent parkeringsplats för rörelsehindrade för de boende i huset upprättas i direkt anslutningen till angöringsplatsen.



Figur 8-1 Lösningen för avfallshämtning, angöring och RHP på Rosenlundsgatan med avståndsangivelsen mellan platserna och entrén. Källa: Brunnberg & Forshed

## 9. Lösning för cykelförvaring

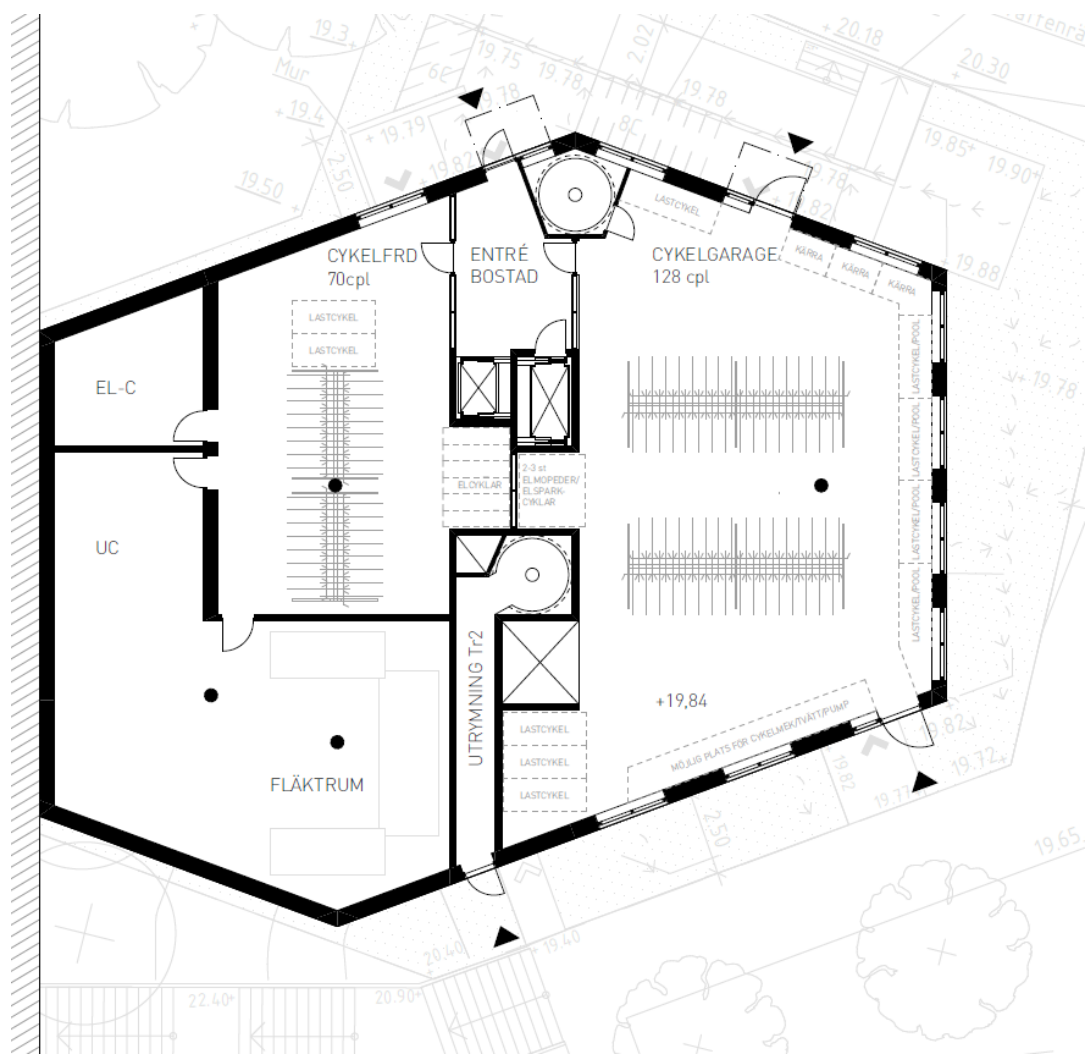
Nedan redovisas den tänkta lösningen för förvaringen av cyklar för både boende och pendlare till pendeltågstationen.

Cykelparkeringsplatser för boende i huset (164 platser) löses i två cykelrum. Den ena på det lägsta planet i huset (entréplan mot parken, se Figur 9-1) med 70 platser och den andra på mellanplanet (se Figur 9-2) med 80 platser. De resterande 14 platser finns utomhus mot parken för att tillgodose parkeringsbehovet för besökare till boende. I cykelrummet på entréplan mot parken finns också platser för ett antal lastcyklar (2 platser). Det rummet nås från parken via två dörrar (avsedd med automatiska dörröppnare). Rummet på mellanplan nås enbart via en hiss (en lasthiss anpassad för lastcyklar som är 2,5\*2,1 meter stor). Boende kommer uppmuntras långtidsförvara sina cyklar i rummet på mellanplan.

De 308 cykelplaster i det publika cykelgaraget fördelas mellan 3 olika cykelrum på 3 olika plan. 128 platser på entréplan mot parken (se Figur 9-1), 72 platser på mellanplan (se Figur 9-2) och 108 platser på entréplan mot Rosenlundsgatan (Figur 9-3). I cykelrummet på entréplan mot parken finns också platser för ett antal lastcyklar (4 platser) samt dedikerade utrymme för tilltänkta fordon i cykelpoolen med 4 ellastcyklar, 3 cykelkärror och 2–3 elmo-peder (alternativet för bilfritt boende). Fordon i poolen föreslås kunna utnyttjas av utomstående för att öka deras användning och därmed poolens långsiktiga lönsamhet.

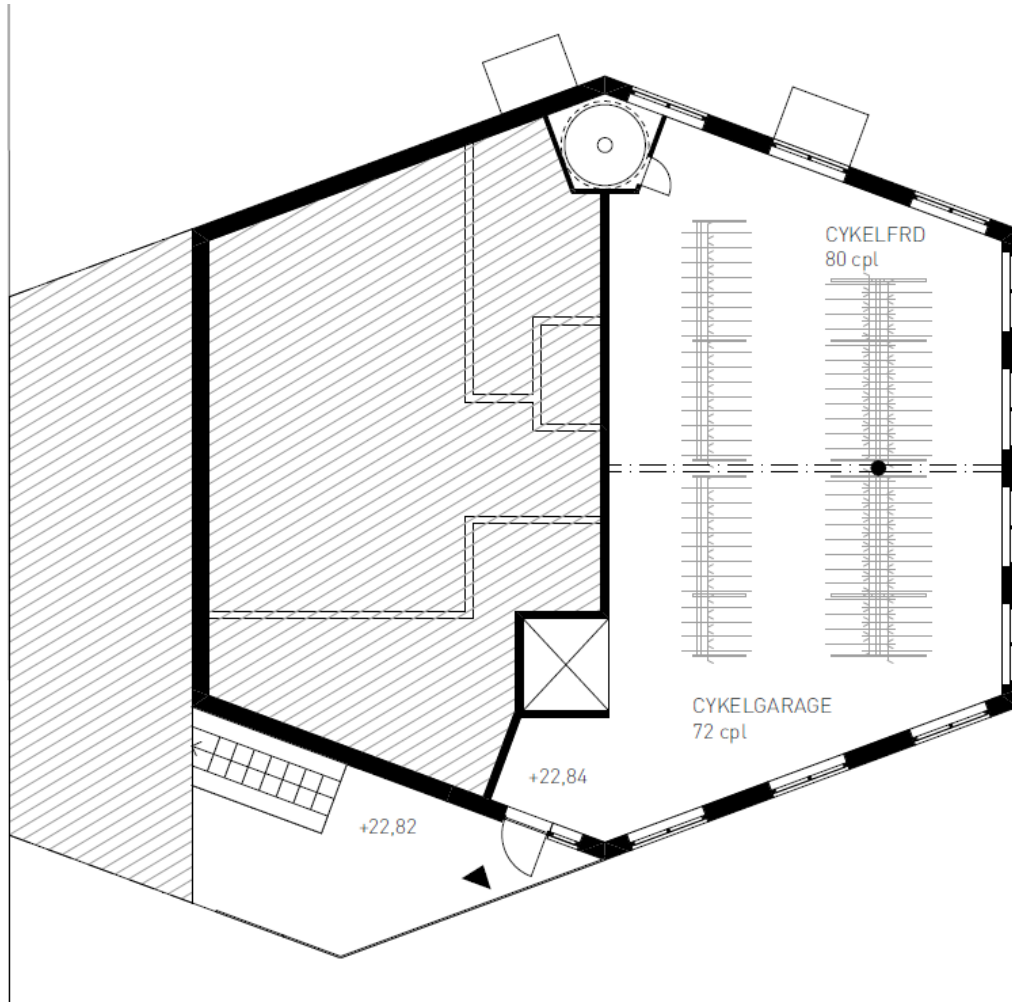
Alla 3 cykelrum avsedd för det publika garaget nås via en lastcykelanpassad hiss. Cykelrummet på entréplan mot parken nås också direkt från parken (med två olika ingångar). Cykelrummet på entréplan mot Rosenlundsgatan nås även direkt från Rosenlundsgatan via en ingång och en inomhus trappa (cykelanpassad med ramp och skena).

Utöver cykelparkeringar har dedikerade utrymme planerats för att kunna serva sin cykel med tillgång till mekställ, arbetsbänk, cykelverktyg, tvätt och luftpump. Detta utrymme finns i entréplan (se Figur 9-1).

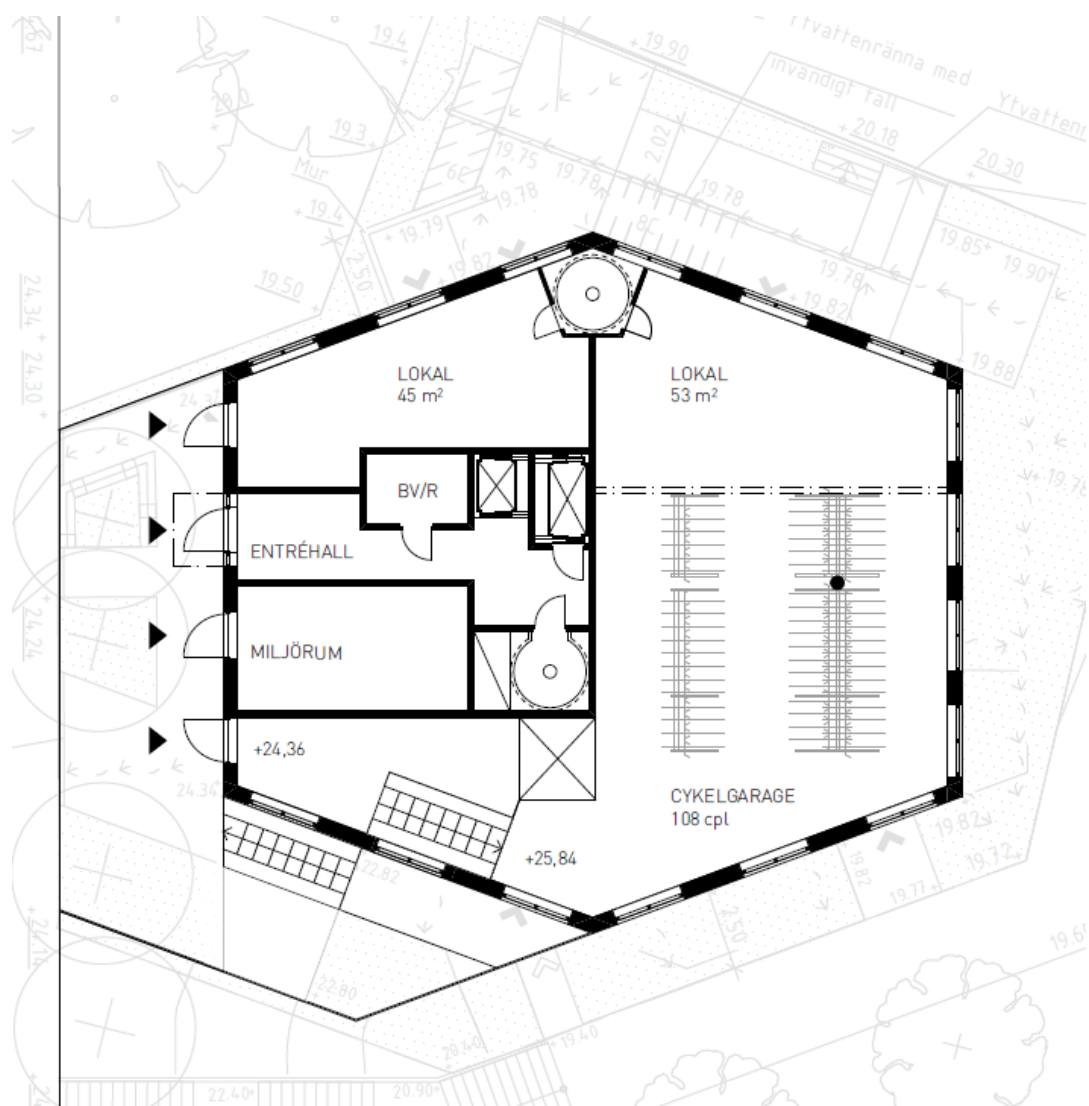


Figur 9-1 Entréplan vid parken. Källa: Brunnberg & Forshed

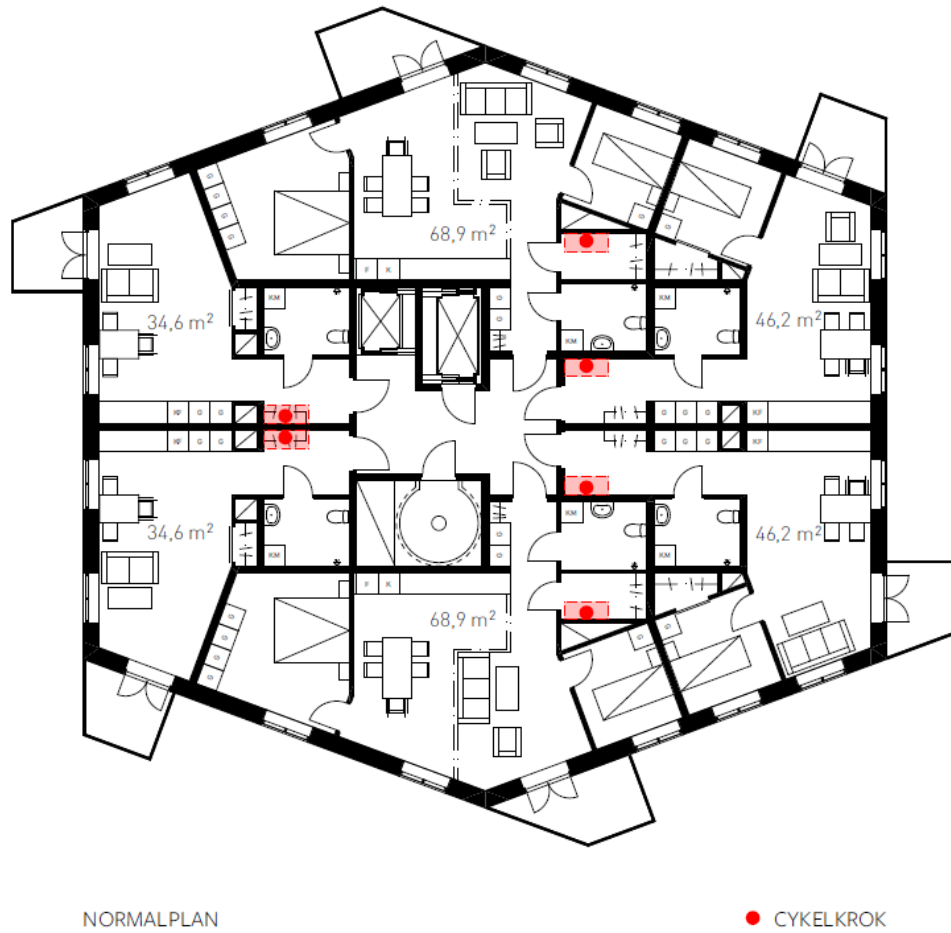




Figur 9-2 Mellanplan mellan båda entréplanerna (Rosenlundsgatan och parken). Källa: Brunberg & Forshed



Figur 9-3 Entréplan vid Rosenlundsgatan. Källa: Brunnberg & Forshed



Figur 9-4. Placering av cykelkrokar i lägenheterna. Källa: Brunnberg & Forshed